



Möte med Trafikverket, Region Dalarna och Serviceorterna i Mora

Närvarande kommunen: Anders Björkman (Näringslivschef), Kristina Hållmats (Samhällsplanerare), Karin Eriksson (Näringslivsutvecklare) & Carina Sisell (Projektledare Landsbygdsutveckling) från Näringslivs- och samhällsplaneringsenheten, Fahrad Rahavard (Förvaltningschef) och Daniel Nylén (Chef Infrastruktur) från Teknik och Serviceförvaltningen.

Närvarande Trafikverket: Christina Hjorth – Samhällsplanerare, Tina Sahlander – Samhällsplanerare.

Närvarande Region Dalarna: Kenth Söderlund – Infrastrukturstrateg & Regional Utvecklingsförvaltning, Joel Måg – Trafikutvecklare

Närvarande by-representanter: Staffan Bond & Gunnar Israelsson (Sollerön), Kjell Sverre (Oxberg), Jerry Höglund och Jörgen Höglund (Garsås), Star Anneli Andersson och Patrik Lissåker (Gesunda), Maggi Martinsson (Venjan-Söromsjöbygden), Majt Arkeberg (Våmhus).

Moderator: Roger Zakrisson

1) **Dagordningen för dagens möte:**

- Presentation av deltagare på mötet
- Bakgrund
- Trafikverket och Region Dalarna informerar
- Besvarande och diskussion kring frågeområden kring trafiksäkerhet
- Sammanfattning av mötet

2) **Presentation** av deltagare på mötet

Moderat Roger Zakrisson inledde mötet med att berätta att syftet med mötet var att diskutera kring generella frågor med parterna genom en konstruktiv dialog. För att få svar på frågor och lyssna på varandra.

Alla deltagare presenterar sig utifrån roll samt vilken organisation eller serviceort som man kommer från.

3) **Bakgrund**

Karin Eriksson berättar om bakgrunden om varför vi är på mötet:

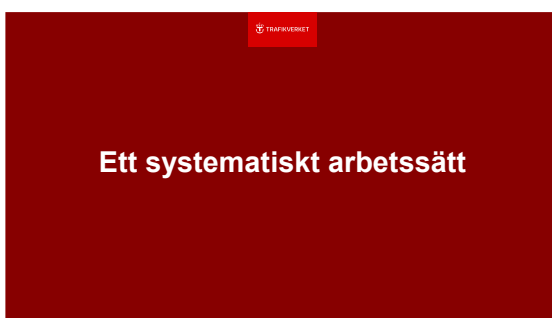
- Mora kommun är en landsbygdskommun med 20 670 invånare (2021) varav 37 % bor utanför tätorten. Det finns landsbygdsutmaningar som påverkar hela kommunen, både landsbygd, tätort och människorna som bor där. Andra utmaningar gäller särskilt Moras landsbygd. Gemensamt i kommunen är att boende, arbete och fritid behöver kunna fungera på ett hållbart vis för att vi ska kunna attrahera fler innevånare.

- Inom ramen för projektet: "Lokal samverkan i Mora för service på landsbygd" samt Landsbygdsprogrammet har "Landsbygdsutvecklingsforum" genomförts under vår och höst 2023 på de fem utpekade. Det har även skett forummöte med de unga i åldrarna 13 - 25 år på de olika serviceorterna och deras synpunkter finns med i frågeställningarna.
- Under de landsbygdsutvecklingsforum som gjorts framkom flertalet likvärdiga synpunkter kopplat till trafiksäkerhet/vägfrågor samt kollektivtrafiken. Det är synpunkter och funderingar som representanter från serviceorterna önskar föra dialog kring med Trafikverket och Region Dalarna i detta möte.

4) Trafikverket informerar

Trafikverket berättar att de samlar in alla behov som kommer in via olika kanaler genom ett **systematiskt arbetssätt**.

Man identifierar vad behovet och ser på hur man ska bedöma och prioritera. Är behovet en brist och vad ska utredas? Vad man kan göra åt det? Man utreder och föreslår åtgärd. Därefter sorteras det och man ser på hur det ska kunna finansieras – är det mindre åtgärder (understiger 100 miljoner) eller nationell plan/länsplan. Hur ska man göra det? Det tar 5 till 10 år att genomföra det som ska göras utifrån behovet. Man för en dialog genom hela processen.



Nationella vägar tas i nationella planer men Regionen kan påverka. Det är regeringen som tar beslut. Det är kommunen som ska väga in de önskemål som kommer in och kanalisera till regionen. Därmed kan man säga att kommunen är en mottagare av behoven som kommer in.



Trafikverket bedömer i samverkan med Region Dalarna. RD prioriterar vad som ska utredas i länsplanen. OBS Samverkan och dialog genom hela processen.

1. Får in behov (dialog)

- Dialog med kommuner o regioner,
- Kundärenden från allmänheten
- genom Trafikverkets egna initiativ och från besiktningar
- Utpekade uppdrag från regeringen
- Alla insamlade behov dokumenteras

2. Bedöma och prioritera

- Första steget är att bedöma om det uttrycka behovet är en brist utifrån Trafikverkets uppdrag och den styrning som finns från politiken. =brist
- Av de behov som bedöms vara brister sker sedan en prioritering av i vilken ordning bristerna ska utredas och typ av utredning som ska göras.
- Dessa steg dokumenteras

2. Utreda och föreslå åtgärder (dialog)

- De prioriterade bristerna utreds utifrån fyrstegsprincipen
- Det finns en rad av olika större och mindre utredningar som kan göras, vissa sker i extern samverkan och andra internt inom Trafikverket.
- Benämningar som ni kanske är bekanta med är Åtgärdsvalsstudier, fördjupad utredning, trafikanalys och funktionsutredningar
- Utredningarna resulterar i förslag till åtgärder
- Sedan tar vi ställning till vilka åtgärder som vi bäst bedömer löser bristen, i ett ställningstagande.
- Åtgärdsförslagen dokumenteras i en åtgärdsbank.

4. Sortera åtgärder till den plan eller finansiering de hör till

- Åtgärder i det statliga väg- och järnvägsnätet sorteras och förbereds till nationell plan respektive länsplan som revideras vart fjärde år.
- Mindre åtgärder finansieras inom av regeringen uttalade åtgärdsområden med årlig hantering.

5. Finansiera (dialog)

- Planperioden är 12 år och revideras vart fjärde år, det är inför den revideringen som åtgärderna sorterats till vilken plan de hör.
- Inför revideringen ger regeringen de ekonomiska ramarna i en proposition
- Den kompletteras sedan med direktiv för transportinfrastrukturen
- Utifrån detta har vi dialog med er (kommuner, regioner, näringsliv m.fl.)
- Därefter arbetare vi fram ett förslag till reviderad nationell transportplan
- Planförslaget redovisas för regeringen och går på extern remiss. Synpunkterna lämnas till regeringen som sedan beslutar om innehållet som kan skilja sig från Trafikverkets förslag.

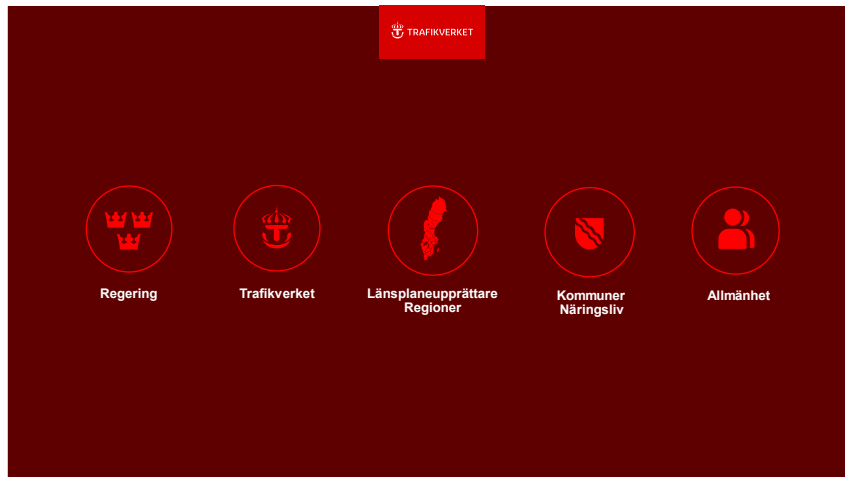
6. Genomföra

- Trafikverket genomför åtgärderna både i den nationella planen och länsplanerna.

- När en åtgärd har tagit sig igenom alla steg till att få finansiering återstår hela genomförandeperioden som innefattar planläggning (här ingår samråden), bygghandling och produktion (spaden i backen) och sedan underhåll.

Dialog genom hela processen

- Trafikverket har en löpande dialog med kommuner och planupprättare genom hela processen men formella eller mer uttalade dialogtillfällen finns vid insamling av behov, under utredning och vid finansieringen då planerna ska revideras.



Det här är alla aktörer som är inblandade i processen:

- Regeringen är uppdragsgivare
- Trafikverkets uppdrag är att ansvara för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar
- Regionerna har rollen som länsplaneupprättarna, då de prioriterar åtgärder på icke statliga vägar. (vad) (TRV hur o när)
- Regionerna kan precis som kommuner, näringsliv och allmänhet lyfta fram behov av förbättringar i transportsystemet.

Nationell plan och länsplaner: Regeringen ger inriktning och budget och det sänds till Trafikverket som skapar nationell plan och till Regioner och länsplanerarupsättare som gör Länsplaner. Trafikverket är sedan utförare av de planer som kommer från Trafikverket och Regionerna. Nationella planer sätts var 4:e år. Planen gäller då under 12 år. Regionpolitiker beslutar om fördelningen för regionala planer. Anna Heed är ordförande för beredningen för Tillväxt och regional utveckling.

Nationell plan och länsplaner



Regeringen ger direktiv till Trafikverket att ta fram förslag till en ny nationell plan för transportinfrastruktur, och till de regionala planupprättarna att ta fram länsplaner. Planperioden är normalt tolv år med en revidering vart fjärde år.

Länsplanerna omfattar investeringar i det regionala vägnätet, samt medfinansiering. Det är länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan som upprättar länsplaner för regional transportinfrastruktur, där bland annat Trafikverket bistår med underlag. Länsplaneupprättarna beslutar om länsplanerna och Trafikverket genomför planerna.

Budgetramarna beslutas av regeringen. Innehållet i nationell plan beslutas av regeringen. Trafikverket tar fram beslutsunderlaget. Innehållet i länsplanen tas fram och beslutas av planupprättaren. Planerna gäller för en lång period, 12 år. Pengar delas ut årsvis från regeringen. Politiska beslut, förändrade förutsättningar, kan flytta objekt framåt eller bakåt i planen.

Riksväg 70 är en nationell stamväg hela vägen till Mora. Norr om Mora till Grövelsjön är RV 70 en Länsväg.

Frågor som kommit från forummötena och som ställdes frågor om till Trafikverket:

- **Hastigheter** - Hur kan man få till en dialog kring andra fartdämpande åtgärder av något slag och framföra sin enskilda behov?

Svar:

Fartdämpande åtgärder ska tas från länsplanen. Man behöver veta vilka platser det gäller – kommunen fångar upp det. Lyfta till Trafikverket som tittar på vilken åtgärd som passar bäst för platsen. Länsstyrelsen kan besluta om hastigheter på byvägar.

Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar (trots att det är en länsväg) utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Länsstyrelsen kan till exempel besluta om hastighetsbegränsning när det behövs en lägre hastighet på en kortare sträcka.

Trafikverket beslutar om grundföreskrifter för hastigheterna 80 - 120 kilometer i timmen på de statliga vägarna.

Fysiska åtgärder på vägar, exempelvis "gupp", avsmalning, bymiljövägar/**bygdeväg** m.m. är en investeringsåtgärd och finansieras av Länstransportplanen för Dalarna. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder på väg 70 (söder om Mora) och väg E45 finansieras av Nationell Transportplan.

Kommunen beslutar om lokala trafikföreskrifter inom tätbebyggt område och för vägar där kommunen är vägghållare.

- **Ökad trafik och tunga fordon** - Hur prioriteras farliga platser ur ett riskperspektiv. Göra en riksinventering med berörda serviceorter för att få med platserna på en "lista" som man arbetar med över tid genom prioritering.

Svar:

Dialog och samverkan med regionen och kommunen. Man jobbar ständigt med prioriteringar och kommunen är en viktig part. Trafikverket har ett system som heter STRADA som bygger på information från "blåljus" där man haft allvarliga olyckor. Så det finns statistik att få fram från det systemet, men det gäller en del sekretess kring detta.

- **Bygdeväg** - Det har genomförts tester av s.k. "bygdevägar" på flera ställen i landet och man undrar hur dessa tester fallit ut. Utifrån svaret så undrar man om det kan vara en lösning hos vissa byar.

Svar:

Utvärderingar har gjorts på sådan på flera ställen i Sverige. De är i grunden inte till för att skapa utrymme för gående men man har sett att även hastigheten har sänkts. Trafikverket skickar med utvärdering kring sådana vägar. Se tre bifogade dokument:

1.

[Bymiljövägen i Bonäs, ombyggnad till ett körfält - utvärdering av effekter för gåendes och cyklisters säkerhet och framkomlighet \(diva-portal.org\)](#)

2.

[FULLTEXT01.pdf \(diva-portal.org\)](#)

3.

Bifogas som egen bilaga.

Diskussioner:

Tung trafik kommer genom byarna mer vid tex Vasaloppet, Classic Car Week och tex när genomfart Mora sker. Det är en risk-inventering som inte gjorts. När vägen blir bättre vid Siljansnäs så kommer det bli mer genomfart genom tex Gesunda. Trafikverket tar med sig synpunkterna. Man försöker leda om trafiken genom tex Orsa när Vasaloppet är.

Garsås saknar skyltar om att det är utfarter direkt ut på riksvägen. Man kan lägga in synpunkter och rapportera i appen: "**Gör Mora Bättre**". Då får kommunen med sig den statistiken.

Man kan ändra anslutningen mot riksvägen när det är dålig sikt – det kan man söka om direkt till Trafikverket.

Våmhus ha trånga partier som genomfart mellan Orsa och Älvdalen. Det har kommunen fångat upp.

Fanns planer om genomfart förbi Garsås och man undrar vad som hände med det. Var längesen och den hamnade i malpåse.

Bygdevägar behöver inte vara chikaner som i Bonäs utan kan utformas på andra sätt.

- **Säker skolväg** - Hur kan man arbeta vidare med sådana frågeställningar?

Svar:

Egentligen är vägarna ute i byarna blandtrafikvägar. Hur hittar man lösningar på länstrafikvägar? Väga in tunga fordon frågan i säkra skolvägar. Skolskjuts som kan man ansöka om ifall det finns barn som inte tar sig säkert till skolan och man ser på en lösning på det. Kan lösas inom en skoltermin.

Frågorna behöver diskuteras i de byar där skolor finns för att se var det finns vägar som inte är säkra skolvägar.

- **Gång- och cykelvägar** – hur få till det i byarna och hur lösa trånga broar? **Vägbank bro vid Sollerön** - Man önskar få svar på om det var avsett som gång- och cykelväg från början.

Svar:

Det är väldigt dyrt att bygga sådana – 20 miljoner per kilometer. Cykeln är inte ett trafikslag idag. Det är vägen som man tar i anspråk som gör att det blir ett trafikslag. Går att göra enklare cykelvägar som man grusar och som inte kostar så mycket. Finns juridiska aspekter som gör att det är kommuner eller vägföreningar som ska ordna med sådana. Man jobbar på om det kan tas beslut på högre nivå för att hitta lösning för detta.

Gång och cykelvägar är en investeringsåtgärd och finansieras av Länstransportplanen för Dalarna. Gång och cykelvägar på väg 70 (söder om Mora) och väg E45 finansieras av Nationell Transportplan.

GCM (gång-cykel och moped) vägar i vägområdet

- När en kommun tar fram en detaljplan med en ny cykelväg inom vägområdet krävs normalt en fysisk planläggningsprocess enligt väglagen och Trafikverket blir ägare (kommunen om vägen finns inom kommunalt väghållningsområde). En fysisk planläggningsprocess ska alltid föregås av ett dokumenterat åtgärdsval enligt fyrstegsprincipen.
- Enligt Trafikverkets riktlinje för bevakningsuppdrag (TDOK 2014:0708) är det möjligt för kommunen att stå för projektering av objektet. Enligt denna kan kommunen efter avtal om bevakningsuppdrag stå för bygghandling/produktion på vägar med mindre än 2000 ÅDT. Vilken plantyp som krävs beror exempelvis på markanspråk och komplexitet. Stöd för bedömning av huruvida det är möjligt att driva ett projekt enligt plantyp 1 finns i TDOK 2013:0291, *riktlinje för små och okomplicerade projekt*. Stöd kan fås av plansamordnare.
- **GC-väg enligt PBL inom vägområdet**
Vi har även möjlighet att tillåta kommunen att bygga en GC-väg inom vägområdet enligt detaljplan i stället för vägplan, med tillstånd enligt 43 § väglagen. GC-vägen blir då inte en väganordning enligt väglagen.

- För att detta tillvägagångssätt ska kunna användas krävs att en vägutformare finns tillgänglig för att granska ritningar samt en bevakande projektledare. Det är även viktigt att en utsedd trafikingenjör medverkar genom hela processen (med stöd av *TDOK 2015:0091 Specialiststöd Trafikmiljö*).
- Processen för åtgärden ser olika ut i regionerna men kan se ut enligt följande:
 1. Kommunen påbörjar arbetet med detaljplan. I detaljplaner inkluderas GC-vägar oftast i användningarna allmän plats VÄG eller GATA.
 2. Vi skriver ett avtal med kommunen angående åtgärden där finansiering av bevakande projektledare regleras. Avtalet ska ange att tillstånd enligt 43 § väglagen och antagen detaljplan krävs för att avtalet ska vara giltigt. Avtalet bör även klargöra att kommunen ska ansvara för drift och underhåll av GC-vägen.
 3. Kommunen tar fram ritningar som visar GC-vägens utformning samt redovisning av det ordinarie vägområdets utbredning. När vi godkänt ritningarna skriver vi ett tillstånd enligt 43 § väglagen, med villkoret att detaljplan för GC-vägen antas (skrivs av trafikingenjör kopplad till åtgärden).
 4. Kommunen antar detaljplanen. Om inte avtal och tillstånd finns på plats ska vi överklaga detaljplanen.
- Kommunen kommer att äga och ansvarar alltid för drift och underhåll av denna typ av GC-väg. Eftersom GC-vägen inte är en väganordning blir dock inte kommunen väghållare enligt väglagen.

Trånga broar, om en bro behöver bytas ut pga. tex ålder ersätts bron med samma funktion ("ett till ett") men med nuvarande gällande krav. Om bron ska kompletteras med en gång- och cykelväg är det en trafiksäkerhetshöjande åtgärd och finansieras som en investering, precis som fastighetsdämpande åtgärder på statligt vägnät.

Det fanns en förberedelse för att göra en gång och cykelväg när bron mellan Sollerön och Gesunda byggdes. "Långbanken" var tänkt som en gång- och cykelväg men den har eroderat. Den behöver akut åtgärdas. Vägbanken ingår inte i det statliga ansvaret. Anlades en gång i tiden av Vägverket. Trafikverket ska fundera om det går att lösa på något sätt när bron mellan Sollerön och Gesunda ska bytas. Finns det förberett för en separat gång- och cykelväg i ritningarna, finns förutsättningarna.

- **Snöröjning, sandning, belysning** - Hur och var kan man föra dialog om det?

Svar:

Drift och underhåll:

[När kommer plogbilen till din väg? - www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Vägens vinterklass avgör hur snabbt den ska bli plogad, och om den ska vara snöfri eller inte efter snöfall.

Samhällsekonomiska värderingar ligger till grund för hur en väg vinterklassas, vilket avgör hur snabbt den plogas och halkbekämpas.

Belysning:

En ny belysningsstolpe kostar **cirka 35 000 kr** (2021). Om det handlar om en rivning tillkommer en rivningskostnad, troligen nytt kablage och belysningscentraler.

Generellt gäller att vägar inom tätort (SCB:s definition) och eller inom detaljplanelagt område ska ha belysning.

Motorväg över	35 000 ÅDT (=Årsdygnstrafik)
Mötesfri väg över	20 000 ÅDT
Tvåfält utan GCM-trafik	7 000 ÅDT
Tvåfält med GCM-trafik	5 000 ÅDT

Om man vill ha en ny belysningspunkt – lämna in förslag i appen: **"Gör Mora Bättre"**

5) Region Dalarna informerar

Regional utvecklingsstrategi – däri finns beskrivet var man vill vara med kollektivtrafiken.

Regional utvecklingsstrategi- Dalastrategin 2030



2024-02-28

Basutbud Dalarna

2

Kollektivtrafiken ska vara "resurseffektiv, tillgänglig, attraktiv och fossilfri med god kvalitet som bidrar till ett hållbart Dalarna med utvecklingskraft i alla delar av länet".

Mål och Indikatorer finns i regionala planen. Självfinansieringsgrad idag är 25 % och man vill att det ska vara helt självfinansierat. Därför blir priserna högre för kortare sträckor. Man vill även få fler som åker kollektivtrafik.

Mål och indikatorer

6.1 INDIKATORER

Njåhet - kunder och aktörer

Njåhet över den offentliga trafiken hos kunder och aktörer står i den årliga Kundindexundersökningen. I undersökningen ställer vi oss på kundens sida. Njåhet hos kunder som den största kollektivtrafikkunden i Dalarna för att nå målet för att njåhet ska vara 80% eller mer.

- 2019 var 53 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 49 procent av aktörerna njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 91 procent av företagsverksamheten som den största kollektivtrafikkunden njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 87 procent av aktörerna njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 67 procent av aktörerna njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 63 procent av aktörerna njåhet eller mycket njåhet.

Kundindex - starka stark

Kundindex är ett index som mäter kundens njåhet över olika delar av trafiken. Det består av två delar: Kundindex för kunder och Kundindex för aktörer. Kundindex för kunder är ett index som mäter kundens njåhet över olika delar av trafiken. Kundindex för aktörer är ett index som mäter aktörernas njåhet över olika delar av trafiken.

- 2022 index 11,4 (av 17 indikatorer i kundindex höger 12,1 (2) i kundindex)
- 2022 index 1,9 (av 5 indikatorer i aktörernas höger 3,2 i kundindex)
- 2022 index 1,9 (av 5 indikatorer i aktörernas höger 3,2 i kundindex)

Njåhet över olika delar av trafiken

2019 var 59 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet. 2020 var 55 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Njåhet över olika delar av trafiken

2019 var 59 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet. 2020 var 55 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Beläggningsgrad

Beläggningsgraden ska vara sådan att den tillåter att de flesta resor kan göras utan väntan. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 85 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 80 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 85 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 80 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Kollektivtrafikkunden i Dalarna

Kollektivtrafikkunden i Dalarna är den som använder sig av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 12% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 11% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 12% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 11% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Kollektivtrafikkunden i Dalarna

Kollektivtrafikkunden i Dalarna är den som använder sig av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 12% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 11% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 12% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 11% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Kollektivtrafikkunden i Dalarna

Kollektivtrafikkunden i Dalarna är den som använder sig av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 12% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 11% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 12% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 11% av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Enkel

I Kollektivtrafikkunden i Dalarna är den som använder sig av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 42 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 40 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 42 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 40 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Enkel

I Kollektivtrafikkunden i Dalarna är den som använder sig av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 42 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 40 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 42 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 40 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning är en viktig del av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning

Tillgänglighetsanpassning av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning är en viktig del av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet är en viktig del av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

Geografisk tillgänglighet

Geografisk tillgänglighet är en viktig del av den offentliga trafiken. Detta innebär att den offentliga trafiken ska vara så ofta som möjligt och att den ska vara så snabb som möjligt.

- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2019 var 72 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.
- 2020 var 70 procent av kunderna som den offentliga trafiken njåhet eller mycket njåhet.

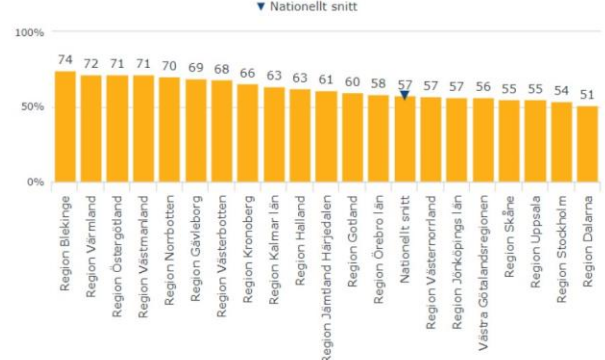


Attraktiv kollektivtrafik

- ✓ Snabb (kort restid, få byten),
- ✓ Tidsmässigt attraktiv jämfört med bil (god restidskvot),
- ✓ Tillförlitlig (god regularitet med god tidhållning),
- ✓ Säker och trygg,
- ✓ Avgå ofta (hög turtäthet),
- ✓ Bekväm (komfort i fordon, attraktiva och smidiga bytestpunkter),
- ✓ Enkel att förstå och använda (god information, överskådlig och orienterbarhet),
- ✓ Rimliga biljettpreise.

NKI – Nöjd Kund Index – Dalarna ligger sist av regionerna i Sverige med 51 %.

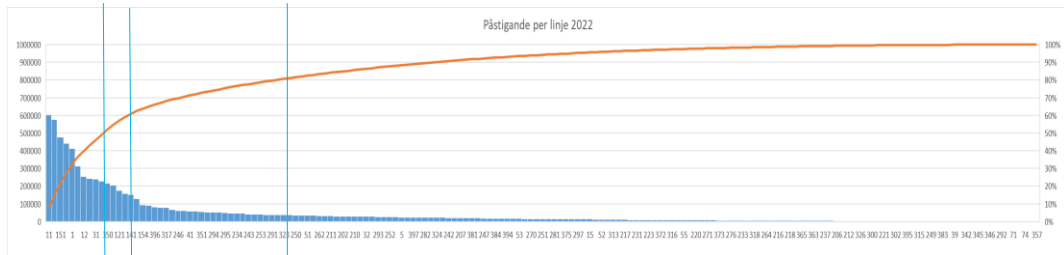
NKI, Nöjd kund Index



Figur 4, Nöjd Kund Index (NKI) för kunder per samtliga regioner år 2023

Fördelningen av resandet – ett fåtal linjer står för stor del av resandet.

Fördelning av resandet



80 % av resorna sker på 22 % av linjerna
61 % av resorna sker på 10 % av linjerna
10 linjer har 50 % av resandet

2024-03-19

Basutbud Dalarna

6

Landsbygdstrafik – inte lämnar utan trafik – mindre bussar med mindre kostnader. Denna bild visar lägstatrafiken. En ort är mindre än 500 invånare.

Landsbygdstrafik



Ortsstorlek	Typ av trafik	Utbud vardagar (antal dubbelturer)	Utbud lördagar (antal dubbelturer)	Utbud söndagar (antal dubbelturer)
0-499	Anropsstyrd trafik till närmsta tätort med kollektivtrafikknutpunkt	5*	0	0
500-999	Linjelagd trafik med lägre utbud	7	0	0
1000-2500	Linjelagd trafik med utbud även under helg	10	5	5

2024-03-19

Basutbud Dalarna

7

Kan man se på hur antalet ser ut på hela sträckan? Man behöver se på verkligheten.

Man vill med det nya systemet skapa jämlik trafik. Etablerad basnivå.

Frågor som kommit från forummötena och som ställdes frågor om till Region Dalarna:

- **Inga turer på helger och kvällar** fast bussar passerar - finns det möjligheter till att finna lösningar?

Svar:

Olika busslinjer har olika syften. Det kommer finnas linjer med syftet att erbjuda resmöjligheter mellan centralorterna, och då så snabbt som möjligt. Det kan innebära att vi inte stannar med just de linjerna i byarna vi åker igenom. Lösningen kommer vara yttäckande linjer som stannar i byarna och åker in till centrum.

- Avsaknad av fungerande busstider **påverkar** även hur människor som inte har bil har möjlighet att ansöka om vissa **jobb**. Turer från byarna är heller inte samstämda mot **tågtrafiken** så man kan nyttja tåg-buss.

Synkroniseringen mellan fordonsslagen fungerar inte.

Svar:

Mycket av trafiken som idag finns i byarna är anpassad efter skolornas tider, det kan påverka möjligheten att anpassa avgångarna efter tågen. Det är dock långt ifrån hela sanningen, utan det här är något vi behöver bli bättre på för att kunna öka resandet.

- Några serviceort signalerar att det är en del bekymmer med **skolbussarna** såsom; de missar att hämta barnen på serviceorten, bussen är felmärkt och att barnen kommer till skolan en timme eller mer före skolstart - hur kan man föra vidare dialog kring detta?

Svar:

Att bussen missar barn eller är felmärkt är såklart fel och något vi vill komma tillrätta med. Genom att arbeta mer proaktivt kan vi minska antalet felskytningar. När det är fel så är det bra om ni meddelar oss så vi kan rätta till det.

Bussen som hämtar barnen i Garsås är för stor – hamnar ofta i diket. Region Dalarna är skyldiga att lösa det. Man ska ringa Region Dalarnas kundtjänst.

Skolskjutsreglemente med lokal bilaga finns och där sätts väntetid generellt efter vad man lämnat in. Det är något i systemet som inte fungerar då barnen får vänta för länge. Man behöver se i de lokala bilagorna. Skolskjutshandläggaren är den man ska ha kontakt med.

Kollektivtrafiken behöver fungera för att vi ska kunna bo i byarna.

Ett projekt fanns tidigare som hette "**Morsa**" – ett projekt för att få till mer bussåkning mellan Mora och Orsa. Det projektet fungerade och det gav resultat och finansierade sig. Resultatet finns i arkivet på kommunen. Moraborna åker dåligt med buss generellt.

- Några serviceorter har tankar kring att **busshållplatser är placerade** på ställen som inte lättillgängliga ur säkerhetssynpunkt - hur kan man ha en dialog vidare kring detta?

Svar:

Likt ovan svar så är det bra om de här synpunkterna kommer till oss. Det kan finnas förklaringar till att hållplatsen ligger där den ligger, men det kan också vara att trafiken har förändrats sen den sattes upp och att det finns ett bättre läge. Om det finns bättre lägen så vill vi såklart använda de i stället.

- För att få barnfamiljer att flytta till byarna är det avgörande hur man tar sig till och från skolan och fritidsaktiviteter - kan en behovsanalys med respektive serviceort/by vara en väg för att få till en mer **behovsstyrd** turlista?

Svar:

- Den här diskussionen behöver byarna ha med kommunen som i sin tur fångar upp behoven och har dialogen med oss. Generellt kan man säga att det här en utmaning, att få trafik ut till byarna utanför skoltider och arbetstider. Kollektivtrafik innebär inte enbart att man åker tillsammans utan även att vi betalar den tillsammans. All trafik vi kör idag är subventionerad, alltså att biljettintäkterna inte täcker kostnaden. Det som talar emot byarna och en bra kollektivtrafik är just att det är byar där förhållandevis få bor. Alltså är det svårt att få en ekonomi för att motivera mycket trafik.

Om man har synpunkter på kollektivtrafiken i regionen - vart vänder man sig bäst då?

Till vår kundservice, via telefon 0771-95 95 95 eller via mail till: kundservice@dalatrafik.se

6) Sammanfattning av mötet

Roger sammanfattar mötet:

- Vi är alla tillsammans involverade i **det systematiska arbetssättet** för att följa behoven på vägen framåt för trafiksäkerheten.
- Skriva mer synpunkter kring trafiksäkerhet i appen: "**Gör Mora Bättre**".
- Grusade cykelvägar – det är en bra idé – jobba vidare på den lösningen!
- Lärt oss av varandra och lyssnat på varandras behov och förutsättningar, trots att man har hört vissa av sakerna tidigare. Ger ett annat perspektiv.

Tack för ert engagemang!

Carina, Karin

Projektet "*Lokal samverkan i Mora kommun för service på landsbygd*" finansieras genom:

