BANVERKET Vägverket

Regionalt program för kollektivtrafik och tillgänglighet 2009-2012

Regionalt program för kollektivtrafik och tillgänglighet 2009-2012, har tagits fram i samarbete mellan:

- Vägverket Region Mitt
- Banverket
- Dalatrafik
- Länstrafiken i Jämtlands Län
- Västernorrlands läns Trafik
- X-trafik
- Regionala Bussbranschföreningen, BR
- Regionala Tågbranschföreningen Tågoperatörerna.

Följande personer har deltagit i arbetet:

Jörgen Norrmén	Vägverket Region Mitt
Lars-Erik Höjland	Vägverket Region Mitt
Caroline Ottoson	Vägverket Region Mitt
Martin Bylander	Banverket
Roland Palmqvist	Banverket
Kenth Nilsson	Banverket
Björn Floresjö	Dalatrafik
Tomas Nordholm	Dalatrafik
Claes Annerstedt	Dalatrafik
Lars Björling	X-trafik
Matts Hildebrand	X-trafik
Sture Lantz	Västernorrlands läns Trafik
Christine Högberg	Västernorrlands läns Trafik
Ruth Eriksson	Länstrafiken i Jämtlands Län
Nils Harvard	Länstrafiken i Jämtlands Län
Katarina Persson	Branschföreningen Tågoperatörerna
Stefan Fredriksson	Regionala Bussbranschföreningen BR
Alan Björk	Regionala Bussbranschföreningen BR

Titel: Regionalt program för kollektivtrafik och tillgänglighet 2009-2012
Författare: Torbjörn Eriksson, IPSOS, Textbearbetning: Ulf Carlsson Vägverket Region Mitt
Kontaktperson: Jörgen Norrmén Vägverket Region Mitt, Martin Bylander Banverket
Dokumentbeteckning: Publikation 2009:65
Utgivningsdatum: 2009-04-29
ISSN: 1401 – 9612
Distributör: Vägverket Region Mitt, Box 186, 871 24 Härnösand.
Internet: www.vv.se www.banverket.se
E-post: vagverket.har@vv.se banverket@banverket.se
Telefon: Vägverket 0771-119 119 Telefax: 0611 - 441 11
Telefon: Banverket 026 – 14 40 40 Telefax: 026 - 14 40 42

Förord

Det här är den tredje generationen regionalt kollektivtrafikprogram i Region Mitt, d.v.s. Dalarnas, Gävleborgs, Västernorrlands och Jämtlands län. Bakom programmet står de fyra trafikhuvudmännen tillsammans med Vägverket och Banverket. Antalet intressenter som berörs av programmet och dess aktiviteter har sedan starten ökat från fem till åtta. Från och med 2009 medverkar även branschföreträdare för bussbranschen och tågoperatörerna.

Syfte med ” Regionalt program för kollektivtrafik och tillgänglighet 2009 – 2012”
är att Vägverket, Banverket, THM i regionen samt regionens Buss- och Tågoperatörer
åren 2009 – 2012 ska:

- Ha en gemensam målbild över vad som skall uppnås i regionen
- Arbeta utifrån gemensamma strategier
- Prioritera och beskriva insatsområden och aktiviteter
- Klargöra de olika organisationernas roller och ansvar i de framtida aktiviteterna

För att det regionala programmet skall bli en katalysator för en positiv utveckling är det viktigt att ett väl fungerande och långsiktigt samarbete mellan aktörerna etableras. Ambitionen med programmet är att vara vägledande, vilket innebär att programmet blir en väsentlig del i respektive partners verksamhetsplanering och fungerar som underlag i den långsiktiga planeringen. Parterna har ett gemensamt ansvar att engagemang skapas och bibehålles.

Vägverket och Banverket har ett sektorsansvar där kollektivtrafiken är en mycket viktig part i den totala väg- och bantrafiken. Kollektivtrafikens förutsättningar skapas dock till största del av de individer som idag arbetar inom sektorn och av dess intressenter.

För att programmets mål ska uppnås, är det väsentligt att Vägverket, Banverket och kollektivtrafikens företrädare, agerar mycket offensivare i såväl samhällsdebatten som i marknadsföringen gentemot kunderna och intressenter i samhället. En utåtriktad kollektivtrafik innebär att intresset och stödet från såväl samhälle som individer med tiden ökar.

Gävle 2009-04-23

Caroline Ottoson
Vägdirektör
Vägverket Region Mitt

Kenth Nilsson
Regional direktör
Banverket

Christine Högberg
VD
Västernorrlands läns Trafik AB

Nils Harvard
VD
Länstrafiken i Jämtlands län AB

Matts Hildebrand
VD
X-trafik AB

Claes Annerstedt
VD
AB Dalatrafik

Stefan Fredrikson
Ordförande
Regionala
Bussbranschföreningen BR

Katarina Persson
Trafikchef
Regional
Branschföreningen Tågoperatörerna

Innehållsförteckning

Förord ... 3

Innehållsförteckning ... 4

Våra gemensamma utmaningar ... 5

Relaterade projekt ... 6

KOLL framåt ... 6

Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik ... 6

Tillgänglighet/användbarhet ... 6

Våra inspirationskällor ... 6

Våra roller ... 7

Vägverket och Banverket ... 7

Trafikhuvudmännen ... 7

Bussbranschen ... 7

Branschföreningen tågoperatörerna ... 7

Mål 2009 - 2012 ... 8

Strategier ... 10

Ökad tillgänglighet för funktionshindrade ... 11

Årlig handlingsplan för perioden 2009-2012 ... 13

Våra gemensamma utmaningar

Det finns stora möjligheter att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Resvaneundersökningar visar att 20 till 30 procent av alla bilresor skulle kunna ersättas med kollektivtrafik, utan att den enskilde resenärens uppoffring ökar. Ett problem är dock att många människor saknar kunskap om eller har en negativ inställning till kollektivtrafiken, vilket bidrar till att utvecklingen riskerar att gå i motsatt riktning. Det senaste decenniet har också resandet med bil ökat markant, kollektivtrafikens marknadsandel stagnerat, samtidigt som kommunernas och landstingens kostnader för att bedriva kollektivtrafik ökat.
Kollektivtrafikens absolut viktigaste mål är därför att öka sin marknadsandel.

Kollektivtrafikbranschen står inför två stora utmaningar. Den första är att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel, till år 2020, genom att ta marknadsandelar från resande med bil. Utmaningen innebär att Vägverket, Banverket och regionens trafikhuvudmän gemensamt ska arbeta för:

- att få människor som idag väljer att åka bil, eller av andra skäl inte åker kollektivt, att i högre grad övergå till ett kollektivt resande
- att lyfta fram stråk/områden där kollektivtrafiken är ett konkurrens kraftigt alternativ
- att förbättra olika målgruppers kunskap om och inställning till kollektivtrafiken.

Den andra stora utmaningen är att förbättra kollektivtrafikens användbarhet för människor med någon form av funktionshinder. Denna kundgrupp ska självklart kunna resa på samma villkor som övriga grupper inom transportsystemet. Utmaningen innebär att Vägverket, Banverket och regionens trafikhuvudmän gemensamt ska arbeta för:

- en årlig ökning av antalet funktionshindrade som kan använda kollektivtrafiken
- en mer tillgänglig kollektivtrafik till viktiga målpunkter
- ett nära samarbete med regionens handikappråd.

Relaterade projekt

KOLL framåt

Banverket och Vägverkets regeringsuppdrag ”KOLL framåt” var ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Projektet drevs tillsammans med kollektivtrafikbranschen, Sveriges Kommuner och Landsting med flera. Då alla parter enats om nödvändiga insatsområden och åtgärder för en kraftig ökning av kollektivtrafiken, har projektet inneburit en kraftsamling och fungerat som en utgångspunkt för det fortsatta arbetet. Vägverket och Banverket arbetar nu vidare med de åtaganden som presenterades i KOLLframåts slutrapport. Kollektivtrafikbranschen å sin sida har tillsammans med Sveriges kommuner och Landsting därefter initierat projektet ”Fördubblingsarbetet”.

Partnersamverkan för fördubblad kollektivtrafik

De fyra branschföreningarna - Svensk kollektivtrafik, Bussbranschens Riksförbund, Taxiförbundet och Tågoperatörerna har tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting, SKL, startat ett nationellt projekt – Fördubblingsarbetet – som syftar till att just fördubbla resandet fram till år 2020. I projektet deltar även Vägverket och Banverket som har det övergripande sektorsansvaret för kollektivtrafiken.

Tillgänglighet/användbarhet

Det finns även en stor potential att förbättra tillgängligheten för funktionshindrade. Arbetet har hittills varit inriktat på att identifiera arbetsområden som snabbt ger effekt och förbättringar för målgruppen. Bland annat har ett prioriterat nät med utpekade stråk/bytespunkter tagits fram. Det fortsatta arbetet kommer att inriktas på att underlätta på- och avstigning vid stationer och hållplatser, förbättra service och bemötande, samt att förbättra information före och under resan.

Våra inspirationskällor

Erfarenheter från en norsk försöksordning , som utvärderades av det norska trafikekonomiska institutet (TÖI), visar att både samhälls- och företagsekonomiska vinster kan uppnås. TÖI poängterade i sin rapport nödvändigheten av att både satsa på befintliga resenärer genom att ge dem bättre trafik och samtidigt satsa på att attrahera nya resenärer. Utvärderingen visade även att det inte finns några enkla lösningar för att öka resandet. Satsningar på kollektivtrafik måste gå hand i hand med en enhetlig transportpolitik och kommunernas övergripande fysiska planering.

Den svenska studien ”Kollektivtrafikens samhällsnytta” lyfter också fram möjligheter, metoder och modeller för att utveckla kollektivtrafiken i syfte att öka resandet och därmed öka kollektivtrafikens samhällsnytta.

Våra roller

Vägverket och Banverket

Vägverket och Banverket har stora möjligheter att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Som sektorsansvariga genom att:

- driva på samverkan för en mer tillgänglig kollektivtrafik med rätt kvalitet
- öka kunskaperna om möjligheterna till attityd- och beteendeförändringar
- initiera FoU om såväl attraktivare kollektivtrafik som kollektivtrafikens samhällsnytta.

Som myndigheter genom att:

- följa upp och besluta om samhällsstödet till kollektivtrafiken (statsbidrag Banverket)
- påverka regelverket efter nya krav och behov.

Som statlig väg- respektive banhållare genom att:

- bygga upp trafiksäkra och tillgängliga bytespunkter och anslutningsvägar
- genomföra åtgärder för att minska restiden
- säkerställa en god driftstandard.

Trafikhuvudmännen

I landet finns 21 trafikhuvudmän som ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken inom respektive län. De uppgifter trafikhuvudmannen har är bland annat att ta fram en årlig trafikförsörjningsplan som beskriver omfattningen av trafiken, grunderna för prissättningen, åtgärder för handikappanpassning och för miljöskyddande åtgärder.

Trafikhuvudmännen ska även ägna uppmärksamhet åt taxifrågorna i länet och verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Bussbranschen

Bussbranschen består att ett antal större och mindre företag, med verksamhet inom såväl upphandlad trafik som kommersiell trafik inom expressbuss och turist- och beställningstrafik. Bussbranschen kan och vill utveckla kollektivtrafiken för att nå samhällets mål om ökad tillgänglighet, minskad klimatpåverkan, minskad trängsel, större arbets- och studieregioner samt ett växande svenskt näringsliv för fler arbeten och ökad tillväxt.

Branschföreningen tågoperatörerna

Branschföreningen tågoperatörerna ska tillgodose behoven hos de aktiva tågoperatörerna i Sverige.
I det arbetet ingår att aktivt driva den yrkesmässiga spårtrafikens gemensamma intressefrågor gentemot myndigheter, uppdragsgivare och andra intressenter. Detta bedrivs exempelvis genom att företräda medlemmar i olika sammanhang och samordna aktiviteter samt att förmedla omvärldsinformation och rådgivning.

Mål 2009 - 2012

Övergripande mål för kollektivtrafiken i Sverige, är en fördubblad kollektivtrafik från 2005 till år 2020.
Mål för kollektivtrafiken inom regionen under perioden 2009 – 2012 är:

A. Kraftigt ökat kollektivt resande

B. 90% av alla invånare i tätorter ska ha en tillgänglig kollektivtrafik till/från kommuncentra.

C. 70% av allmänheten i regionen ska år 2012 avge betyg 4 eller 5 på hur nöjd man är med kollektivtrafiken i regionen.

D. Ingen ska dödas eller skadas svårt vid resor med kollektivtrafiken eller på väg till och från kollektivtrafiken inom regionen.

E. Att respektive THM successivt implementerar de miljömål som fastställts i respektive avsiktsförklaring med Svensk Kollektivtrafiks Miljöprogram 2009.

F. Andelen som uppmärksammar förbättringar i kollektivtrafiken för funktionshindrade ska öka med 3 procentenheter.

Kommentarer till övergripande mål.

A. Resandet mäts av respektive THM samt Buss och Tågbranschförening.

   Branschen har tagit fram ett delmål till 2015. Kollektiva resandet ska ha ökat med 40 %, en ökning som i huvudsak ska tas från privatbilismen.

B. Nuläge är att cirka 85% av invånarna i regionens tätorter har en tillgänglig kollektivtrafik. Tillgänglig kollektivtrafik till och från kommuncentra. Begreppet tätort har definieras utifrån SCB:s definition, att vara ort med 200 st. invånare eller mer. Därefter fastställs hur många av regionens invånare i tätorterna som har en tillgänglig trafik, d v s som under en vardag kan resa till/från kommuncentra i kollektivtrafikens regi.

C. Nuläget fastställt via Svensk Kollektivtrafiks nationella kundbarometer.

   ”Hur nöjd är du sammanfattningsvis med [bolaget]?”
   Riksgenomsnittet 2008 var 56 % som gav betyg 4 eller 5.
   Regionalt var det THM-W 48%, THM-X 57%, THM-Y 45%, THM-Z 65% som gav betyg 4 eller 5.

D. Olycksstatistik finns hos Vägverket, som också tar fram ett förslag på hur målet kan definieras och mätas.

E. Svensk Kollektivtrafik har våren 2009 tagit fram Miljöprogram 2009.

F. Andelen som uppmärksammat förbättringar mäts i kollektivtrafikbarometern.

   ”Jag har uppmärksammat förbättringar i kollektivtrafiken för funktionshindrade under det senaste året”.
   Riksgenomsnittet 2008 var 22 %. Regionalt THM-W 21%, THM-X 22%, THM-Y 19%, THM-Z 22%.

Strategier

Målet att öka marknadsandelen innebär att kollektivtrafiken måste satsa på att attrahera nya kunder men också att få befintliga kunder att göra fler resor/år. En viktig faktor blir att skapa intresse kring och resurser till kollektivtrafiken. Det är därför väsentligt att politiker och andra beslutsfattare ges en ökad kunskap om den samhällsnytta som skapas om det kollektiva resandet ökar. Arbetet kommer därför att bedrivas i tre huvudstrategier. Den fjärde strategin är inriktad på att öka kollektivtrafikens användbarhet för människor med någon form av funktionshinder.

Strategi 1:

Behålla befintliga kunder genom kontinuerlig utveckling av service- och lojalitetsprogram.

Strategin syftar till att öka kundernas lojalitet genom att öka den kundupplevda kvaliteten. Vi ska dels utveckla servicen och kvaliteten där bl.a. arbetet med att utveckla förarnas engagemang är viktigt, dels knyta någon form av bonus/mervärde till befintliga kunder.

En viktig prioritering är att satsa ordentligt på ungdomar som under studieåren har ett frekvent resande med kollektivtrafiken. Att lojalisera ungdomsgruppen kan betyda att det traditionella ”tappet” minskar, vilket skulle ha en stor inverkan på den totala resandevolymen.

Strategi 2:

Attrahera nya kunder genom produktutveckling och målgruppsanpassad marknadskommunikation. Anpassad och utvecklad utbud/turtäthet.

För att attrahera nya kunder att åka kollektivt måste marknadskommunikationen skapa intresse och kunskap om de situationer där kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ. Nya kundgruppers behov måste undersökas så att produkten ”kollektivtrafik” kan paketeras så att dess fördelar tydliggörs.

Strategi 3:

Öka kunskapen om kollektivtrafikens samhällsnytta hos beslutsfattare och opinionsbildare.

Det finns ett behov av att kommunicera kollektivtrafikens fördelar på ett trovärdigt och intresseväckande sätt gentemot de politiker och tjänstemän hos kommuner, landsting och myndigheter som påverkar samhällsplaneringen. Även media, näringslivet och större intresseorganisationer är målgrupper som kan ha bristande kunskap om kollektivtrafikens samhällsnytta .

Strategi 4:

Ta utgångspunkt i de prioriterade stråken och viktiga målpunkter

Arbetet ska inriktas på att utveckla stråk med hög kvalitet och bra användbarhet i trafiken. Målet är att skapa förutsättningar för att resenärer enkelt ska kunna ta sig till och från trafiknätet och viktiga målpunkter.

Ökad tillgänglighet för funktionshindrade

Som en del av arbetet med att uppfylla uppdraget om ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för funktionshindrade har Vägverket och Banverket definierat ett prioriterat och transportslagsövergripande nät av hållplatser och stationer.

Definitioner av Nätet, Stråken och Bytespunkterna.

Nätet

är på nationell nivå, hänger samman och är trafikslagsövergripande. Syftet med nätet är att det ska täcka in viktiga målpunkter och större resandemängder i det befintliga kollektivtrafiksystemet.

Stråken

är en delmängd i nätet. I normalfallet rör det sig om en sammanhängande sträcka mellan tätorter >5000 invånare. Grundkravet är att stråk alltid är anpassat i form av hållplats, station eller terminal vid stråkets start och slut.

Bytespunkterna

är en delmängd av stråken. Samtliga bytespunkter längs ett stråk behöver inte ingå i det nationella prioriterade nätet.

Nedan beskrivs regionala transportslagsövergripande stråk i det prioriterade nätet, med målår 2010.

Områden i Dalarnas län

Tätorter:
Falun, Borlänge, Avesta, Hedemora, Säter, Ludvika, Mora

Stråk:
Falun – Borlänge – Säter – Hedemora – Avesta
Falun – Borlänge – Ludvika
Falun – Rättvik – Mora
Borlänge – Leksand – Rättvik
Borlänge – Vansbro – Malung

Områden i Gävleborgs län

Tätorter:
Gävle, Söderhamn, Hudiksvall, Bollnäs och Sandviken

Stråk:
Gävle – Söderhamn – Hudiksvall
Gävle – Bollnäs – Ljusdal
Gävle – Sandviken – Hofors – Falun – Borlänge
Söderhamn – Bollnäs – Edsbyn
Hudiksvall – Ljusdal
Hudiksvall – Sundsvall

Områden Västernorrlands län

Tätorter:
Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik och Sollefteå

Stråk:
Sundsvall –Timrå – Härnösand – Kramfors - Sollefteå
Sundsvall – Härnösand – Örnsköldsvik – Umeå
Sundsvall – Ånge – Bräcke – Brunflo – Östersund

Områden i Jämtlands län

Tätorter:
Östersund

Stråk:
Östersund – Strömsund
Duved – Åre – Järpen – Krokom – Östersund
Svenstavik – Hackås – Östersund
Sundsvall – Ånge – Bräcke – Brunflo – Östersund

Årlig handlingsplan för perioden 2009-2012

Till detta kollektivtrafikprogram finns en årlig handlingsplan innehållande aktiviteter.

BANVERKET

Vägverket

DALATRAFIK

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Branschföreningen Tågoperatörerna

DIN TUR
Västernorrlands läns Trafik AB

Xtrafik

LÄNSTRAFIKEN

Handlingsplan för ***Regionalt program för kollektivtrafik och tillgänglighet 2009-2010*** *v1,00*

Aktivitetsrubrikerna utgår delvis ifrån dem tematiska projekt som drivs inom det branschgemensamma *fördubblingsarbetet* på nationell nivå. De specifika aktiviteterna är dock framtagna regionalt och har ingen formell koppling till nationella *fördubblingsarbetet.*

Ansvarig för resp. aktivitet markeras med BLÅ text

P=Planeras, G=Genomförs, U=Utvärderas

	Aktiviteter	STATUS	Syfte Mål Uppföljning	Riktad mot huvud-mål	Ansvarig								Uppföljning		
					VV	BV	THM W	THM X	THM Y	THM Z	Buss-bransch-föreningen	Bransch-föreningen Tågopera-törerna	T1	T2	T3
	Kommunikation och samverkan (1)														
a	Genomförande av intressentanalys rörande uppfattning och funktion av THM. (THM W och X kommer med förslag)	P	**Syfte:** Fastställa respektive THM förtroende hos intressenter **Mål:** Fastställa utgångsläget **Uppföljning:** Enkätundersökning 2010	A			**Tomas Nordholm**	**Lars Björling**	Sture Lantz	Ruth Ericsson					
	Utveckla affärsmodell (2)														
b	Diskussion och analys av den rådande affärsmodellen.	P	**Syfte:** Följa det nationella arbetet **Mål:** Utveckla affärsmodellerna **Uppföljning:**	A				Matts Hildebrand	Christine Högberg	**Nils Harvard**					
	Miljöansvar (4)														
c	Krav i avtal enligt Svensk Kollektivtrafiks miljöprogram 2009.	P	**Syfte:** Minskade emessioner per personkm **Mål:** Svensk Kollektivtrafiks miljlöprogram **Uppföljning:** via FRIDA-fordonsdatabas	E			**Björn Floresjö**	Lars Björling	Helen Norlin	Ruth Ericsson	Stefan Fredriksson				
	Kollektivtrafik inom kommunal planering (7)														
d1	Utveckla en kontinuerlig dialog med kommuner/regionförbund/länsstyrelser med syfte att få in Kollektivtrafikfrågor i tidiga planskeden.	P	**Syfte:** Befästa att THM och trafikverk kommer in tidigt i planprocessen **Mål:** Fastställa en arbetsform för hur dialogen med berörda ska ske **Uppföljning:** Redovisa den utarbetade arbetsformen	A, B, F	Christer Karlsson	**Martin Bylander**	Bengt Hamelius	Lars Björling	Sten-Olov Berg	Ruth Ericsson	Stefan Fredriksson	Katarina Persson			
d2	Sprida goda exempel på "Trafikstrategier" till och från de större kommunerna och landstinget. (Ex.vis Gävle kommuns Trafikstrategi)	P	**Syfte:** Långsiktigt hållbart transportsystem **Mål:** Sprida goda exempel till regionens 6 största kommuner. Falun, Borlänge, Gävle, Sundsvall, Östersund, Örnsköldsvik **Uppföljning:** Redovisning från Vägverket	A	**Jörgen Norrmén**	Martin Bylander	Claes Annerstedt	Matts Hildebrand	Christine Högberg	Nils Harvard	Stefan Fredriksson	Katarina Persson			
d3	Utveckla relationer med ägarna för THM.	P	**Syfte:** Stärka tillit mellan THM och dess ägare **Mål:** Att BV och VV rutinmässigt lyfter fram kollektivtrafikens fördelar till THM-ägarna **Uppföljning:** Se enkätundersökning A som plattform	A	**Caroline Ottoson**	**Kenth Nilsson**	Claes Annerstedt	Matts Hildebrand	Christine Högberg	Nils Harvard					
d4	Lyfta fram branchkompetensen hos Tåg- och Bussbranschföreningarna till THM och dess ägare samt myndigheter och organisationer	P	**Syfte:** Stärka tillit till branschföreningarnas kompetens **Mål:** THM, myndigheter och organisationer använder branchföreningarna som experter i specifika frågor **Uppföljning:** Enkätundersökning till branschför.	A							**Stefan Fredriksson**	**Katarina Persson**			
	Mindre och medelstora investeringsobjekt (9) (Definition av mindre eller medelstort investeringsobjekt varierar mellan trafikverk och trafikhuvudman samt buss- och tågoperatör)														
e	Undersökning av vilka investeringar som skapar ökat resande och som genererar framkomlighet, produktfördelar och kunskap	P	**Syfte:** Att prioritera rätt investeringar i framtiden **Mål:** Få kunskap om investeringar/effekter **Uppföljning:** Mäta bl.a. trafikeffektivitet. Delrapport bl.a. "Tid för tåg", Relevanta frågor ur Kollektivtrafikbarometern.	A	Karin Persson	Martin Bylander	Tomas Norholm	Lars Björling	**Sture Lantz**	Magnus Stenwall					
	Attraktiva bytespunkter (10)														
f1	Åtgärdsförslag på insatser som säkerställer en garanterad basnivå.	P	**Syfte:** Skapa enklare och effektivare bytespunkter **Mål:** Fastställa utgångsläget för i viken grad resenärerna uppfattar bytespunken som effektiv, enkel och trygg **Uppföljning:** Enkät	C, F			Björn Floresjö	Lars Björling	Per Eriksson	Ruth Ericsson	**Stefan Fredriksson**	**Katarina Persson**			
f2	Förbättrad förmedling av störningsinformation mellan inblandade aktörer (både planerad och akut störning)	P	**Syfte:** Förbättra trafikinformation inför och under resan **Mål:** Tydlig förbättring, länsvis, i koll.barometern **Uppföljning:** Kollektivtrafikbarometern (fr 15)	A, C, F			Björn Floresjö	Lars Björling	**Sture Lantz**	Ruth Ericsson	Stefan Fredriksson	Katarina Persson			
	Samhällsnyttan														
g	Sprida information om rapporten *Kollektivtrafikens samhällsnytta* till politiker och beslutsfattare, samt sprida goda emempel om samhällsnyttan	P	**Syfte:** Öka kunskapen hos beslutsfattare om kollektivtrafikens samhällsnytta **Mål:** 2010 inbjuda politiker/tjänstemän till seminariedag om Koll.trafikens samhällsnytta **Uppföljning:** Antal genomförda seminarier och antal deltagare	A	**Jörgen Norrmén**	Martin Bylander	Claes Annerstedt	Matts Hildebrand	Christine Högberg	Nils Harvard	Stefan Fredriksson	Katarina Persson			
	Tillgänglighet för funktionshindrade														
h	Fortgående arbete med åtgärder för ökad användbarhet på stationer och busshållplatser inom det prioriterade nätet	G	**Syfte:** Uppnå ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för funktionshindrade **Mål:** 19 stationer / 126 hållplatspar åtgärdade **Uppföljning:** Redovisa status för utvalda stationer/hållplaser	F	Jörgen Norrmén	**Martin Bylander**									

Pågående övriga aktiviteter

P=Planeras, G=Genomförs, U=Utvärderas

	Aktiviteter	STATUS	Syfte Mål Uppföljning	Riktad mot huvud-mål	Ansvarig								Uppföljning		
					VV	BV	THM W	THM X	THM Y	THM Z	Buss-bransch-föreningen	Bransch-föreningen tågopera-törerna	T1	T2	T3
	Resvaneundersökning (RVU) i Borlänge Kommun	G	**Syfte:** Jämföra mot tidigare RVU 2002-2003 **Mål:** Ökad kollektvt resande **Uppföljning:** Rapport	A, B, C	Jörgen Norrmén		**Tomas Nordholm**								
	Projekt - Fördubbling av kollektivtrafiken i Sundsvalls tätort till 2015	G	**Syfte:** Positiv utveckling av kollektivtrafiken i Sundsvalls kommun **Mål:** Förbubblat resande med kollektivtrafiken i Sundsvalls kommun till 2015 **Uppföljning:** Kommunens årsrapporter	A, C, E, F	Jörgen Norrmén					**Christine Högberg**						
	Birstaprojeket 2009	G	**Syfte:** Ökad andel hållbart resande till norra Sveriges största handelsområde **Mål:** Regionförstoring genom minskade restider **Uppföljning:** Slutrapport Birstaprojektet	A,C,F	Jörgen Norrmén				**Sture Lantz**						
	Linjenätsstudie Linje 45 Östersund - Gällivare - Östersund och Östersund-Arvidsjaur-Östersund	G	**Syfte:** Uppnå en korrekt busstidtabel **Mål:** Genom ISA-GPS mätning erhålla den verkliga körtiden **Uppföljning:** Rapport samt förarintervju	A, D	Jörgen Norrmén					**Ruth Ericsson**					
	Uppföljning av utökad kollektivtrafiksatsning i ÅRE kommun	P	**Syfte:** Har kollektivtrafiksatsningen givet effekt? **Mål:** Få kvantitativa mått på effekten av trafiksatsningen **Uppföljning:** Rapport	A, C						**Ruth Ericsson**					
	Kraftigt ökat resande med tätortstrafiken i Östersund	P	**Syfte:** Utveckla tätortstrafiken tillsammans med kommun och Stadsbussarna i Östersund AB (trafikutövaren) **Mål:** Ökat resande med tätorttrafiken från 2008 till 2012 med 30% **Uppföljning:** Resanderäkningar	A, E, F	Jörgen Norrmén						**Ruth Ericsson**					
	Inom Hållplatsgruppen diskutera aktuella hållplatsfrågor. Bevaka/driva frågorna i KOLBAR. Fråga 2: Det är lätt att få information om avgångstider, enkelheten, Fråga 4 Det är nära till hållplatser och stationer, enkelhet och effektivitet. Fråga 7: Hållplatser och stationer är välskötta, tryggheten	P	**Syfte:** Skapa samsyn kring frågor om hållplatser, drift och underhåll **Mål:** Skapa beslutsunderlag för hållplatsfrågor **Uppföljning:** Redovisa status i pågående projekt	A, F	**Jörgen Norrmén**		Bengt Hamelius	P-H Ekelund	Bo Almström	Sture Lyrén	Stefan Fredriksson				
	Banverkets och Vägverkets tillgänglighetsråd	P	**Syfte:** Förverkliga den nationella handlingsplanen för handikappolitikens genomförande på våra myndigheter **Mål:** Bandirektör och Vägdirektör ska ha information om hk-organisationer synsätt/frågor **Uppföljning:** Bandirektör o Vägdirektör rapporterar om dom har fått informaton om HK-org ståndpunkt etc.	A, B, C, F	**Caroline Ottoson**	**Kenth Nilsson**	Ann-Sofie Holgersson	Inger Engvers	Sture Lantz	Sture Lyrén					

Bilaga: Handlingsplan 2009-2010, Tillhör Regionalt kollektivtrafikprogram och tillgänglighet 2009-2012, Publikation 2009:65