



Genomlysning av mål och strategier i de regionala trafikförsörjningsprogrammen

2015-11-17



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

PM

UPPDRAGSNUMMER
7001160000

Genomlysning av mål och strategier i de Regionala trafikförsörjningsprogrammen



2015-11-17

SWECO

BENGT STÅLNER
HELENA LEUFSTADIUS

Innehåll

1	Bakgrund och syfte	3
2	Mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammen	3
2.1	Marknadsandel, konkurrenskraft	5
2.2	Kollektivtrafiksystemets egenskaper	6
2.3	Regional tillgänglighet	7
2.4	Tillgänglighet för särskilda grupper	7
2.5	Samordning och samverkan	8
2.6	Miljö, hållbarhet	8
2.7	Ekonomi, Effektivitet, Finansiering	9
2.8	Säkerhet och trygghet	9
2.9	Öppet marknadstillträde	9
2.10	Sammanfattning	10
3	Mål och strategier för järnväg och tågtrafik i trafikförsörjningsprogrammen	11

1 Bakgrund och syfte

Detta PM redovisar hur de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) formulerar allmänna mål och strategier i de regionala trafikförsörjningsprogrammen (TFP) samt hur RKM formulerar mål och strategier för att utveckla järnvägen och tågtrafiken i TFP. Studien har genomförts av Sweco på uppdrag av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik. Uppdraget omfattade:

Genomlysning av trafikförsörjningsprogrammen i olika län

- hur strategier, mål och formuleringar beskrivs i programmen. Vad är genomgående teman och formuleringar, vad är det som skiljer dem åt?
- hur planerna, strategierna och målen för att utveckla järnvägen och tågtrafiken beskrivs i trafikförsörjningsprogrammen

Det finns svårigheter att utläsa RKM:s mål och strategier för järnväg och tågtrafiken i TFP. Många län uttrycker en ambition av en allmän utveckling av hela kollektivtrafiksystemet med utökad och snabbare trafik, satsningar på starka stråk osv. Dessa ambitioner kan gälla antingen tåg eller buss eller både tåg och buss. I några län som har en stor andel tågtrafik är RKM:s mål formulerade för all kollektivtrafik, dessa mål omfattar således både buss och tågtrafik.

Observera att genomlysningen redovisar hur mål och strategier är formulerade i trafikförsörjningsprogrammen. Programmen kan dock innehålla andra inriktningar, insatser, åtaganden mm som också är starkt vägledande för RKM:s arbete men som inte har uttryckts som mål eller strategier.

Noterbart är också att det inte råder samstämmighet mellan olika RKM om vad som är ett mål, en strategi eller en åtgärd. Begreppen används på inte på samma sätt av de olika RKM. Denna studie utgår från att mål definieras som något man vill uppnå och att strategier anger på vilket sätt (hur) man ska arbeta för att nå målen.

2 Mål och strategier i trafikförsörjningsprogrammen

Analysen visar att mål och strategier som de olika RKM har valt för styrning och utveckling av den regionala kollektivtrafiken spänner över ett mycket brett fält och målstrategiområden skiljer sig mycket mellan länen.

Trafikförsörjningsprogrammet är ett politiskt styrinstrument som ska beskriva vad man i de olika länen vill uppnå med kollektivtrafiken. Följaktligen innehåller programmen mål av politisk, övergripande karaktär, till exempel *”Kollektivtrafiken ska stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen”*. Vanligast är dock att RKM har valt rena verksamhetsmål som fokuserar på själva produkten kollektivtrafik, till exempel *”Det ska finnas ett fungerande realtidssystem”*.

Att vissa län i huvudsak har valt övergripande politiska mål och andra län har valt mål som ligger närmare verksamheten gör att målen formuleras på olika nivåer. Mål för

resandeutveckling och kundnöjdhet förekommer t.ex. både som övergripande mål och som delmål.

Det är tydligt att definitionen av vad som är mål och strategier kraftigt skiljer sig mellan länen. En målformulering i ett län kan anges som strategi ett annat län. Exempel på detta är *"Kollektivtrafiken ska upplevas som enkel att använda"*.

Ett område där mål i vissa län uttrycks som strategier i andra län är Miljö och hållbarhet, flera RKM har till exempel som mål att ställa tydliga miljökrav vid upphandlingar.

Det är också vanligt att strategier för utveckling anges i mer allmänna ordalag som till exempel *"Kollektivtrafiken måste ses i ett större sammanhang med samplanering av kollektivtrafik och byggelseutveckling för största nytta"*

Även RKM:s strategier formuleras på olika sätt där man i några län anger rena åtgärder som strategier, till exempel *"All trafik ska presenteras i en gemensam reseplanerare"*. Strategierna beskrivs också på flera olika sätt i programmen, dvs. som åtgärder, riktlinjer, inriktningar eller utvecklings principer.

Ett TFP innehåller inga strategier alls, hänvisning sker istället till andra dokument som verksamhetsplan och utvecklingsplan. Det förekommer också i andra län att man inom något enskilt område hänvisar till strategier i andra planeringsdokument, till exempel klimat- och miljöstrategier.

I två län utgår de övergripande målen från de tre hållbarhetsaspekterna, i ett par andra län hämtar målen näring i de nationella transportpolitiska målen. Några län har en tydlig koppling mellan de regionala utvecklingsmålen och kollektivtrafikens mål, i enlighet med intentionerna i den nya lagstiftningen.

Även antalet målområden skiljer sig stort mellan länen. I tre län finns ett fåtal övergripande mål och delmål, i andra län har man angett upp till tio målområden med underliggande delmål. De flesta län har tre eller fler delmåls-områden med ett antal mål inom varje delområde.

Det är mycket vanligt att RKM har mål inom följande områden:

- Marknadsandel, konkurrenskraft (elva RKM)
- Tillgänglighet (tio RKM)
- Nöjdhet (tio RKM)
- Kollektivtrafiksystemets egenskaper (åtta RKM)

Målområden som endast förekommer i några få län är:

- Säkerhet, trygghet (fyra RKM)
- Samordning och samverkan (två RKM)
- Det öppna marknadstillträdet (en RKM)

De vanligaste områden där strategier förekommer i TFP är:

- Kollektivtrafikens egenskaper (samtliga RKM)
- Miljö (elva RKM)
- Samverkan (tio RKM)
- Konkurrenskraft och marknadsandel (tio RKM)
- Regional tillgänglighet (nio RKM)
- Tillgänglighet särskilda grupper (åtta RKM)
- Information (sju RKM)

Strategiområden som endast förekommer i några län är:

- Öppet marknadstillträde (fyra RKM)
- Trygghet och säkerhet (tre RKM)
- Ekonomi, effektivitet (en RKM)

Tre län har uttalade strategier när det gäller jämställdhet och jämlikhet och bara två län tar upp barnperspektivet under strategier. Ett län har strategiskt fokus på att förbättra uppföljning av verksamheten.

Enkelhet och attraktivitet i kollektivtrafiken är viktiga faktorer för att öka resandet. Endast fem RKM har någon form av uttalad strategi inom detta område. Ett annat område där mål och strategier är ovanliga är prissättning, endast två RKM har mål för prissättning och tre RKM har tydliga strategier för detta.

2.1 Marknadsandel, konkurrenskraft

Alla län har som ambition att öka resandet i kollektivtrafiken och samtliga RKM uttrycker mål och strategier inom området "Marknadsandel och konkurrenskraft".

Majoriteten av länen har en ökad marknadsandel som mål medan andra län har allmänna formuleringar om ökat resande. I många program förs resonemang om kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Sju län har antagit fördubblingsmålet. De län som har som mål att öka marknadsandelen anger ofta också en mål nivå, till exempel *"Antalet resor ska öka med 5 procent per år och ska uppnå 24 procents marknadsandel på sikt."*

Analysen visar att alla län har ambitioner att öka resandet men endast tio län kopplar ihop detta mål med tydliga strategier. Programmen i övriga län ger exempel på hur man ska arbeta för att nå målen utan att använda begreppet Strategi.

Strategierna för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft beskriver i flera fall en bred utveckling av tjänsten kollektivtrafik som kan omfatta ökat marknadsarbete, utbud och nya avtalsformer. I flera län koncentreras strategierna på kollektivtrafikens egenskaper som till exempel restid och prissättning.

Det finns en samsyn bland RKM om vilka åtgärder som behövs för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft och därmed kunna ta marknadsandelar från bilen. Tio RKM har strategier för ökad konkurrenskraft som omfattar:

- Produktutveckling
- Incitament, nya tjänster, marknadsföring och mobility management
- Analys och marknadsföring för ökat resande
- Attityd- och beteendeförändringar.
- Skapa konkurrenskraftiga resor genom bra utbud och korta restider
- Ökad framkomlighet
- Bebyggelseplanering
- Regler för bilparkering
- Prisvärdhet

I tio län finns mål för nöjdhet, och fem TFP innehåller strategier för att öka nöjdheten. Även strategierna för att öka nöjdheten är kopplade till trafiksystemets egenskaper och utbud. I ett par län är arbetet med att stärka kollektivtrafikens varumärke en strategi för att öka resenärernas och allmänhetens nöjdhet med kollektivtrafiken.

2.2 Kollektivtrafiksystemets egenskaper

Det är också mycket vanligt med mål och strategier som rör kollektivtrafiksystemets egenskaper. Alla RKM uttrycker mål inom detta område även om målen fokuserar på olika funktioner. Det är mest vanligt med mål och strategier för restid, utbud, infrastruktur, hållplatser och bytespunkter. I två län finns mål för prissättning som uttrycks i allmänna ordalag *"Det ska vara en enkel och lättförståelig prisstruktur i kollektivtrafiken och taxan ska vara attraktiv för att nya resenärer ska lockas till kollektivtrafiken."* Mål för information förekommer i ett TFP *"Fortsätta att utveckla informationssystem som ger lättillgänglig, tydlig och samordnad tidtabellsinformation mellan de olika trafikslagen buss och tåg."* Endast ett län uttrycker att de vill förbättra informationen på annat språk.

Allmänna systemegenskaper som till exempel enkelhet, tillgänglighet och attraktivitet förekommer i några län. Sammanlagt sjutton RKM har angett strategier inom detta område. Strategierna omfattar i huvudsak förkortade restider, satsning i starka stråk, utvecklade informationssystem, infrastruktur och hela resan-perspektivet.

Flera RKM beskriver i strategier att man vill förbättra resenärsinformationen, särskilt störningsinformationen. Strategier finns också för att nyttja moderna (digitala) kanaler för att förenkla och underlätta trafikinformationen till resenärerna inför, under och efter resan. Andra strategier inom detta område rör förbättring och utveckling av trafikinformation och tekniska system, exempelvis realtidsinformation.

2.3 Regional tillgänglighet

Tolv av länen har mål och/eller strategier för att öka tillgängligheten i den egna regionen, eller till närliggande regioner. I flera av dessa län uttrycks målen som att det ska vara möjligt att resa till en målpunkt med en maximal restid eller att det ska vara möjligt att pendla med kollektivtrafik till en viss målpunkt.

I fem län kopplas den regionala tillgängligheten ihop med regional utveckling, till exempel *"Kollektivtrafiken ska vara ett verksamt medel för att åstadkomma förstoring och bättre integrering av regionen. Stråktrafiken ska bidra till att arbetsmarknadsregionerna ska minska från fyra till tre till år 2020."*

Även inom detta område dominerar strategier som har med systemets egenskaper att göra, till exempel att stärka trafiken till angränsande län och att utveckla strategiska noder för kollektivtrafiken. I sammanlagt sju län anger RKM samverkan med andra aktörer som en strategi för att öka den regionala tillgängligheten.

2.4 Tillgänglighet för särskilda grupper

I samtliga TFP betonas att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla. Tillgänglighet till kollektivtrafiken för särskilda grupper är en angelägen fråga för samtliga RKM. Vanligast är att RKM har mål och strategier för tillgänglighet för funktionshindrade till kollektivtrafiken. Utgångspunkt är lagstiftningens krav att TFP ska redovisa tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning och de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer (Lag om kollektivtrafik, 2 kap 10§).

Målen inom detta område omfattar ofta allmänna ambitioner om att alla ska ha möjlighet att resa och om tillgänglighet till fordon och bytespunkter. Strategierna när det gäller tillgänglighet för funktionshindrade rör ofta fordonskrav vid upphandling men också samverkan med andra aktörer. Till exempel att kommuner, Trafikverket, intresseorganisationer och kollektivtrafikbranschen ska verka för att den byggda miljön, linjetrafik och informationssystem anpassas till funktionsnedsatta och håller den standard som lagstiftningen kräver.

Ett par län har konkreta mål för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig och användbar för både kvinnor och män. *"Kollektivtrafiken ska i lika hög grad vara ett attraktivt förstahandsalternativ för transporter för såväl kvinnor som män"*. Strategierna formuleras

mer i allmänna ordalag, till exempel "Utvecklingen ska ske utifrån tankar om en jämställd kollektivtrafik"

Samtliga län, med undantag av två län, har tydligt formulerade strategier för tillgänglighetsanpassning som avser hela kedjan; enkelt/möjligt att planera och genomföra resan, från information, biljettköp och bemötande till anslutande infrastruktur, hållplatser och fordon.

I två län anges samverkan med andra aktörer som en strategi för ökad tillgänglighet för särskilda grupper. Två län har som strategi att all personal ska ha genomgå bemötande och insiktsutbildning om behoven hos resenärer med funktionsnedsättning. Ett län uttrycker dessutom att den kommersiella trafiken ska vara tillgänglig för funktionshindrade.

2.5 Samordning och samverkan

Det är mycket ovanligt med konkreta mål för samverkan med andra aktörer. I två län förekommer dock sådana mål där inriktningen är att utveckla kollektivtrafiken tillsammans med kommuner, landsting och operatörer inom buss- och tågtrafik.

Det är mer vanligt att ambitioner för samverkan med andra aktörer formuleras som strategier. Sammanlagt elva län har formulerat strategier inom detta område. Strategierna för samverkan avser främst RKM:s samverkan med kommuner, Trafikverket, operatörer och RKM i närliggande län.

2.6 Miljö, hållbarhet

Enligt lagstiftningen ska trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av åtgärder för att skydda miljön (Lag om kollektivtrafik 2 kap 10§). Ett mycket vanligt område för RKM:s mål är följaktligen miljö och hållbarhet. Alla län har mål inom något av dessa områden.

Mål om emissioner formuleras i sju län i allmänna ordalag om att kollektivtrafikens utsläpp ska minska. Målen anger i andra län en nivå som *att "länets kollektivtrafik ska drivas till 100 procent av förnybara drivmedel"* eller att *"kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020"*.

För energieffektivitet formuleras målen på samma sätt, det vill säga dels som övergripande mål, dels som mål med en mål nivå, till exempel *"kollektivtrafikens totala energiförbrukning/km minskar med minst 20 procent"*. Strategierna inom detta område uttrycks i de flesta län på samma sätt som målen, det vill säga inom samma områden: fordon, drivmedel, energieffektivitet eller marknadsandel.

Fyra län anger tydliga fordonskrav vid upphandling som en strategi, både gällande buller och också utsläpp. RKM i sex län har som strategi att främja en övergång till fossilfritt bränsle, bara i ett län anges övergång till eldrift som en utvecklingsstrategi. Två län har

som strategi att öka beläggingsgraden ombord på fordonen för en ökad energieffektivisering.

2.7 Ekonomi, Effektivitet, Finansiering

Ytterligare ett område där flertalet RKM har antagna mål och strategier är ekonomi, effektivitet, och finansiering.

Sammanlagt sju län har kvantitativa mål för kostnadstäckning, till exempel *"självfinsningsgraden skall uppgå till minst 60 procent"*. Målen för kostnadseffektivitet uttrycks nästan uteslutande på en övergripande nivå: *"Kollektivtrafiken planeras och utförs för ökad kostnadseffektivitet"*.

Strategier för att uppnå en ökad kostnadseffektivitet är inte tydligt formulerade i något län. Istället kopplas ofta strategier för en ökat resande och en ökad marknadsandel till mål för ekonomi och kostnadseffektivitet. Undantaget är ett län som beskriver *"att effektiviteten ska öka och att antalet resor per avtalad producerad kilometer ska vara 0,85 år 2020, antaget att kilometerproduktionen inte minskar"*.

Enbart ett län har en ekonomisk inriktning, *"minst 50% av nya satsningar ska täckas av intäkter från resenärerna"*.

2.8 Säkerhet och trygghet

Några län har mål och strategier för säkerhet och trygghet i kollektivtrafiken. Fyra län har mål och tre län har formulerat strategier inom detta område.

Målen för säkerhet är formulerade på en övergripande nivå: *"Ingen ska dödas eller allvarligt skadas i kollektivtrafiken"*. För trygghet utgår målformuleringarna från resenärens upplevelse av trygghet under resan. Strategierna inom detta område rör ofta samverkan med andra aktörer, till exempel information till operatörer om vikten av hastighetsanpassning, om att informera om trafikfarliga miljöer och att, följa upp och utveckla säkerhetsarbetet med både tekniska hjälpmedel (t ex alkoholås) och utbildning.

2.9 Öppet marknadstillträde

När det gäller RKM:s ambitioner för det öppna marknadstillträdet och kommersiell trafik har det konstaterats i en tidigare studie¹ att företrädarna för RKM i allmänhet har en positiv inställning till trafik på kommersiella villkor och att denna positiva och öppna hållning till etablering av kommersiell trafik bekräftas i formuleringar i trafikförsörjningsprogrammen.

Man kan konstatera att denna positiva hållning inte kommer till uttryck i RKM:s mål och strategier för utveckling av kollektivtrafiken. Ett län anger ett tydligt mål inom området: *"Vi*

¹ Regionala kollektivtrafikmyndigheter Organisation och villkor för etablering av kommersiell kollektivtrafik. Trafikanalys och Sweco 2013

ska underlätta för operatörer att i en öppnare marknad forma trafiken så att resenärernas behov av god kvalitet och tillgänglighet tillgodoses”. Fyra RKM anger strategier för arbete med det öppna marknadstillträdet som formuleras som en allmän hållning i frågan, till exempel ”underlätta det kommersiella tillträdet” och ”kommersiell kollektivtrafik ger nya möjligheter”.

2.10 Sammanfattning

RKM:s mål för den regionala kollektivtrafiken uttrycks i trafikförsörjningsprogrammen i enlighet med lagstiftningen: ”Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken” (Lag om kollektivtrafik 2 kap 8§).

Lagens förarbeten anger ramverket för myndighetens målformuleringar:

”Trafikförsörjningsprogrammen bör ta sin utgångspunkt i de transportpolitiska målen och beakta andra nationella, regionala och lokala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling och tillväxt”. (Prop. 2009/10:200, Ny kollektivtrafiklag, sid 47).

En tidigare studie² visade att trafikförsörjningsprogrammen innehåller stora skillnader både när det gäller formulering av mål för kollektivtrafiken och när det gäller målens detaljeringsgrad. Den tidigare studien visade också att programmets koppling till de nationella transportpolitiska målen är generellt svag medan kopplingen till andra regionala utvecklingsmål är något starkare. Vidare visade resultatet av studien att de politiska målen för kollektivtrafiken uttrycks på olika sätt i länen. Vissa län har även överfört de tidigare beslutade målen för trafikhuvudmannens verksamhet till trafikförsörjningsprogrammet. Dessa mål har många gånger karaktär av verksamhetsmål som är mer detaljerade än vad övergripande politiska mål är.

Samtliga dessa slutsatser kan dras även i denna studie, trots att flera TFP nu är uppdaterade. Förutom ovan slutsatser är de stora skillnaderna mellan RKM:s sätt att uttrycka mål och strategier påfallande. Skillnaderna går igen i målens koppling till andra övergripande mål som till exempel de nationella transportpolitiska målen eller till regionala utvecklingsmål.

Skillnader finns också på vilken nivå målen uttrycks, i vissa län är målen av övergripande karaktär andra län har mycket detaljerade mål. Också de områden inom vilka man har valt att formulera mål varierar stort. Vissa målområden förekommer hos alla RKM medan andra endast finns i ett eller några län. Mål för resandeutveckling och kundnöjdhet är mycket vanligt och förekommer både som övergripande mål och som delmål.

I och med att mål i ett län uttrycks som strategi i ett annat län är en annan slutsats att det förekommer olika uppfattningar hos RKM om vad som är mål och strategier och hur dessa ska formuleras. Strategier benämns på olika sätt i programmen. Vanligaste formuleringen är att använda *strategi* (tolv län), i tre län formuleras strategi som *åtgärder* och i två län används benämningen *riktlinjer*. Men även formuleringar som *inriktning* och

² Regionala trafikförsörjningsprogram utvärdering SKL och Sweco 2012

utvecklingsprinciper förekommer i programmen. Ett län har dessutom valt att inte ta med några strategier alls i TFP utan hänvisar till andra planer.

Det regionala ansvaret för kollektivtrafiken medför att RKM formulerar och beslutar om mål och strategier på ett sätt som passar bäst i det egna länet. Analysen visar att bedömningen av vilka mål och strategier som ska styra utvecklingen skiljer sig mycket mellan olika RKM. Den stora variationen av formuleringar av mål och strategier kan tyda på att RKM inte har samverkat eller haft något större erfarenhetsutbyte sinsemellan vid framtagande av TFP. Likaså verkar användningen av branschens vägledning³ för framtagande av trafikförsörjningsprogrammen vara något begränsad.

3 Mål och strategier för järnväg och tågtrafik i trafikförsörjningsprogrammen

När det gäller länens mål och strategier för tågtrafiken är det inledningsvis viktigt att notera att RKM är ansvarig upphandlande myndighet för den regionala tågtrafiken i vissa län. I dessa län finns också interregional tågtrafik som bedrivs på kommersiella villkor. I andra län finns endast interregional tågtrafik som bedrivs på kommersiella villkor där RKM har mycket begränsade möjligheter att påverka trafikutbud och investeringar. Dessa förhållanden har självfallet stor betydelse för hur RKM:s mål och strategier är formulerade inom området.

Sammanlagt åtta RKM har uttalade mål inom järnväg/tågområdet. Målen inom området omfattar:

- Tillgänglighet för funktionsnedsatta människor, fyra RKM, (fordon, fysisk utformning infrastruktur och information) ex *"Alla pendeltågslinjer ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2017"*
- Regional tillgänglighet, en RKM, (tidspassning) ex *"Tågens och bussarnas punktlighet ska öka"*
- Miljö, en RKM, (buller) ex *"alla boende ska ha bullernivå på högst....."*
- Komfort, en RKM (trängsel) ex *"inga avgångar ska överstiga 50% i ståplatsutnyttjande"*
- Pålitlighet, en RKM, (tidspassning) ex *"tågens punktlighet ska öka"*
- Effektivitet, en RKM, (belägningsgrad) ex *mål att effektiviteten med stöd av kabinfaktor (belägningsgraden) för tåg*
- Marknadsandel, två RKM, konkurrenskraft (resandeökning, restidskvot, starka stråk) ex *"resurser kan koncentreras på linjetrafik i de starka stråken i enlighet med principen bäst för flest"*

³ Regionala trafikförsörjningsprogram för hållbar utveckling av kollektivtrafiken, En vägledning och ett verktyg, SKL 2015 (och 2012)

- Trygghet och säkerhet, en RKM, (fysisk utformning stationer och gc-väg till/från stationer) *ex den fysiska utformningen ska vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter*

Sammanlagt tolv RKM har angett strategier för tågtrafikens utveckling:

- Tillgänglighet för funktionsnedsatta människor, två RKM, (fordon, fysisk utformning infrastruktur och information) *ex "full tillgänglighet prioriteras vid nyanskaffning av fordon, byggande av stationer"*
- Kompetens, en RKM, (tågpersonal) *ex "tågvårdens erfarenheter och kompetens ska tas tillvara och utvecklas"*
- Utbud, sju RKM, (systemegenskaper, utbyggnad) *ex "utforma en tydlig integration av regional tågtrafik med regional busstrafik där tågtrafiken utgör ryggraden"*
- Miljö, två RKM, (certifiering Bra Miljöval, miljökrav) *ex ställa tydliga miljökrav på operatörer*
- System, sex RKM, (samplanering mellan olika kollektivtrafiksystem, utveckling bytespunkter, betal- och informationssystem, förbindelser till/från stationer) *ex "delta i arbetet med att samordna biljettsystem och biljettförsäljning mellan trafikslagen buss och tåg"*
- Samverkan, fyra RKM, (fysisk utformning infrastruktur, utveckling av tågsystemet) *ex "arbeta för att förbättra infrastrukturen tillsammans med kommunerna och Trafikverket"*
- Marknadsandel, två RKM, konkurrenskraft (marknadsinsatser) till exempel att satsningar ska ske i vissa stråk

Som framgår av punktlistan ovan spänner RKM:s mål och strategier för järnväg och tåg över ett brett fält. De specifika målen för tågtrafiken har karaktär av verksamhetsmål snarare än övergripande politiska mål. Den övergripande utvecklingsinriktningen för länens tågtrafik är istället uttryckta i allmänna målformuleringar som omfattar hela kollektivtrafiksystemet. De övergripande politiska ambitionerna och målen för utveckling av tågtrafiken är därför generellt mycket otydliga. RKM:s mål och strategier inom järnvägsområdet har ofta mycket starkt verksamhetsfokus, till exempel *"Restidskvoten bör vara högst 0,8 i tågtrafiken"*.

Av de län som har mål inom järnvägsområdet har alla utom en formulerat strategier i TFP för att nå målen. En RKM (Västrafik) hänvisar till andra planer och program när det gäller strategier och åtgärder mål för tågtrafiken.

Kopplingen mellan mål och strategier är mycket tydlig i två län och syns delvis i två andra län. I övriga län har man valt att koppla allmänna kollektivtrafikmål till strategier för

utveckling av tågtrafiken. Ett län har mål för tågtrafiken utan att ha formulerat en specifik utvecklingsstrategi inom området.

RKM:s mål för tågtrafiken har stort fokus på tillgänglighet för funktionsnedsatta människor. Fem RKM har mål inom detta område, till exempel *År 2020 ska alla fordon ha lågt insteg och audiovisuell information ska finnas på fordon och stationer*. Två RKM anger specifika strategier inom området och ytterligare tre län uttrycker strategier som rör en allmän utveckling av tågtrafikens infrastruktur och servicefunktioner.

I de län där tågtrafik bedrivs på kommersiella villkor är det vanligt att RKM har en strategisk inriktning som innebär samverkan med andra parter.

Mål inom järnvägs- och tågområdet när det gäller det öppna marknadstillträdet saknas helt. En RKM har som strategi att underlätta det öppna marknadstillträdet: *”arbeta mer med open data, låta kommersiella operatörer komma in i infosystemet”*.

Ekonomi- och effektivitetsmål specifikt för tågtrafiken är ovanliga, endast ett län har formulerat mål (beläggingsgrad) inom detta område.

Med undantag av mål och strategier för tillgänglighet är mål som rör systemets egenskaper ovanliga. De två RKM som har inom detta område rör komfort, buller och allmänna mål för miljö.

Särskilda mål för resandeökning i tågtrafiken förekommer inte i något TFP. RKM:s ambitioner för ökat resande är istället vanligen formulerade som mål och strategier för hela kollektivtrafiksystemet.

Även inom järnvägsområdet är en slutsats att det förekommer olika uppfattningar hos RKM om vad som är mål och strategier och hur dessa ska formuleras. Vissa län har också formulerat strategier som närmast kan benämnas som åtgärder eller aktiviteter.

Sammanfattningsvis konstateras att det är ovanligt med övergripande politiska inriktningsmål inom järnvägs- och tågområdet specifikt i de regionala trafikförsörjningsprogrammen. I många län omfattas istället ambitionerna för järnväg och tåg av de allmänna mål som formulerats för kollektivtrafiken som helhet. Undantaget är de två största RKM som har många och tydliga åtgärder och strategiska ställningstaganden för tåg som utgår från den övergripande målbilden för regionen.

Region	Övergripande mål	Delmål	Strategier	Mål kopplat till tåg och järnväg	Strategier/planer/ åtgärder kopplat till järnväg/jvg infrastruktur	När ska nytt TFP antas ?	Nytt TFP sen i juni?
<p>1. Stockholms län</p>	<p>1. Attraktiva resor 2. Tillgänglig och sammanhållen region 3. Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan</p>	<p>1. Attraktiva resor 1.1 Samordning, kvalitet, stabilitet Kollektivtrafiksystemet ska vara sammanhållet och samordnat och uppfylla resenärernas resbehov - Kollektivtrafik-systemet ska utvecklas utifrån behov av enkelhet och långsiktighet, hög tillförlitlighet, trygghet, komfort, turtäthet, snabba resor och bekväma byten. – Kollektivtrafiken ska präglas av gott bemötande och lättillgänglig resenärsinformation. 1.2 Konkurrenskraft Kollektivtrafiken ska utgöra grund för planering och utbyggnad av transportsystemet genom samverkan med bebyggelseutvecklingen - Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka. 2. Tillgänglig och sammanhållen region 2.1 Resor för alla Kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen - Kollektivtrafiken ska erbjuda god tillgänglighet för alla som bor eller vistas i regionen och svara upp</p>	<p>Beskrivs i form av sex Åtgärder: 1) ökad komfort, punktlighet 2) lättillgänglig information 3) ökad tillgänglighet, jämställdhet och jämlikhet 4) minskad hälso- och miljöbelastning samt förbättrad säkerhet 5) regional tillgänglighet (inklusive minskade restider) 6) ökad kollektivtrafikandel</p>	<p>Nämner tåg i uppföljning och måltal under kapitlet "Attraktivt och hållbart transportsystem - mål för kollektivtrafiken Strategiska val: På kort sikt - Alla pendeltågslinjer ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2017. Medellång sikt - Alla linjer på lokalbanorna ska vara tillgänglighetsanpassade år 2020. Trängselmål: Inga avgångar i tunnelbana ska överstiga 50 % i ståplatsutnyttjande i maxtur. För pendeltågen gäller 40 % i maxtur. (längre resor) Tillgänglighet: 2020 ska vara 100 % insteg (fordon) och audiovisuell info inv. fordon och hpl. Buller från tunnelbana och spv; 2030: alla boende i Stockholm ska ha bullernivå på högst 70dB ute och högst 45dB inomhus.</p>	<p>Beskrivs i form av Åtgärder: - För kollektivtrafik-satsning och infrastruktur hänvisas till Trafikplan 2020. – För att klara trängselmål och punktlighet krävs en ökning till minst 30 avgångar per timma på Grön/Röd linje. – Arbeta mer med open data. Låta kommersiella operatörer komma in i SLL:s infosystem. – Synen på olika trafikslag måste förändras och likvärdiga ur ett statusperspektiv. – Full tillgänglighet prioriteras vid nyanskaffning av fordon, byggande av stationer.</p>	2017	Nej

					<p>mot olika gruppers behov.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt resealternativ för alla. Trafiken ska utvecklas med hänsyn till medborgarnas behov och deras olika ekonomiska förutsättningar. – Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst i regionen. 	<p>2.2 Regional tillgänglighet och tillväxt</p>	<p>Kollektivtrafiken ska stödja ökad täthet och flerkärnighet i regionen</p>	<p>- Kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar och sammanhållen utvidgning av arbetsmarknadsregionen.</p>	<p>– Kollektivtrafiken ska bidra till förbättrade resmöjligheter i starka stråk t.ex. till och mellan regionala stads kärnor.</p>	<p>– Kollektivtrafiken ska planeras för minskade restider.</p>	<p>– Kollektivtrafiken över länsgränser till storregionala kärnor ska utvecklas.</p>	<p>3. Effektiva resor med låg miljö- och hälsopåverkan</p>	<p>3.1 Miljö och hälsa</p>	<p>Kollektivtrafikens negativa miljö- och hälsopåverkan ska minska</p>	<p>- Kollektivtrafikens förbrukning av fossilt bränsle ska minska.</p>	<p>– Buller och luftföroreningar</p>							

<p>3. Södermanlands län</p>	<p>Övergripande mål Attraktiv kollektivtrafik för hållbar tillväxt och utveckling</p>	<p>Det övergripande målet är uppdelat på fem olika funktionsområden inom vilka särskilda funktionsmål definieras:</p> <p>1. Tillgänglighet - Kollektivtrafiken ska ge invånare och besökande goda förutsättningar för ett smidigt vardagsresande – i första hand mellan bostad, arbete och utbildning – samt bidra till ökad tillgänglighet och rörlighet.</p> <p>2. Attraktivitet - Kollektivtrafiksystemet håller en god kvalitet, är användarvänligt, sammanhållet och samordnat.</p> <p>3. Miljö - Kollektivtrafiken planeras och utformas så att miljöpåverkan minskar och energieffektiviteten ökar.</p> <p>4. Effektivitet - Kollektivtrafiken planeras och utförs för ökad kostnadseffektivitet.</p> <p>5. Regional utveckling - Kollektivtrafiken utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet och stärker förutsättningarna för en sammanhållen och utvidgad arbetsmarknadsregion.</p>	<p>resekedjan. 2) Påverka resbeteendet. MM, cykel mm. 3) Hög kollektivtrafikens snitthastighet. Framkomlighet...4) bygg ut infrastrukturen. Mälbarbanan, U-a- Enköping, säkra anslutande vägar för G/C och bil.</p> <p>Tillgänglighet; samverkan för att anpassa till gångvägar och cykelvägar, stärka kopplingen till bebyggelseplaneringen, öka samordningen mellan särskild och allmän kollektivtrafik.</p> <p>Attraktivitet; differentiera utbudet och prioritera resurser, utveckla avtalsformer som ger incitament för ökat resande, koncentrera marknadsarbetet till faktorer som ökar resandet, Miljö; öka satsningen på förnybara bränslen, öka beläggningen på fordonen, tillhandahåll utbildning och information Effektivitet; öka beläggningsgraden på fordonen, taxesättningen utifrån marknadsmässiga bedömningar av betalningsviljan, underlätta etablering av trafik på rent kommersiella villkor. Regional utveckling; utveckla noder för enkla och bekväma byten, öka den storregionala samverkan</p>	<p>Övergripande mål (5.) Regional utveckling - Kollektivtrafiken utvecklas för att stödja regionens täthet och flerkärnighet och stärker förutsättningarna för en sammanhållen region</p>	<p>2. Attraktivitet - Restidskvot i större pendlingsrelation - Marknadsandel totalt och av arbetspendling i starka stråk</p> <p>5. Regional utveckling - Utveckla strategiska noder för enkla och bekväma bytesresor. – Öka den storregionala samverkan i trafikfrågor.</p>	<p>2015</p>	<p>Till våren</p>
------------------------------------	--	---	--	---	---	-------------	-------------------

<p>4. Östergötlands län</p>	<p>Tre mål för regionen, gemensamt är att de bygger på principerna för hållbar utveckling</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Goda livsvillkor för regionens invånare 2. Ett starkt näringsliv och hög sysselsättning 3. Hållbart utnyttjande av naturens resurser 	<p>1. Strategiskt mål för kollektivtrafiken: Kollektivtrafiken - ett naturligt val vid resor</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.1 Öka kollektivtrafikens andel av resorna i förhållande till bilen 1.2 Säkerhetsställa ett rimligt grundutbud av resmöjligheter för andra målgrupper 	<p>Med utgångspunkt i de nationella målen och de mål, utmaningar och strategier för regionen som har formulerats i det regionala utvecklingsprogrammet har ett strategiskt mål för kollektivtrafiken utformats.</p> <p>Kundstrategier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konkurrenskraft - Utveckla kollektivtrafiken till ett riktigt alternativ till bilen – skapa konkurrenskraftiga resor genom bra utbud och korta restider. – Attraktivitet - Det ska vara lätt och attraktivt att åka kollektivt. – Personligt - Utveckla personliga tjänster med fokus på pendlare. <p>Trafikstrategier:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skapa bästa möjliga integrering inom regionen. – Medverka till ett bra utbyte med Stockholmsregionen. – Skapa goda resmöjligheter till kringliggande regioner. 	<p>Utväggad arbetsmarknadsregion.</p>	<p>Skapa bästa möjliga integrering inom regionen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Medverka till ett bra utbyte med Stockholmsregionen. – Skapa goda resmöjligheter till kringliggande regioner. 	<p>2016</p>	<p>Nej</p>
------------------------------------	--	---	---	---------------------------------------	--	-------------	------------

<p>5. Jönköpings län</p>	<p>Mål till 2025 Resande: 60 procent resandeökning, exkl. skolkortresor jämfört med 2011 till sammanlagt 25 miljoner resor Kundnöjdhet: Mått på nöjda eller mycket nöjda kunder. Alla länsbor (allmän trafik) 65 procent, resenärer (allmän trafik) 80 procent, färdtjänst- och sjukresenärer 92 procent. Tillgänglighet för funktionsnedsatta: Fler ska kunna resa med allmän kollektivtrafik genom tillgänglighetshöjande åtgärder. Självfinansieringsgrad: Den upphandlade trafiken är självfinansierande till cirka 50 procent. Miljö/hållbart samhälle: All kollektivtrafik drivs med förnyelsebara drivmedel. Trafikens totala energiförbrukning/km minskar med minst 20 procent.</p>	<p>Följande mål bör kunna jämföras med delmål Tillgänglighet för funktionsnedsatta: 1. Kollektivtrafikens tillgänglighet ska vara god, särskilt för människor med olika funktionsnedsättningar. 2. Fler invånare än idag ska kunna använda länets kollektivtrafik för sina resor. 3. En väl utvecklad bytespunkt i varje kommun ska finnas senast vid utgången av 2015. 4. Särskild omsorg ska läggas på de bytespunkter där olika trafikslag möts och där byten mellan trafikslagen sker. 5. Färdtjänst- och sjukresenärer ska i växande utsträckning kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken. 6. Utveckling av informations- och taxsystem. Miljö/hållbart samhälle 1. Målet att öka resandet med länets kollektivtrafik med 60 procent fram till år 2025 jämfört med 2011. 2. Lägre total energianvändning i trafiken är angelägen.</p>	<p>Strategier för att uppnå målen 1. Samhällsplanering 2. Regional tillväxt 3. Regional och kommunal planering 4. Infrastruktur och roller 5. Principer för trafikeringssupplägg 6. Nivåindelning/nivå 1-4 - Nivå 1 storregionala stråk - Nivå 2 regionala stråk - Nivå 3 stadstrafik - Nivå 4 närtrafik (tidtabellslagd och/eller anropsstyrd)</p>	<p>4. Särskild omsorg ska läggas på de bytespunkter där olika trafikslag möts och där byten mellan trafikslagen sker.</p>	<p>2016</p>	<p>Nej</p>
---------------------------------	---	---	--	---	-------------	------------

<p>6. Kronobergs län</p>	<p>Mål för trafiken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kollektivtrafiken ska bidra till regional tillväxt 2. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla 3. Kollektivtrafiken ska vara säker och långsiktigt hållbar. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kollektivtrafiken ska bidra till regional tillväxt <ul style="list-style-type: none"> - Marknadsandelen ska öka till 15 procent år 2030 - Andelen nöjda resenärer ska överstiga 75 procent år 2015 och vara 80 procent år 2022 2. Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla <ul style="list-style-type: none"> - Andelen tillgängliga fordon i kollektivtrafiken ska vara 100 procent - Andelen fullt tillgängliga bytespunkter i de regionala stråken ska succesivt öka och vara 100 procent år 2020. 3. Kollektivtrafiken ska vara säker och långsiktigt hållbar. <ul style="list-style-type: none"> - Fossilbränslefri kollektivtrafik 2020 och ytterligare minskad miljöbelastning fram till 2030 - Inga dödade och skadade i kollektivtrafiken 	<p>Fysisk planering och infrastruktur</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fysisk planering 2. Regional och kommunal planering 3. Infrastruktur, roller och ansvar 4. Kollektivtrafikens bytespunkter 5. Ansvar för bytespunkter 6. Namngivning av bytespunkter i busstrafiken 7. Klassificering av bytespunkter 8. Ekonomi 9. Vidare arbete 10. Tillträde och prissättning av bytespunkter 	<p>Restidskvoten bör vara högst 0,8 i tågtrafiken. Resurser kan koncentreras på linjetrafik i de starka stråken i enlighet med principen bäst för flest. Bussar, tåg och andra kollektivtrafikslag ska vara en naturlig del av livsstilen i södra Småland. Andelen tillgängliga fordon i kollektivtrafiken ska vara 100 procent</p> <p>Andelen fullt tillgängliga bytespunkter i de regionala stråken ska succesivt öka och vara 100 procent år 2020.</p>	<p>Tågtrafiken utgör stommen i reserelationen och dagens stopp i Lessebo, Hovmantorp och Växjö ska om möjligt behållas. Satsningar bör göras i orterna, framför allt i Lessebo och Hovmantorp för att möjliggöra GC-trafik till/från stationen och därmed öka tågresandet. Infrastrukturkonsekvenserna för respektive beskrivna ambition tydliggörs i TFP. Ett antal detaljerade beskrivningar per stråk om planerade ökningsar: ex Trafikutbud tåg: 14-20 dt/v mellan Växjö och Kalmar med uppehållsbild som nuvarande Öresundståg.- vissa snabbturer införs etc.</p>	<p>inom kort</p>	<p>Per Hansson: Inom ett par veckor ska vi vara klara med en ny version. Eftersom den nya är omarbetad i strukturen så är det den jag skulle vilja sända dig, men den har tyvärr ännu inte passerat politiken, d.v.s. ha blivit offentlig.</p>
---------------------------------	---	--	---	---	--	------------------	--

<p>6. Kronobergs län remiss-program</p>	<p>Målområden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Resan skapar mervärde för alla 2. Kollektivtrafiken - en del av attraktiva livsmiljöer 	<p>1. Resan skapar mervärde för alla</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivtrafiken ska vara trafikslags-övergripande - Tillgänglighetsanpassade bussar och hållplatser/bytespunkter - Innovation och tekniska lösningar - Cykel som transportmedel <p>2. Kollektivtrafiken - en del av attraktiva livsmiljöer</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivtrafiken ska samordnas med övrig samhällsplanering - Kollektivtrafiken ska vara gränsöverskridande 	<p>Riktlinjer för olika trafikslag</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hållplatser och bytespunkter 2. Stadstrafik 3. Tågtrafik 4. Regional busstrafik 5. Skolskjutstrafik 6. Kompletteringstrafik/närtrafik 7. Särskild kollektivtrafik 8. Flyg och snabbtåg (9. Klassificering av stråk) 	<p>Kollektivtrafiken ska vara trafikslagsövergripande och gränsöverskridande</p>	<p>Inom kort</p>	<p>Remiss-program från juni -15</p>
--	--	---	--	--	------------------	-------------------------------------

7. Kalmar län	<p>Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.</p>	<p>Det övergripande målet har preciserats i två jämbördiga mål; ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.</p> <p>Funktionsmålet om tillgänglighet Alla ska ges en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet. Transportsystemet ska bidra till utvecklingskraft i hela landet och vara jämställt.</p> <p>Hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa Ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Transportsystemet ska bidra till att såväl miljökvalitetsmålen som bättre hälsa uppnås.</p> <p>Vidare finns mål som rör:</p> <p>1. Resttid: Mål för maximal restid inom olika områden i regionen.</p> <p>2. Turtäthet: Olika mål vad gäller turtäthet avseende geografisk placering samt antal invånare i ort.</p> <p>3. Resandeutveckling: Mål som avser andel resenärer som reser med kollektivtrafik.</p> <p>4. Kundnöjdhet: År 2020 ska kundnöjdheten vara 80 procent hos befintliga och regelbundna kollektivtrafikresenärer.</p> <p>5. Regional utveckling: Kollektivtrafiken ska vara ett verkamt medel för att åstadkomma förstoring och bättre integrering av regionen. Stråktrafiken ska bidra till att</p>	<p>Ett antal detaljerade åtgärder under mottot "Bäst för flest". Förbättrat underhåll och investeringar i vägar, järnvägar och annan infrastruktur kopplad till kollektivtrafiken.</p>	2016	Nej
---------------	---	--	--	------	-----

					<p>arbetsmarknadsregionerna ska minska från fyra till tre till år 2020.</p> <p>6. Tillgänglighet: Bytespunkter och linjer i starka och medelstarka stråk samt i stads- och närtrafik bör vara fullt tillgängliga för alla resenärer år 2020.</p> <p>7. Miljö: Från och med 2020 ska Kalmar län inte ha några nettoutsläpp av fossil koldioxid.</p> <p>8. Jämställdhet: Kollektivtrafiken ska i lika hög grad vara ett attraktivt förstahandsalternativ för transporter för såväl kvinnor som män.</p> <p>9. Jämlikhet: Kollektivtrafiken ska vara användbar för alla och anpassas vad gäller fordon, bytespunkter med mera så att personer med funktionsnedsättning i ökad utsträckning kan välja att resa.</p> <p>10. Reseprodukter och reseservice: Gemensamma och enkla försäljnings- och distributionsregler för resor både inom Kalmar län och över länsgräns, för allt från taxor till åldersgränser. Höjd servicenivå ombord på bussarna i de starka stråken.</p> <p>11. Kostnads-effektivitet: Kostnadstäckningen i den samhällsstödda kollektivtrafiken ska uppgå till minst 50 procent.</p>		
--	--	--	--	--	---	--	--

<p>8. Gotlands län</p>	<p>Verka för ett långsiktigt hållbart kommunikationssystem; ekonomiskt, socialt och ekologiskt.</p> <p>Målen för kollektivtrafiken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivtrafiken ska utöka tillgängligheten och medföra miljöförbättringar. - Antalet resor inom kollektivtrafiken ska öka. <p>Fördubblingsprojektet har som övergripande mål att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt.</p>	<p>Fördubblingsprojektets delmål avser att antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020 jämfört med år 2006.</p> <p>Mål tillgänglighet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivtrafiken ska ge goda möjligheter till enkla och smidiga vardagsresor: till arbete, utbildning, service och fritid. - Kollektivtrafiken ska bidra till ökad rörlighet. Fler ska oftare kunna använda den. - Allmänhetens och kundernas uppfattning om kollektivtrafiken som ett bra resval ska öka. <p>Mål miljö och klimat</p> <ul style="list-style-type: none"> - De klimatpåverkande utsläppen inom kollektivtrafiken ska minska. - Kollektivtrafiken ska drivas till 100 % med förnybar energi år 2020. - Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka, fler resenärer ska välja kollektivtrafik istället för bil. 	<p>Åtgärder tillgänglighet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuvarande inriktning med utbyggda, attraktiva och snabba stomlinjer på linjer med stort resandeunderlag. God turtäthet och restider som är konkurrenskraftiga gentemot bil. Samordnat nät med stomlinjer, landsbygdstrafik och anropsstyrd trafik. - Hela resan, åtgärder som förenklar resandet, ökar tillgängligheten och förbättrar trafiksystemens olika delar som t.ex. trafikmiljöer, gång- och cykelvägar, biljettsystem, bytespunkter, växling mellan trafikslag, pendlarparkeringar för bil och cykel, resande över länsgränser. - Krav på anpassning av fordon vid upphandlingar. - Analys och marknadsföring för ökat resande. Attityd- och beteendeförändringar. - Samverkan, mellan t.ex. kollektivtrafiken och skolskjutsverksamheten, den fysiska planeringen och trafikplaneringen och med Trafikverket. - Mäns och kvinnors, flickors och pojkers, olika åldersgruppers och personer med funktionsnedsättnings, olika användning av transportsystemen ska ingå vid bedömning av vilka av åtgärder som avses genomföras. • Miljökrav på drivmedel och material i upphandlingarna. 		<p>ej aktue llt för närva rand e</p>	<p>Nej</p>
-------------------------------	---	---	---	--	--------------------------------------	------------

<p>9. Blekinge län</p>	<p>Kollektivtrafikutredningen har satt ett övergripande mål om att resandet ska öka med 50 procent till år 2020 och fördubblas till 2030 med utgång från resandet 2008.</p>	<p>1. Klimat- och miljömål - Kollektivtrafiken i Blekinge ska bidra till att mål uppnås för utsläpp av koldioxid, kvävedioxid och partiklar med mera. Busstrafiken ska i huvudsak drivas med miljöanpassat drivmedel. Fordonen ska vara väl anpassade till den miljö där trafiken sker avseende buller.</p> <p>2. Ekonomimål - Kollektivtrafiken ska planeras så att en kostnadseffektiv trafik erhålls jämfört med andra län och genomsnitt för riket.</p> <p>3. Kvalitetsmål - Blekinges kollektivtrafik ska vara attraktiv ha en allmänt hög standard. Säkerhetsmålet är noll skadade i kollektivtrafiken. Servicemålet är att kundbetygen ska förbättras. Renhållningsmålet innebär att fordon och hållplatser ska upplevas som rena och fräscha. Tidhållningsmålet innebär att antalet turer som avviker från tidtabell ska minska. Mål för kundärenden är att kund alltid ska få sitt ärende behandlat och vid behov besvarat.</p> <p>4. Mål kundfokus - Kollektivtrafiken ska utformas utifrån kundernas behov och önskemål.</p> <p>5. Restidsmål - En avvägning mellan antal hållplatser och tidsaspekten ska alltid göras. Mål om restid för olika sträckor.</p>	<p>Riktlinjer: 1. Kundfokus - Samarbetsformerna ska bidra till en hög kunskaps- och engagemangsnivå i kollektivtrafikorganisationens alla delar och på alla nivåer. - Bussförarens och tågvärdens erfarenheter och kompetens ska tas tillvara och utvecklas både för resenärernas helhetsupplevelse som för trafikens utveckling. - Konkreta och mätbara mål ska upprättas och följas upp löpande för att upprätthålla en hög nivå på kundfokus.</p> <p>2. Planering av kollektivtrafiken - Myndigheten ska tillsammans med kommunerna verka för att trafikplaneringen integreras i samhällsplaneringen. - Genom samverkan mellan kollektivtrafikens parter och aktörer ska kollektivtrafiken ges bästa möjliga förutsättningar att utvecklas.</p> <p>3. Avtalsutformning och uppföljning av trafiken - Avtalsutformningen ska ge en grundtrygghet samtidigt som det ska inspirera avtalets parter att göra egna insatser för att främja en god resandeutveckling. - Avtalen ska verka för att det övergripande målet för resandeutvecklingen uppfylls. Resandeutvecklingen för olika trafikområden ska därför vara möjlig att följa upp och analysera. - Avtalen ska också ha en koppling till de övriga kollektivtrafikmålen</p>	<p>Riktlinjer: Tågvärdens erfarenheter och kompetens ska tas tillvara och utvecklas både för resenärernas helhetsupplevelse som för trafikens utveckling.</p>	<p>2016</p>	<p>Nej</p>
-------------------------------	---	--	--	---	-------------	------------

		<p>6. Mål priser och biljetter</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det ska vara en enkel och lättförståelig prisstruktur i kollektivtrafiken och taxan ska vara attraktiv för att nya resenärer ska lockas till kollektivtrafiken. Mål om prissättning för att attrahera nya resenärer och även för resor med högre kvalitet. <p>7. Tillgänglighetsmål</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personal som i sitt trafikutövande kommer i kontakt med personer med funktionsnedsättning av olika slag skall genom sitt trafikföretag genomgå utbildning i om hur man omhändertar och bemöter resenärer med funktionsnedsättning. 	<p>så att det är möjligt att följa upp hur avtalad trafik bidrar till uppfyllandet av dessa.</p> <p>4. Samordning av kollektivtrafik</p> <ul style="list-style-type: none"> - Samordning av trafik ska främja enkelhet och trygghet vilket gör kollektivtrafiken attraktiv och lättillgänglig. Samtidigt ska trafiken erbjuda olika typer av trafikformer för att attrahera kunder med olika behov. <p>5. Fordon och miljö</p> <ul style="list-style-type: none"> - För fordon ska de fysiska kraven i "Buss 2010" gälla. Miljökraven innebär i första hand ett fossilfritt bränsle och i stadsmiljö eftersträvas bussar med höga krav gällande buller och utsläpp. Eldrift kan vara lämpligt på sikt. - Goda kommunikationsmöjligheter via såväl mobiltelefon som dator ska finnas på tåg och i bussar som går längre sträckor. <p>6. Infrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kollektivtrafikens terminaler, hållplatser och bytespunkter ska vara en funktionell del i allt resande och upplevas som attraktiva och trygga. <p>7. Varumärke, information och marknadsföring</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information och marknadsföring ska skötas under varumärket Blekingetrafiken för en enhetlig bild mot kund. I avtal med incitamentsinslag kan trafikutövaren ha en uppgift i att marknadsföra sin trafik för ökat resande. - Vid trafikstörningar ska 			
--	--	---	--	--	--	--

			<p>trafikinformationen ge resenären besked om när, var och hur resan kan fortsätta i så god tid att besvärande osäkerhet inte uppstår.</p> <p>8. Priser och biljetter</p> <ul style="list-style-type: none"> - Priset ska vara anpassat efter resans längd och efter hur frekvent resenärerna åker. Det här innebär att resan för resenärer med periodkort och resekort ska vara lägre än priset för en enkelbiljett. - Det ska vara möjligt att erbjuda olika grupper rabatter då avtal finns om ett mer omfattande eller långsiktigt resande. - Det ska vara möjligt att tillämpa en mer marknads- och kundanpassad prissättning dels för att öka resandet på turer i lågtrafik men även för att öka intäkterna då extra service eller exklusivare produkter erbjuds. - Generellt ska priserna i kollektivtrafiken grundas på den allmänna prisutvecklingen. - Myndigheten ska vara öppen för samverkan med kommersiella trafikföretag vad gäller biljetter och resekort. <p>9. Försäljningskanaler</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fler försäljningskanaler och teknikutveckling ska göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. 				
--	--	--	--	--	--	--	--

10. Skåne län	För att nå målbilden om Det öppna Skåne har fem prioriterade ställningstaganden pekats ut. För varje ställningstagande finns ett antal delstrategier samt några mål. De fem prioriterade ställningstagandena är:	<p>Mål för kollektivtrafiken</p> <p>1. Resor - Antalet resor ska fördubblas till år 2020 jämfört med 2006, det vill säga en ökning från 112 miljoner resor per år till minst 224 miljoner resor.</p> <p>2. Marknadsandel - Marknadsandelen ska uppgå till minst 40 procent år 2030 vilket innebär en fördubbling jämfört med 2006.</p> <p>3. Kundnöjdhet - År 2020 ska minst 80 procent av kunderna i Region Skåne kollektivtrafik (Skånetrafiken) vara nöjda eller mycket nöjda.</p> <p>4. Geografisk tillgänglighet Medborgarnas tillgänglighet till arbete ska öka. Målet är att minst 91,5 procent av skåningarna ska erbjudas minst tio dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (regionala centrum).</p> <p>5. Tillgänglighet för funktionshindrade - Kollektivtrafikens infrastruktur ska tillgänglighetsanpassas efter vissa mål.</p> <p>6. Miljö - Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020.</p>	<p>Strategiska ställningstaganden</p> <ol style="list-style-type: none"> Kollektivtrafiken är strukturbildande I samspel med övrig samhällsplanering Starka samband mellan regional kollektivtrafik och fjärrtrafik Långsiktighet och kontinuitet Helhetsperspektiv i planeringen Kundernas val styr Alla ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken i Skåne Effektiv trafik säkerställer utveckling Kollektivtrafikens framkomlighet måste förbättras Hållbar utveckling i fokus Samverkan är nödvändig Kommersiell kollektivtrafik ger möjligheter Beslut om allmän trafikplikt för att säkerställa kund- och samhällsnytta Region Skånes kollektivtrafik – Skånetrafiken 	<p>Mål 2013-(2025) 100 % tillgänglighetsanpassning av bytespunkter och hållplatser för den samhällsfinansierade kollektivtrafiken, i första hand för kunder med nedsatt rörelseförmåga respektive nedsatt syn.</p> <ol style="list-style-type: none"> Skåne ska dra nytta av sin fler kärniga ortstruktur Skåne ska vara en globalt attraktiv region 	<p>Startegiska ställningstaganden och åtgärder: Ett nytt snabbt tågssystem; PågatågExpress ska binda samman den fler kärniga regionen. Öresundstågen behåller sin roll som gränsöverskridande och Pågatågen gör Skåne tätare blir huvuduppgiften för - En viktig princip för utbyggnad av tågtrafiken är att påbörjade och sammanhängande trafiksystem bör färdigställas och nyttiggöras innan nya satsningar kommer ifråga. Nya tågstopp och ny trafik bör dessutom bara planeras in där det innebär ett nettotillskott av resande. TFP innehåller planer för fortsatt utbyggnad av vissa tågsträckor samt utbud och vem som ansvarar för beslut för perioden 2016-2020 samt 2021-2025. Åtgärder för att nå miljömålen: Pågatågen och Öresundstågen behåller licensen för märkningen Bra miljöval. Den regionala kollektivtrafiken har stor betydelse för den</p>	2016	Nej
---------------	--	--	--	--	--	------	-----

11. Hallands län	Inriktningar 1. Inriktning för en ekonomisk hållbarhet 2. Inriktning för en hållbar miljö 3. Inriktning för en social hållbarhet	Målen som ska bidra till inriktningarna 1. Inriktning för en ekonomisk hållbarhet - Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknads-förstoring och arbetsmarknads-integration - Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod. - Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god 2. Inriktning för en hållbar miljö - Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet - Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för en bättre resurs och energitjänstjande. - I kollektivtrafikstråken ska framkomlighet prioriteras för en bättre resurs- och energitjänstjande 3. Inriktning för en social hållbarhet Med fokus på personer med funktionsnedsättning - Det ska finnas en större bytespunkt med utökad resenärservice per tåttort i kollektivtrafikstråken år 2025	Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken i Halland är: "Koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda" Utvecklingsprinciper för kollektivtrafik i Halland 1. Förädla - Förvalta och förädla dagens utbud av kollektivtrafik. 2. Fördela - Omfördela och effektivisera. Resurser omfördelas, för den största nyttan 3. Förtäta - Utöka trafiken efter behov. 4. Förnya - Ny trafik, nya linjer nya koncept där resbehov finns	Tågstationerna i Halland ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Inriktningar; - Tågstationerna i Halland ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 - Hållplatser med mer än 20 påstigande/dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 - Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga	2015	Ja
------------------	--	--	--	--	--	------	----

<p>12. Västra Götalands län</p>	<p>Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka för en attraktiv och konkurrenskraftig region.</p>	<p>- Tågstationerna i Halland ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 - Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 - Hållplatser med mer än 20 påstigande/dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 - Hela resan ska uppfattas som trygg och säker - Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga</p>	<p>Strategier för att nå delmålen 1. Resandet fördubblas - Sänkt restidskvoten gentemot bil - Öka resmöjligheterna i relationer med stor potential för ökat resande - Biljettsortimentet ska upplevas som attraktivt (strategin finns även med under delmål 2) - Underlätta det kommersiella tillträdet - Planera för att hela resan ska fungera från dörr till dörr - Arbeta med incitament, tjänster, marknadsföring och mobility management 2. Nöjdhet 85-90 procent - Förbättra trafikens pålitlighet och punktlighet - Utred och erbjud ett minsta utbud av resmöjligheter för boende på landsbygd och i mindre tätorter - Biljettsortimentet ska upplevas som attraktivt (strategin finns även med under delmål 1)</p>		<p>Strategier för att nå delmålen 2. Nöjdhet 85-90 procent - Förbättra trafikens pålitlighet och punktlighet</p>	<p>2016</p>	<p>Nej</p>
--	--	---	--	--	--	-------------	------------

<p>13. Värmlands län</p>	<p>Övergripande mål: 1. Tillgänglighet för regional tillväxt 2. Attraktivitet och användbarhet 3. Miljö 4. Resurseffektivitet</p>	<p>1. Tillgänglighet för regional tillväxt - Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet nät av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över länsgräns mot Norge samt kopplingar mot storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Oslo. 2. Attraktivitet och användbarhet - Kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt och användbart alternativ med enhetliga, gemensamma och lättillgängliga system. 3. Miljö - Kollektivtrafiken ska bidra till att öka energieffektiviteten och</p>	<p>- Arbeta med att stärka kollektivtrafikens varumärke 3. Förbättra för alla resenärsgupper - Förbättra samverkan mellan olika aktörer - Utveckla ett prioriterat kollektivtrafknät i samverkan med väghållarna - För det enklare att resa - Öka tryggheten i resandet - Öka jämlikhet, jämställdhet, integration samt underlätta barns resande - Inför kvalitetsuppföljning 4. Miljöpåverkan minskas - Påverka val av färdmedel - Följ Västtrafiks miljö- och klimatstrategi</p>	<p>Övergången - trafiksystemet ska baseras på ett stomlinjenät för buss- alternativt tågtrafik som ska följa de viktiga pendlingsstråken, förbinda kommunhuvud-orterna i länet med Karlstad, sammankoppla gränsöverskridande stråk mot angränsande län och över riksgränsen mot Norge samt områdena Stockholm, Göteborg och Oslo. Kollektivtrafiken ska stärka regionens tillgänglighet och utveckling genom ett sammanhållet nät av regional trafik och tätortstrafik, förbindelser över länsgräns mot</p>	<p>5. Trafik över länsgräns och riksgräns mot Norge - utveckla möjligheten at arbetspendla över länsgräns och riksgräns mot Norge. 10. Överväganden - trafiksystemet ska baseras på ett stomlinjenät för buss- alternativt tågtrafik som ska följa de viktiga pendlingsstråken, förbinda kommunhuvudorterna i länet med Karlstad, sammankoppla gränsöverskridande stråk mot angränsande län och över riksgräns mot Norge samt</p>	<p>2016</p>	<p>Nej</p>
---------------------------------	--	--	--	---	---	-------------	------------

14. Örebro län	Övergripande mål: 1. Tillgänglighet till arbetsmarknad och samhällsservice 2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 3. Långsiktigt hållbar resa 4. Attraktiv resa	Delmål 1. Tillgänglighet till arbetsmarknad och samhällsservice - Alla kommunhuvudorter i länet ska integreras med Örebro arbetsmarknadsområde - Stärk tillgängligheten till arbetsmarknads-områden utanför Örebro län. - Tågens och bussens punktlighet ska öka - Mål om restidskvot - Antalet arbetspendlande med kollektivtrafiken ska ha fördubblats jämfört med 2006. - Det ska finnas ett biljettsystem som är oberoende av resor över länsgräns. - Trafikbudgeten är långsiktig. 2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning - Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och stora hållplatser (hpl) med mer än 20 påstigande per dygn) ska vara anpassad för att alla resenärer som på egen hand eller med ledsagare kan ta sig till bussen eller tåget. - Alla fordon ska vara anpassade för alla resenärer som på egen hand eller med ledsagare kan ta sig till bussen eller tåget. - Informationssystemen ska vara anpassade för alla resenärer som på egen hand eller med ledsagare kan ta sig till bussen eller tåget. 3. Långsiktigt hållbar resa - Antalet arbetspendlande med	Strategier för att nå målen 1. Tillgänglighet till arbetsmarknad och samhällsservice - Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län, Trafikverket och tågoperatörer fortsätta driva frågan om tågens punktlighet och kvalitet. - Minska restidskvoten genom att arbeta för bättre kapacitet och ökad turtäthet för persontåg och buss, samt verka för förbättrad framkomlighet i viktiga kollektivtrafikstråk. - Utveckla länets stomtrafik. - Förbättra resenärsinformationen. Driva på förbättring och utveckling av trafikinformation och tekniska system, exempelvis realtidsinformation. - Utveckla trafiken i områden med lågt resandeunderlag. Hitta lösningar för en trafik som passar olika resbehov och varierande resfrekvens med syfte att utveckla en såväl tillgänglig som miljö- och kostnadseffektiv kollektivtrafik. - Höja stombusshållplatsernas standard. - Utveckla samarbetet avseende trafik och taxor över länsgränserna. - Arbeta för att resenärer ska uppleva kollektivtrafiken som ett prisvärt alternativ till bilen. - Minska tidsåtgång vid på- och avstigning. 2. Tillgänglighet för personer med	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning - Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och stora hållplatser ska vara anpassad för att alla resenärer som på egen hand eller med ledsagare kan ta sig till tåget. Tillgänglighet för regional utveckling, målar senast 2030 - Tågens och bussarnas punktlighet ska öka.	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. I samverkan med kommuner, Trafikverket, intresseorganisationer och kollektivtrafik-branschen ska myndigheten verka för att den byggda miljön, linjetrafik och informationssystem anpassas till funktionsnedsatta och håller den standard som lagen kräver.	2016	Nej
----------------	---	--	---	---	--	------	-----

		<p>kollektivtrafiken ska ha fördubblats jämfört med 2006.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Klimatpåverkan från länets kollektivtrafik ska ha minskat med 20 procent jämfört med 2010. – Länets kollektivtrafik ska drivas till 100 procent av förnybara drivmedel. – Stärkt kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik. <p>4. Attraktiv resa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det ska finnas ett fungerande realtidssystem. – Det ska vara enkelt att förstå prismetoden, boka och betala resan. – Alla ska uppleva kollektivtrafiken som ett attraktivare alternativ än bilen och som trygg, pålitlig och säker. – Den fysiska utformningen av hållplatser och gångvägar till hållplatsen ska vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetsynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas. 	<p>funktionsnedsättning</p> <ul style="list-style-type: none"> - I samverkan med kommuner, Trafikverket, intresseorganisationer och kollektivtrafikbranschen ska myndigheten verka för att den byggda miljön, linjetrafik och informationssystem anpassas till funktionsnedsatta och håller den standard som lagen kräver. – Krav på fordonens standard och anpassning till funktionsnedsatta ska ställas vid upphandling. <p>3. Långsiktigt hållbar resa</p> <ul style="list-style-type: none"> - I samverkan med kollektivtrafikbranschen verka för ett minskat beroende av fossila bränslen. – I samverkan med kommuner och Trafikverket verka för att den byggda miljön och nya utbyggnadsområden anpassas så att bränsleförbrukningen minskar vid trafikering. – I samverkan med kommuner, fastighetsägare och Trafikverket verka för tillgänglighet med kollektivtrafik framför bil vid planering av handelsområden. – I samband med upphandling ställa krav på ökad andel förnybara bränslen, vilket även innebär ökad energieffektivisering. I samband med upphandling även verka för att minska bullerstörningar från kollektivtrafiken genom bullerkrav på fordon. – I samverkan med andra aktörer utveckla system för hyrcyklar vid större hållplatser. 			
--	--	--	--	--	--	--

<p>15. Västmanlands län</p>	<p>Övergripande mål Kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tillgänglighet för regional utveckling 2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning 3. Långsiktigt hållbart resande 4. Säker resa 5. Enkel och attraktiv resa 	<p>Delmål</p> <p>1. Tillgänglighet för regional utveckling, målar senast 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det ska vara möjligt att dagpendla till Stockholms arbetsmarksområde från samtliga kommunhuvudorter. - Alla kommunhuvudorter i länet ska vara integrerade i ett gemensamt arbetsmarksområde för Västmanland. - Arbetsmarknaderna i och gränsande till Västmanland ska vara en gemensam arbetsmarksregion, vid en nivå på minst 10 procent arbetspendling. - Medborgare ska ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken för att nå ett större utbud av jobb, offentlig service, handel, fritidsaktiviteter och bostäder alla veckans dagar. - Tågens och bussarnas punktlighet ska öka. - Mål avseende restidskvot. <p>2. Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, målar senast 2030</p> <ul style="list-style-type: none"> - Den byggda miljön på resecentrum, bytespunkter och hållplatser samt hela linjer ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning. Resande ska kunna ta sig på egen hand eller med ledsagare till länets hållplatser. - Samtliga fordon ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning. 	<p>Strategier för att nå målet och delmålen hanteras i den årliga verksamhetsplanen/ Förvaltningsplanen och i Trafikplaner.</p>	<p>Tågens punktlighet ska öka. Den fysiska utformningen av hållplatser, buss- och tågstationer samt gång- och cykelvägar till hållplatsen ska år 2030 vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetsynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas.</p>	<p>2015</p>	<p>mailat fått förslaget som är steget efter remissomgång</p>
-----------------------------	--	---	---	--	-------------	---

					<p>– Informationssystem ska vara anpassade till grupper med funktionsnedsättning. Barn med funktionsnedsättning ska ges samma möjligheter som andra barn att resa med kollektivtrafiken.</p> <p>3. Långsiktigt hållbart resande</p> <ul style="list-style-type: none">- Användandet av fossila bränslen ska upphöra inom hela verksamheten.– Andel förnyelsebart bränsle av kilometerproduktionen med buss ska vara 60 procent år 2017. År 2030 ska hela länet trafikeras till 100 procent av fordon med fossilfria bränslen.– Den byggda miljön ska anpassas till kollektivtrafikens framkomlighet och linjeläggning.– Bränsleförbrukningen hos kollektivtrafikens fordon ska minska.– Buller från kollektivtrafikens fordon ska minska. <p>4. Trygg och säker resa</p> <ul style="list-style-type: none">- Medborgare ska uppfatta kollektivtrafiken som pålitlig och säker.– Resenärernas upplevda trygghet under hela resan ska öka.– Den fysiska utformningen av hållplatser, buss- och tågstationer samt gång- och cykelvägar till hållplatsen ska år 2030 vara tillfredsställande ur trafiksäkerhetssynpunkt och trygghetsaspekter. Särskilt barnens specifika förutsättningar ska beaktas.	
--	--	--	--	--	--	--

					<p>– År 2030 ska länets hållplatser som lägst ha den standard som Trafikverkets hållplatshandbok anger.</p> <p>5. Enkel och attraktiv resa</p> <ul style="list-style-type: none">- Det ska vara enkelt för alla att finna information om resmöjligheter.– Det ska vara enkelt för alla att förstå prismodellen, boka och betala resan.– Betalsystem för resan ska vara oberoende av länsgränser och operatörer.– All kollektivtrafik ska upplevas som attraktiv.– Störningsinformation och realtidsinformation ska utvecklas och bli enkel att få ta del av.				
--	--	--	--	--	---	--	--	--	--

<p>16. Dalarnas län</p>	<p>Övergripande mål</p> <p>1. Vi ska knyta samman områden och koncentrera resurser och åtgärder till de stråk där kollektivtrafiken kan ge störst nytta.</p> <p>2. Vi ska underlätta för operatörer att i en öppnare marknad forma trafiken så att resenärens behov av god kvalitet och tillgänglighet tillgodoses.</p> <p>3. Vi ska bidra till hållbar utveckling genom att öka regionens marknadsandel av resor.</p> <p>4. Vi ska ha ett hela-resan-perspektiv och göra resan snabbare och effektivare genom att utveckla knut- och bytespunkter. Dessa ska även fungera bra för anslutningsresor med bil och cykel. Alla ska ha en positiv upplevelse av tillgängligheten.</p> <p>5. Vi ska göra kollektivtrafiken till ett attraktivt resealternativ för arbets- och studiependling i syfte</p>	<p>Delmål</p> <p>1. Vi ska knyta samman områden och koncentrera resurser och åtgärder till de stråk där kollektivtrafiken kan ge störst nytta.</p> <p>– Skapa snabba direktlinjer i regionala och interregionala stråk med lokala anslutningar från närliggande områden med bra resandeunderlag.</p> <p>– 90 procent av länets befolkning när regioncentrum Falun/Borlänge inom en timmes restid.</p> <p>– Mora stärker sin position som ett tillväxtcentrum och nav för kommunikationer i norra Dalarna.</p> <p>– Södra Dalarna sammanlänkas med regioncentrum och Uppsala/Mälardalen i en större pendlingsregion.</p> <p>2. Vi ska underlätta för operatörer att i en öppnare marknad forma trafiken så att resenärens behov av god kvalitet och tillgänglighet tillgodoses.</p> <p>– Alla kollektivtrafikföretag ska ha tillgång till grundläggande information om Dalarnas kollektivtrafik.</p> <p>– Alla kollektivtrafikföretag ska ha samma utgångsläge i konkurrens om trafik i Dalarna.</p> <p>3. Vi ska bidra till hållbar utveckling genom att öka regionens marknadsandel av resor.</p> <p>– Utforma en tydlig integration</p>	<p>Så ska målen nås</p> <p>– Regionalt och delregionalt viktiga stråk pekats ut och utvecklas genom kartläggning av nuvarande brister i tillgängligheten samt vad som skulle krävas för att nå målen. I första hand bör bristerna i regional tillgänglighet åtgärdas.</p> <p>– Utveckla resmöjligheterna utanför rusningstid. Med tanke på att fritidsresor har en så stor potential, och att de i huvudsak sker utanför rusningstid, bör ökade insatser göras för att öka kollektivtrafikandelen inom detta kundsegment.</p> <p>– Utbildningsinsatser med fokus på att förbättra utförandekvaliteten krävs.</p> <p>– Tydlig och enkel information innan, under och efter resan är av största betydelse. Det är viktigt att tillräckliga resurser sätts av till marknadsföring.</p> <p>– Tydliga linjer. Inga förgreningar eller varianter på körvägar bör förekomma. Dock är en avkortad körväg för vissa turer acceptabel.</p> <p>– Så få linjer som möjligt i varje stråk. Om det finns flera linjer i samma stråk ska gemensamma hållplatser och körvägar eftersträvas liksom koordinering av tidtabellen.</p> <p>– Centrala bytespunkter i form av en centralt belägen hållplats eftersträvas i varje större tätort, där byten kan ske mellan alla linjer (stadsbuss, region buss, tågtrafik och serviceresor). Viktiga</p>	<p>Övergripande mål</p> <p>4. Vi ska ha ett hela-resan-perspektiv och göra resan snabbare och effektivare genom att utveckla knut- och bytespunkter.</p> <p>6. Vi ska sätta ut administrativa gränser där resenäerna inte upplever några hinder mellan olika ansvarsområden.</p> <p>7. Vi ska i bred samverkan mellan kommuner och landstinget, AB Dalatrafik, Tåg i bergslagen AB, kollektivtrafikföretag, med flera utveckla kollektivtrafiken i samverkan med näringslivet.</p> <p>9. Vi ska använda alternativa drivmedel så som bioenergi och grön el i de fordon som ingår i kollektivtrafiken vilket även bidrar till den lokala och regionala utvecklingen.</p>	<p>Stärka och förstora det regionala tågtrafiksystemet. Centrala bytespunkter i form av en centralt belägen hållplats eftersträvas. Fortsätta att utveckla informationssystem som ger lättillgänglig, tydlig och samordnad tidtabellinformation mellan de olika trafikslagen buss och tåg. Ställa tydliga miljökrav på Dalatrafik och Tåg i Bergslagen. Delta i arbetet med att samordna biljettsystem och biljettförsäljning mellan trafikslagen buss och tåg. Utforma en tydlig integration av regional tågtrafik med regional busstrafik så långt det är möjligt.</p>	<p>2016</p>	<p>Nej</p>
--------------------------------	--	---	---	--	--	-------------	------------

	<p>att skapa regionförstoring. 6. Vi ska sätta ut administrativa gränser där resenärerna inte upplever några hinder mellan olika ansvarsområden. 7. Vi ska i bred samverkan mellan kommuner och landstinget, AB Dalatrafik, Tåg i bergslagen AB, kollektivtrafikföretag, med flera utveckla kollektivtrafiken i samverkan med näringslivet. 8. Vi ska stödja tillväxten i upplevelse- och besöksnäringen genom att utveckla kollektiva resemöjligheter till och från större besöksmål. 9. Vi ska använda alternativa drivmedel så som bioenergi och grön el i de fordon som ingår i kollektivtrafiken vilket även bidrar till den lokala och regionala utvecklingen.</p>	<p>av regional tågtrafik med regional busstrafik där tågtrafiken utgör ryggraden - Utforma en tydlig integration av långväga tågtrafik med regional busstrafik så långt det är möjligt. - Män och kvinnor anser i lika hög grad att kollektivtrafiken är ett attraktivt resealternativ. - Lika möjligheter för män och kvinnor att bredda sin arbetsmarknad. - Stärka och förstora det regionala tågtrafiksystemet. 4. Vi ska ha ett hela-resan-perspektiv och göra resan snabbare och effektivare genom att utveckla knut- och bytespunkter. Dessa ska även fungera bra för anslutningsresor med bil och cykel. Alla ska ha en positiv upplevelse av tillgängligheten. - Etablera väl fungerande resekedjor med samordnade och så få byten som möjligt såväl mellan som inom olika trafikslag. Detta gäller såväl upphandlad som kommersiell trafik. - „ Anlägga pendlarparkeringar i stationsnära lägen med hänsyn till tillgänglighet och funktion och i strategiska lägen utmed busstrafikens stamlinjer i starka pendlingsstråk. - Utforma ett gång- och cykelsystem med hög tillgänglighet inom 3 km till</p>	<p>reserelationer till, från eller inom städerna ska normalt inte kräva mer än ett byte. - Prioriterade anslutningar. För linjer som har flera anslutningar med andra linjer ska de anslutningar som har störst antal bytesresenärer prioriteras. - Samordning av parallelltrafik. I de stråk där det finns parallell tåg-, stadsbuss- eller regionbusstrafik ska samordning ske. Där tåg och buss går parallellt är tågtrafiken normalt huvudalternativet. - Matarpunkter anpassade till personer med funktionsnedsättning. All närtrafik och övrig svag trafik skall mata till punkter i det överordnade trafiknätet, som är funktionshinderanpassade. - Prioritera tillgänglighetsanpassning där många reser. I första hand anpassas tåg, stadsbusstrafik och starka regionala busstråk. - Trygga och säkra lösningar. Region Dalarna ska aktivt arbeta för god trygghet.</p>		
--	--	--	--	--	--

		<p>8. Vi ska stödja tillväxten i upplevelse- och besöksnäringen genom att utveckla kollektiva resemöjligheter till och från större besöksmål.</p> <p>– Fler besöksmål ska växa och bli ett varaktigt tillskott i besöksnäringen.</p> <p>”””- Allt fler besökare väljer allmänna kommunikationer för att besöka Dalarna.</p> <p>”””- Genom ett utökat samarbete med andra regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag ska trafikutbudet förbättras och anpassas för besöksnäringen. Samarbetet med andra RKTM är viktigt i syfte att definiera behov och trafikutbud men självklart är även en gemensam finansiering viktig. Trafikproblem under säsong bör finnas i andra län än Dalarna. Kontakten med kollektivtrafikföretagen syftar till att nyttja kommersiell trafik så effektivt som möjligt och definiera ett utbud som är attraktivt för resenären. Flera av de långväga buss- och tåg trafikuppläggen idag sker på kommersiell grund varför det borde finnas en stor kommersiell potential. Fokus på ett samordnat trafikutbud och genom samarbete med företrädare för besöksdestinationer är viktiga parametrar att ta hänsyn till.</p> <p>9. Vi ska använda alternativa drivmedel så som bioenergi och</p>				
--	--	--	--	--	--	--

17. Gävleborgs län	<p>Kvantifierade mål till 2015 med utblick mot 2025:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Resandeutveckling 2. Kundnöjdhet 3. Effektivare trafik 4. Tillgängliga bytespunkter 5. Tillgängligheten i bussar ska öka 6. Trafiksäkerhet 7. Miljö 8. Jämställdhet 	<p>grön el i de fordon som ingår i kollektivtrafiken vilket även bidrar till den lokala och regionala utvecklingen.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Region Dalarna ska ställa miljökrav på Dalatrafik och Tåg i Bergslagen för att kollektivtrafiken successivt ska kunna anpassas genom omställningsfaktorer som ger ekonomiska fördelar till bränslen och teknik som kan samspela med naturen. Kraven ska samtidigt ge korrekta incitament för de upphandlade kollektivtrafikföretagen i syfte att skapa drivkrafter hos såväl beställare som utförare av kollektivtrafik. – „„, Kollektivtrafikens egna utsläpp av växthusgaser ska, räknat per resenär, minska med 20 procent fram till år 2020 jämfört med 2010. 	<p>Strategi för att nå målen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Resandeutveckling <ul style="list-style-type: none"> - Fortsatt arbete för att säkra tillgången till god infrastruktur - Fortsätta att utveckla trafiken i starka pendlingsstråk och områden där kollektivtrafiken kan vara ett förstahandsval - Göra det enkelt att resa - Öka kunskapen om kollektivtrafiken; - Arbeta för att fler resenärer kan göra anslutningsresor (matartrafik, kopplade resor) till och från starka pendlingsstråk och övriga 	<p>Effektivare trafik: Mäta effektiviteten med stöd av kabinfaktor (beläggningsgraden) för tåg.</p>	<p>Arbeta för att förbättra infrastrukturen tillsammans med kommunerna och Trafikverket</p>	2016	Nej
--------------------	---	---	--	---	---	------	-----

<p>18. Västernorrlands län</p>	<p>Övergripande mål: 1. Transportpolitiska målet - Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. 2. Kollektivtrafikmyndighetens mål - Fram till 2020 ska vi fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel i förhållande till det totala motoriserade resandet. 3. Regionala målet - År 2020 ska vi på bred front nått en konkurrenskraftig och hållbar tillgänglighet</p>	<p>De tre övergripande målen nedbrutna i sex mindre målområden. Mål om: 1. Tillgänglighet 2. Varumärket 3. Kundnöjdhet 4. Resande 5. Miljön 6. Ekonomi</p>	<p>Kollektivtrafikmyndigheten ska jobba för en prissättningsmodell som gör att mer och bättre trafik kan komma medborgaren till godo. En analys måste göras över vilka bränslen som är lämpliga i vilken typ av trafik och vart det finns planer för att utveckla infrastruktur för särskilda bränslen. Kollektivtrafikmyndigheten ska jobba fokuserat med att tillgängliggöra informationen i så många kanaler som möjligt och så anpassat som möjligt till resenärens behov. Att den tryckta informationen övergår till digitala kommer att vara ett måste på sikt. Möjliggöra för kommersiell trafik att komplettera den samhällsbetalda trafiken genom att öppna upp för samarbeten. Skapa bättre förutsättningar för att kunna kombinera kollektivtrafik med gång och cykel.</p>	<p>Kollektivtrafikmyndigheten ska jobba för en prissättningsmodell som gör att mer och bättre trafik kan komma medborgaren till godo. En analys måste göras över vilka bränslen som är lämpliga i vilken typ av trafik och vart det finns planer för att utveckla infrastruktur för särskilda bränslen. Kollektivtrafikmyndigheten ska jobba fokuserat med att tillgängliggöra informationen i så många kanaler som möjligt och så anpassat som möjligt till resenärens behov. Att den tryckta informationen övergår till digitala kommer att vara ett måste på sikt. Möjliggöra för kommersiell trafik att komplettera den samhällsbetalda trafiken genom att öppna upp för samarbeten. Skapa bättre förutsättningar för att kunna kombinera kollektivtrafik med gång och cykel.</p>	<p>2015</p>	<p>Svar: Direktionen fattade beslut i våras att vi ska arbeta fram ett nytt program med inriktning 2030. Detta ska upp för beslut när vi har samsyn hos alla medlemmar, vilket vi inte vet när det är.</p>
<p>19. Jämtlands län</p>	<p>Övergripande mål för kollektivtrafiken Ytterst ska kollektivtrafiken svara mot riksdagens transportpolitiska mål. Det övergripande målet är: - att säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning</p>	<p>Målen delas in i tre områden 1. En ekonomiskt hållbar utveckling - trafikutbudet erbjuder goda förbindelser inom länet och över länsgräns och för arbetspendling inom arbetsmarknads-regionerna. - Restidskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8 - Samarbete Norrlandslänen - Länstrafikens självfinansieringsgrad skall öka - Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbervis ska öka med 5 procent 2016 och</p>	<p>Avgränsningar och strategiska val De avgränsningar som görs för programmet är - Geografiskt - länet samt relationer över länsgräns som är dagligt resande - Kollektivtrafik som RKM har att hantera och eventuell kommersiell trafik - Särskild kollektivtrafik (sjukresor, färdtjänst, skolskjutsar) som en kommun och regionen har uppdragit åt RKM att ansvara för För att nå Region Jämtland Härjedalens vision och</p>	<p>Restidskvoten tåg-bil ska högst uppgå till 0,8. Antal resor med länstrafikens och tätortstrafikens färdbervis ska öka med 5 procent 2016 och därefter 1 procent per år (tåg och buss).</p>	<p>2015</p>	<p>Svar: Remissionsversionen kommer att förändras något innan den går till beslut. Vi ska bl. a komplettera med uppgifter om tillgänglighet och fullt prioriterade stråk.</p>

<p>20. Västerbottens län</p>	<p>Övergripande mål för svensk transportpolitik nämns</p>	<p>Mål för kollektivtrafik i länet 1. Resandeutveckling - Antalet resor i Västerbottens län ska öka med 5 procent per år och ska uppnå 24 procents</p>	<p>Åtgärder för att nå målen: 1. För att öka marknadsandelen och resandet Planerade åtgärder: - Ökad samordning genom</p>	<p>En särskild satsning på att lyfta fram dagtågtrafiken i Norrland och ta vara på dess potential för att öka</p>	<p>2016</p>	<p>Nej</p>
<p>för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till - att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft för hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt mot kvinnors och mäns transportbehov. Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till - att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.</p>	<p>därefter 1 procent per år (tåg och buss). 2. En socialt hållbar utveckling - resmöjligheter som skapar valfrihet och är säkra, trygga och tillgängliga. - Länstrafiken erbjuder resealternativ som passar mitt behov. - Tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken skall öka, så att fler kan använda den. Andel fordon med låggolv eller hiss ska öka. 3. En miljömässigt hållbar utveckling - trafiken skall ge en begränsad påverkan på miljön. - Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka - Minskade nettoutsläpp av CO2</p>	<p>övergripande mål bedömer RKM att följande frågor är strategiska för kollektivtrafiken i länet. - Det regionala tågssystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlands länen (Jämtland, Västerbotten, Västerbotten och Norrbotten) - Prioriterade stråk - stamlinjetrafik mellan kommuncentra och Östersund - Tåortstrafiken i Östersund, trafikutbud i närområdet ca 3-mil runt Östersund och Åre dalen - En yttäckande närtrafik ska värnas, initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd - uppmuntras</p>	<p>övergripande mål bedömer RKM att följande frågor är strategiska för kollektivtrafiken i länet. - Det regionala tågssystemet i Norrland, Norrtåg, utgör grunden för det interregionala trafikutbudet i Norrlands länen (Jämtland, Västerbotten, Västerbotten och Norrbotten) - Prioriterade stråk - stamlinjetrafik mellan kommuncentra och Östersund - Tåortstrafiken i Östersund, trafikutbud i närområdet ca 3-mil runt Östersund och Åre dalen - En yttäckande närtrafik ska värnas, initiativ för utveckling av otraditionella och kostnadseffektiva lösningar för kollektivtrafik i glesbygd - uppmuntras</p>	<p>En särskild satsning på att lyfta fram dagtågtrafiken i Norrland och ta vara på dess potential för att öka</p>	<p>2016</p>	<p>Nej</p>

<p>Västerbottens målbild enligt framtagna länstransportplan 2010-2021 omfattar följande tre mål avseende transporter:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Att rese-, transport- och kommunikationsmöjligheterna är väl utvecklade inom landsdelen, med de omgivande länen, som helhet och världen i övrigt. 2. Att lösningsarna utformas för att ge bästa utfall för tillgänglighet, långsiktig konkurrenskraft, jämställdhet, trygghet, klimat, hälsa och landskap. 3. Att utveckla ett väl fungerande samspel mellan regional utvecklingsplanering, fysisk samhällsplanering och transportplanering. 	<p>marknadsandel på sikt.</p> <p>2. Kundnöjdhet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Målet är att minst 70 procent av variablerna får högt betyg av minst 70 procent av resenärerna. <p>3. Effektivitet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Effektiviteten ska öka. Antalet resor per avtalad producerad kilometer ska vara 0,85 år 2020, antaget att kilometerproduktionen inte minskar. <p>4. Ekonomi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Självfinansierings-graden skall uppgå till minst 60 procent <p>5. Miljö</p> <ul style="list-style-type: none"> - Att fordonens miljöstatus inventeras och redovisas årligen - Antalet fordon med fossilfritt bränsle ökar i tätortstrafiken och på tunga sträckor - Att antalet resor per tidtabellagd vagnkilometer ökar <p>6. Grundläggande tillgänglighet för alla</p> <p>Inga detaljerade, tidsbestämda mål har tagits fram för detta trafikförsörjningsprogram, men en revidering av programmet påbörjas omgående och ett nytt program planeras att antas under första delen av år 2013.</p> <p>Vissa åtgärder har dock redan i detta läge pekats ut (se kap 5.6).</p> <p>7. Jämställd kollektivtrafik i Västerbotten</p> <p>För detta trafikförsörjningsprogram har inga specifika mål och åtgärder för jämställdhet tagits fram, men</p>	<p>utvecklat samråd och dialog med den samhällsplanering som bedrivs i länet</p> <ul style="list-style-type: none"> - En särskild satsning på att lyfta fram dagtagstrafiken i Norrland och ta vara på dess potential för att öka kollektivtrafikresandet - Satsa på kollektivtrafiken där efterfrågan och potentialen finns – väga prioritera och välja - Ökat utbud av kollektivtrafik genom samordning av redan samhällsbetalda transporter - Ökad samverkan med stora arbetsgivare i syfte att anpassa arbetstiderna för att ge medarbetarna större möjligheter att välja kollektivtrafiken - Nyttja moderna kanaler för att förenkla och underlätta trafikinformationen till resenärerna inför, under och efter resan. - Samverkan med privata aktörer - Samordning som innebär att trafiken kompletteras och win-win för samhället och de kommersiella aktörerna uppstår <p>2. För stärkt resenärsinflytande</p> <p>Planerade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utveckla användningen av Kollektivtrafikbarometern i verksamhetsutvecklingen - Andra marknadsundersökningar - Förbättra möjligheten till kundrespons och responsdokumentation - Följa resandeutvecklingen kontinuerligt och anpassa trafiken - Utveckla medborgardialog och bjuda in till dialog, via möten, 	<p>kollektivtrafikresandet</p>	
--	--	---	--------------------------------	--

	<p>målet är att jämställdhet ska integreras i planering av kollektivtrafik och i den operativa verksamheten, och att mål och åtgärder ska fastställas.</p>	<p>webb o.s.v.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skapa nya forum där vi möter resenärerna personligen, exempelvis affärscentra och arbetsplatser - Utforma och leva upp till givna kundlöften <p>3. För gemensamma system för trafikinformation, bokning och betalning</p> <p>Planerade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utveckla användningen av realtidsinformationssystemet - Biljettsamarbete - Gemensamt betalsystem - All trafik ska presenteras i en gemensam reseplanerare - Samordning av manuell kundtjänst som besvarar frågor om all trafik <p>4. För effektivisering av trafiken</p> <p>Planerade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öka kunskapen om resandeflöden och resandebehov både på lång och kort sikt. - Öka kunskapen om all allmän och kommersiell trafik som utförs i länet - Utforma tydliga strategier för de trafikkoncept som skall prioriteras - våga välja - Planera trafiken utifrån ett optimalt resursutnyttjande <p>5. För att skydda miljön</p> <p>Planerade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inventera och dokumentera fordonens miljöstatus i all regional kollektivtrafik i länet (även kommersiell) - Åtgärder för att höja antalet resor per avtalad producerad 			
--	--	---	--	--	--

			<p>kilometer, se åtgärder i övriga kapitel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se över möjligheten att öka andelen fordon med fossilfria bränslen på stamlinjetrafiken och agera därefter - Främja övergång till fordon med fossilfria bränslen i Umeå och Skellefteå - Följ upp studie om miljözon i Umeå och förbered nödvändiga åtgärder <p>6. För ökad tillgänglighet för alla Planerade åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information om vilka hållplatser, bytespunkter och linjer som är tillgänglighetsanpassade i all upphandlad kollektivtrafik och vilken service som finns för funktionshindrade skall göras tillgänglig och hållas uppdaterad på Internet - Anpassa fordon efter prioritering - Anpassa infrastruktur efter prioritering - Utbildning av de behov som personer med funktionsnedsättning har (både planerare och de som möter resenärer i vardagen). <p>7. Behov av infrastruktursatsningar</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investeringar - Drift och underhåll - Tillgänglighet <p>8. Beslut om allmän trafikplikt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Omfattning av allmän trafikplikt - Krav på upphandlad trafik på sträckor med allmän trafikplikt - Beslut om allmän trafikplikt samt upphandling 			
--	--	--	---	--	--	--

<p>21. Norrbottens län</p>	<p>Det nationella transportpolitiska målet är att <i>säkerhetsställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.</i></p> <p>Det övergripande målet har delats in i:</p> <p>1. Funktionsmål</p> <ul style="list-style-type: none"> - att skapa tillgänglighet för resor och transporter <p>2. Hänsynsmål</p> <ul style="list-style-type: none"> - säkerhet, miljö och hälsa 	<p>Funktionsmålet är i sin tur uppdelat i fem olika funktionsområden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tillgänglighet 2. Attraktivitet 3. Miljö 4. Effektivitet 5. Regional utveckling 	<p>Hur målen avseende funktionsområden ska nås:</p> <p>1. Tillgänglighet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Samverka med kommuner, Länsstyrelsen och Trafikverket för att anpassa gångvägar, hållplatser och terminaler. <p>2. Attraktivitet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Differentera trafikbudet och prioritera resurser till stomstråk och strategiska målpunkter. - Etablera avtalsformer som ger incitament att öka resande och marknadsandel. - Koncentrera marknadsarbetet till att kommunicera sådana faktorer som ökar resandet. <p>3. Miljö</p> <ul style="list-style-type: none"> - Öka satsningen på förnybara bränslen. - Öka beläggningsgraden ombord på fordonen. - Tillhandahålla utbildning och information i miljöfrågor. <p>4. Effektivitet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intäktsutveckling - Kostnadstäckningsgrad: totalt och per linje och/eller stråk - Nettokostnad per personkilometer <p>5. Regional utveckling</p> <ul style="list-style-type: none"> - Utveckla strategiska noder för enkla och bekväma bytesresor. - Öka samverkan över länsgränsen i trafikfrågor. 		<p>2015</p>	<p>Kommer antagligen i början av nästa år</p>
-----------------------------------	--	---	--	--	-------------	---

Svensk Kollektivtrafik
Hornsgatan 15, 1 tr
118 46 Stockholm
08 – 452 71 30
www.svenskkollektivtrafik.se



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK