

Bilaga 4. Samrådsredogörelse Trafikförsörjningsprogram 2027-2033

Samrådsprocess

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i samråd med aktörer i länet. Detta har skett genom tidiga samråd innan trafikförsörjningsprogrammet skickades ut på officiell remiss.

- Under september 2025 genomfördes tidiga samråd med resenärsgupper, näringsliv, kommuner och angränsande län. Fokus vid dessa tillfälle var att inhämta synpunkter och inspel gällande befintligt program, hur det har fungerat och om det är något som saknas, men även att diskutera behovet av kollektivtrafik i länet, effektmål och måltal samt genomförande av programmet i form av strategier och åtgärdsförslag.
- I oktober 2025 genomfördes även ett tidigt samråd med regional utveckling.
- En remissversion av trafikförsörjningsprogrammet skickades ut under perioden x januari till y maj 2026. Sammanställning av inkomna synpunkter och hur de hanteras redovisas i detta dokument.

Av de synpunkter som inkommit under remissen har en del justerats direkt i programmet. Flera av synpunkterna är vidare av sådan karaktär att de behöver hanteras i andra processer, där mer detaljerade åtgärder klargörs.

I denna samrådsredogörelse är synpunkterna sammanfattade. Yttrandena i sin helhet finns tillgängliga i Region Jämtland Härjedalens diarium, dnr KTN/73/2024.

Inkomna yttranden på remissversionen **fetmarkerade** nedan:

Ak.dag Taxi AB (Åre taxi) Bergs kommun Bio Fuel Region Bräcke kommun Centrala buss JH Centrala buss Norrbotten Connect Bus Destination Östersund Destination Åre Destination Vemdalen DinTur Västernorrland FlixBus Funktionsrätt Jämtlands län Försvarmakten Företagarna Jämtland Handelskammaren Mittsverige Hela Sverige ska leva Jämtland Härjedalens kommun Härjedalen Taxi Hörselskadades Riksförbund IUC Jämtland Inlandsbanan AB/Inlandståg Jernhusen AB Jämtland Härjedalen Turism Krokoms kommun Keolis	Länsstyrelsen Jämtland Mittuniversitetet Mittuniversitetets studentkår Mohlins bussar Naturskyddsföreningen Norrtåg AB Norra Jämtlands taxi Nobina Ragunda kommun Region Dalarna Region Gävleborg Region Jämtland Härjedalen Infrastruktur PRO Jämtland SPF Seniorerna Jämtland Region Västerbotten Region Trøndelag (NO) – AtB AS RBU – Rörelsehindrade barn och ungdomar Resenärsforum Samtrans Samling Näringsliv SJ Sametinget	Snälltåget STF Östersund (STF JH) Strömsunds kommun Svenska Taxiförbundet Svensk Kollektivtrafik Svenskt Näringsliv Jämtlands län Skistar Åre Swedavia Synskadades Riksförbund Jämtland Ybuss Taxiservice i Berg Taxi Glesbygd Taxi Östersund Transportstyrelsen Transportföretagen Tågföretagen Transdrev Vy buss Vy Tåg Åre kommun Östersunds kommun
---	--	--

Synpunkter sammanfattade utifrån kapitel

Övergripande om innehåll och avgränsningar

Synpunkt	Kommentar
Programmet saknar ett tydligt funktionshinderperspektiv, särskilt kring hur trafiksystemet ska möjliggöra jämlika resor.	Föranleder ingen ändring. Regionen håller med om vikten av jämlika och tillgänglighetsanpassade resor. Det beskrivs i programmet under avsnitt 5.1 och 7.5
Flera aktörer efterfrågar tydligare prioriteringar, särskilt geografiskt: vilka delar av länet ska stärkas och varför	Föranleder ingen ändring. Under avsnitt 6.2 beskrivs att satsningarna bör prioriteras där det finns stor potential till överflyttning från bil till kollektivtrafik. Under avsnitt 7.5 beskrivs att tillgänglighetsanpassningar prioriteras på viktiga bytespunkter i respektive kommun och hållplatser med minst 20 påstigande per dag i genomsnitt.
Programmet upplevs beskriva nuläge väl men saknar tydlig riktning för vilken samhällsutveckling kollektivtrafiken ska bidra till.	Föranleder ingen ändring. Programmet bedöms beskriva detta tillräckligt väl under avsnitt 1.1
Konkreta åtgärder hanteras i andra processer så som trafikplaner, upphandlingar och den fortlöpande planeringen. Risk att besöksnäringens perspektiv faller bort	Föranleder ingen ändring. Regionen försöker tillgodose alla behov men arbetspendling och skolresor är prioriterade.
Biljettpriser nämns inte alls i programmet, kostnader har ökat väsentligt i många regioner de senaste åren.	Föranleder ingen ändring. Prissättning beskrivs i avsnitt 7.1.

• Tydligare röd tråd från målbild till konkret genomförande. Det bör finnas en samlad handlingsplan kopplad till trafikplanen som visar vilka behov, brister och önskemål som finns i varje kommun. • En sammanfattande analys och slutsatsdel efter varje avsnitt skulle stärka dokumentets styrning • Begreppet kollektiv mobilitet bör användas mer konsekvent	Föranleder ingen ändring. Inte prioriterat, hanteras i löpande dialog. Borde en handlingsplan tas fram utöver trafikplaner och trafikförsörjningsprogram? Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken är ansvarig för kollektivtrafik så programmet hanterar i första hand det och inte alla former av kollektiv mobilitet.
• Läshänvisning bör inkluderas på slutet av inledningskapitlet, särskilt kapitel 3 och 4 • Vad menas med “prioritera” är det faktiska åtgärder som följs upp? • Begrepp behöver ses över och göras mer konsekvent • Källhänvisning är undermålig och bör utvecklas	Läshänvisningar läggs till i inledningskapitlet. Föranleder ingen ändring. Under kapitel 10 Uppföljning beskrivs att målen och åtgärderna följs upp årligen. Detta ses över Detta ses över

1. Ett strategiskt program för kollektivtrafikens utveckling

Synpunkt	Kommentar
----------	-----------

- Sida 5: Lägg till minskad biltrafik genom att enbart förbättra kollektivtrafik ger generellt liten effekt men att det finns andra fördelar så som ungas tillgänglighet till skola och fritid

Förtydligar i avsnitt 1.1

2. Globala och nationella mål sätter grunden

Synpunkt	Kommentar
• Kopplingen mellan globala mål och regionala prioriteringar är otydlig. Kapitlet behöver utvecklas från beskrivande till styrande genom att tydligt visa hur målen påverkar programmets prioriteringar, avvägningar och åtgärder. Kopplingen mellan mål, regionala förutsättningar och prioriteringar är otydligt.	Föranleder ingen ändring. Alla delar återfinns i programmets effektmål och strategier och går i linje med globala, EU och Sverige mål.

3. Kollektivtrafiken i länet

Synpunkt	Kommentar
• För lite fokus på landsbygdens behov och oregelbundna arbetstider.	Föranleder ingen ändring. Landsbygden beskrivs på flera ställen i programmet och under avsnitt 7.4 står det specifikt om ambitionen att hitta samordnade och innovativa mobilitetslösningar för landsbygden.
• Besöksnäringens särskilda resmönster och personalbehov saknas. Tydligare visa hur systemet fungerar med stora avstånd, säsongsvariationer och en stark besöksnäring.	Föranleder ingen ändring. Besöksnäringens behov beskrivs under avsnitt 5.2.1 och 5.2.3

• Behov av bättre beskrivning av pendlingsmönster på kommunnivå. • 3.4 tydligare visa vilka geografier som avses stärkas, inte enbart var efterfrågan är störst. • Minsta turutbud utgår från tätortstorlek men bör i högre grad utgå från tillgång till service, livskvalitet och möjlighet att bo och verka i hela länet • Östersund-Umeå via Bräcke och Ragunda behandlas inte i programmet trots potential för regional utveckling och interregional tillgänglighet. Detta bör belysas. • Anropsstyrd trafik hur mycket används den? • Möjlighet att kombinera gods och persontransporter så som bussgodis för att få upp kostnadstäckning • 3.2.1 I den fetstilta formuleringen ska det stå västerut, inte österut. För sträckorna österut från Östersund bör målbilden justeras enligt visionen: 9 dubbelturer Åre/Duved–Östersund 4 dubbelturer Trondheim–Åre/Duved • 3.4 Figur 7: Lägg till Ortsnamn och markera kommungränser tydligare. Figur 8: Kartorna behöver vara större för att helgutbudet ska bli läsbart. Tabell 1 visar minsta turutbud, men i Åre varierar invånarantalet kraftigt med turistsäsongen. • 3.5 Pendlingsmönster på kommunnivå behövs för att förstå rörelsemönster i mindre skala. Mindre orter med betydande pendling bör namnges. • Figur 9 förslag till omformulering “Sekundära centrum definieras som orter där mer än 15 procent av de sysselsatta pendlar till ett primärt	Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Det är där efterfrågan är som störst där de flesta satsningar kommer att göras. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Bussgodis har testats men var ingen gynnsam affär. Detta justeras i programmet Detta justeras och tydliggörs i programmet. Föranleder ingen ändring. Detta förtydligas i programmet.
--	---

centrum, vilket innebär att orten är funktionellt beroende av det primära centrumet.” Figur 10 att det framgår att det avser daglig pendling, vilket är och att motsvarande information tas fram för övriga primära centrum • Riktvärden för avstånd till närmaste hållplats behöver förtydligas s.11, i programmet saknas riktvärde för tätort. Östersund har 300 meter fågelväg för tätort och 600 meter på landsbygd • Förtydliga hur utvecklingen av trafiken ska förhålla sig till samhällsutvecklingen vid tillväxt. Ökad befolkning bidrar till ökade intäkter vilket bör speglas i trafikutbud. • Förtydliga förhållningssättet vid utveckling av trafik i nya områden eller större exploateringar. Ett attraktivt utbud behöver finnas vid inflyttning. Här kan kommuner möta krav på tilläggsköp. • På sid 10, kap 3.2.2 (Trafiken på Inlandsbanan), texten är för kort och efterfrågar att Inlandsbanans betydelse i beredskap/kris/krig tydliggörs, samt önskar förtydligande om regionens ansvar och banans roll i länets trafikstruktur. • På sid 11, kap 3.3.1 och sid 13, kap 3.3.3 (anropsstyrd trafik) nulägesbeskrivningen kompletteras med vilken framförhållning som gäller för beställning. PRO hänvisar till dagens regel “senast vardagen före resdagen mellan kl 08.00–16.00”. • Gällande sid 11, kap 3.3.1 och bilaga om färdtjänst, riktvärden om 800 m/600 m till hållplats är långa avstånd för äldre och personer med rörelsehinder och menar att färdtjänstens förutsättningar behöver ta hänsyn till detta. • Målkapitlet (s. 14, kap 3.3.6) saknar mål för taxitillgång i kommunerna och att ett sådant mål vore vägledande vid upphandlingar.	Föranleder ingen ändring. Programmet anger 800 m för stomlinjer och 600 m för landsbygdslinjer. På kommunala gator är det kommunerna som bestämmer hållplatsavstånd. Detta förtydligas under kapitel 9 Detta förtydligas under avsnitt 7.2 Det förtydligas i avsnitt 3.2.2. att Inlandsbanan har fått statliga medel för upprustning. Beredskap beskrivs i avsnitt 5.5. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Hur långt en person kan gå tas i beaktande vid handläggning av färdtjänst. Föranleder ingen ändring.
--	---

4. Trender

Synpunkt	Kommentar
- Kapitlet är för beskrivande, behöver bli mer analytiskt och styrande. Saknar analys av: - extremväder och klimatpåverkan på robusthet - energisystemets kapacitet och elektrifiering - besöksnäringens säsongsvariationer - ekonomiska förutsättningar och kostnadsutveckling - Behov av klimatanpassningsanalys. - Behov av att beskriva hur digitalisering och nya mobilitetsformer påverkar just Jämtland Härjedalen. - Avgränsningen mellan besökare, inflyttare, invånare alltmer flytande genom longstay-gäster och ökad möjlighet till distansarbete. - Efterfrågar mer framtidsspaning 4.3 Kollektivtrafiken blir en del av ett bredare mobilitetssystem, många besökare anländer med tåg och saknar möjlighet till biltransport. Meråkerbanans utveckling för att fler resenärer kommer komma västerifrån vilket ökar behovet av välfungerande mobilitetslösningar när resan fortsätter från stationen. - Vilka trender är mest kritiska och hur förhåller de sig till varandra och hur påverkar de prioriteringar och val av åtgärder - Sida 22: Har delad mobilitet så stor effekt i Jämtland/Härjedalen? Att främja kombinerade resor bil/kollektivtrafik tas inte upp i programmet.	Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Beskrivs under avsnitt 4.5 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Läggs till om pendlarparkering i avsnitt 4.3

5. Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen

Synpunkt	Kommentar
Byta begreppet till ”kollektiv mobilitet”.	Föranleder ingen ändring. Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken är ansvarig för kollektivtrafik så programmet hanterar i första hand det och inte alla former av kollektiv mobilitet.
Behov av flexibla lösningar i glesbygd, t.ex. anropsstyrd trafik och pilotprojekt.	Föranleder ingen ändring. Landsbygden beskrivs på flera ställen i programmet och under avsnitt 7.4 står det specifikt om ambitionen att hitta samordnade och innovativa mobilitetslösningar för landsbygden.
Behov av bättre tillgänglighet västerut (Duved–Storlien).	Föranleder ingen ändring. En av strategierna och prioriteringarna som beskrivs i avsnitt 7.4 är att utveckla kopplingen till Trondheim.
Behov av att analysera hur kollektivtrafiken kan stödja arbetsmarknadens breddning.	Föranleder ingen ändring. Beskrivs bland annat i avsnitt 7.3
Fritidsresor och friluftsliv är underbelysta	Föranleder ingen ändring. Beskrivs bland annat i avsnitt 1.1. och 5.2.3.
Vilka resenärsgupper ska prioriteras (arbetsresor, studiependling, resor kopplade till besöksnäring/turism)	Prioriteringen förtydligas i avsnitt 5.2 Föranleder ingen ändring. Det är ambitionen.

- Stomlinjer behöver vara tillförlitliga även vid störningar. (Robusthet)
- Tåg till Trondheim, ökad öst-västlig trafik Mittbanan och utveckling av persontrafik längs Inlandsbanan nord-sydlig riktning. Trafikslag och tidtabeller bör samordnas med enhetliga biljetter för hela resan.
- Funktionshinderperspektiv saknas i hur trafiksystemet ska möjliggöra jämlika resor. Färdtjänstberättigade har sämre möjligheter att arbetspendla. Barn och unga med färdtjänst får betala halv taxa medan andra får resa gratis. Generellt orättvis prissättning. Föräldrar måste betala barntaxa för barn över 6 år.

- 5.1 Saknas fokus på inre och yttre hållplatsutrop och tydliga och fasta hållplatser
- 6.1 Statistik i bilaga 3 visar minskade antal tillstånd men framgår inte orsak till avslag. Bör finnas enkelt system att anmäla brister. Regler som styr färdtjänst bör publiceras i bilaga 3

Föranleder ingen ändring. Trondheim beskrivs i avsnitt 7.4. Enhetliga biljetter beskrivs under avsnitt 7.3

Föranleder ingen ändring. Alla som bor i områden med lågt eller obefintligt utbud av kollektivtrafik har inte nödvändigtvis dåliga förutsättningar att arbetspendla med kollektivtrafik. För personer som är färdtjänstberättigade finns fortfarande möjlighet att resa till och från arbetet, även om tider och priser inte alltid är optimalt anpassade. Färdtjänstresenärer betalar dessutom endast cirka 10 procent av den faktiska kostnaden. Alla barn i länet får ett ungdomskort, men i delar av länet är kollektivtrafikutbudet så begränsat att kortet inte alltid kan nyttjas fullt ut. Barn som är färdtjänstberättigade har däremot alltid möjlighet att resa, även om det innebär en kostnad. Denna möjlighet erbjuds inte andra barn.

Detta läggs till i programmet under avsnitt 5.1

Föranleder i stort ingen ändring. Att resandet har minskat beror dels på att behovet har minskat då de allmänna trafikslagen är mer tillgängliga, dels på en tydligare hänvisning till lagen och en striktare myndighetsutövning samt att en del av kunderna avled under pandemin. Detta förtydligas i bilaga 3. Det är i princip bara de som har färdtjänst till följd av en åkomma av tillfällig karaktär så som

• 6.3 Mål för särskild kollektivtrafik saknas • Ökad pendling från flera orter till Åre. Bättre möjligheter att pendla västerut mot Duved och Storlien. Fler regionala centra och pendlingsmönster bör lyftas fram • Säsongsvariationer, flexibla tidtabeller, mer tryck på helger än vardagar i besöksnäringssorter och behov av resor nattetid främst för personal. • Landsbygdens behov av kollektiv mobilitet måste få större utrymme • Ändra rubrik till "Behov av kollektiv mobilitet i Jämtland"	exempelvis benbrott som sedan förlorar färdtjänstillståndet när benbrottet läkt. Det är möjligt att vända sig till Länstrafiken med synpunkter på flera olika sätt för att göra det så enkelt som möjligt att anmäla brister. Det går att ringa varje dag mellan kl 9-15 (lunchstängt 12-13), mejla eller skicka in synpunkter digitalt via hemsidan. Det finns en informationsbroschyr vad som gäller RS/102/2024 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. En av strategierna och prioriteringarna som beskrivs i avsnitt 7.4 är att utveckla kopplingen till Trondheim och Mittstråket. Föranleder ingen ändring. Besöksnäringens behov beskrivs under avsnitt 5.2.1 och 5.2.3 Föranleder ingen ändring. Landsbygden beskrivs på flera ställen i programmet och under avsnitt 7.4 står det specifikt om ambitionen att hitta samordnade och innovativa mobilitetslösningar för landsbygden. Föranleder ingen ändring. Region Jämtland Härjedalen och Länstrafiken är ansvarig för kollektivtrafik så programmet hanterar i första hand det och inte alla former av kollektiv mobilitet.
---	--

• 5.1 Handlar både om geografisk och fysisk tillgänglighet, säsongsvariationer och glesbygdens låga resandeunderlag behöver få större tyngd i analysen. • Beredare turutbud och tider som fungerar behövs • Analys behövs vad som krävs för att vidga arbetsmarknaden genom kollektiv mobilitet • 5.2.2. kompletteras med förutsättningar för arbetspendling inom besöksnäringen • 5.2.3 Behov av att synka nationella tåg tidsmässig med regionala tåg och lokalbussar • Framtida befolkningsmål • Programmet berör viktiga målgrupper (t.ex. boende i glesbygd, barn och unga samt personer med funktionsnedsättning), men de framträder främst tematiskt. Efterfrågas en mer samlad redovisning av prioriterade målgrupper och hur deras behov konkret påverkar prioriteringar och avvägningar med hänvisning till att Transportstyrelsens tillsyn av den	Föranleder ingen ändring. Landsbygden beskrivs på flera ställen i programmet och under avsnitt 7.4 står det specifikt om ambitionen att hitta samordnade och innovativa mobilitetslösningar för landsbygden. Besöksnäringens behov beskrivs under avsnitt 5.2.1 och 5.2.3 Föranleder ingen ändring. Det stämmer att turutbud och tider som passar är avgörande för att många ska kunna resa kollektivt. Föranleder ingen ändring. Det är en del av den fortsatta processen och dialog med kommuner och näringsliv. Föranleder ingen ändring. Det beskrivs i avsnitt 5.2.3. Föranleder ingen ändring. Detta beskrivs i 5.2.1 och 5.2.3 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Befolkningsutveckling fram till 2030 beskrivs i avsnitt 5.1 Föranleder ingen ändring.
--	---

regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten (2023) efterfrågade en samlad målgruppsanalys kopplad till kravet om tillgänglighet för alla, vilket är bakgrunden till deras inspel. • Behov av att utvärdera och utveckla den stadsnära regionaltrafiken inom 3 mil från Östersunds centrum, som hänger ihop med Östersundslänken, avveckling av busstationen och eventuella behov av infrastruktursatsningar i bl.a. Brunflo och Lit. • Behov av tydligare utvecklingsinriktning för anropsstyrd trafik, potential att skapa synergier med skolskjuts och färdtjänst • Östersundslänken kommer att påverka trafikens struktur och ekonomi och bör därför beskrivas och integreras i programmet. • Behov att förtydliga hur tåg- och busstrafik kompletterar varandra, särskilt i relation till Norrtågs tågvision och SJ:s tågplan samt till olika restidsmål bland annat för Mittstråket • Saknas fördjupad behovsanalys för fritidsresor och bör utgöra ett särskilt fokusområde i trafikutvecklingen • Behov av att tydligare omhänderta dynamiken mellan utbud och efterfrågan. Attraktiv kollektivtrafik kan generera behov och bidra till ökar resande i sig. • Positivt att serviceresor hanteras på sid 26, kap 5.2.4 men vill att “modernisera och vidareutveckla” närtrafiken förtydligas. De ser risk att nya tekniska lösningar missgynnar personer med låg digital förmåga och betonar behov av lösningar som fungerar både med och utan digital teknik.	Föranleder ingen ändring. Del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. Beskrivs i avsnitt 5.2.4. och 7.3 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Beskrivs i kapitel 9 Beskrivs i avsnitt 5.2.4. och 7.3. Förtydligas om digital förmåga i avsnitt 5.2.4. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet.
---	--

- Saknar beskrivning i anslutning till kap 5.2.4, efterföljande kap 5.3 och regional utveckling av hur kortare serviceresor över länsgräns ska lösas och om närtrafik/anropsstyrd trafik fungerar över länsgränser.

6. Trafikförsörjningsprogrammets mål

Synpunkt	Kommentar
• Målen behöver konkretiseras utifrån länets förutsättningar: glesbygd, säsongvariationer, besöksnäring. • Oklart vilka mål som väger tyngst och hur målkonflikter hanteras (t.ex. klimat vs. glesbygdstillgänglighet). • Behov av nulägesanalys kopplad till målen (utsläpp, resande, fossilfria drivmedel). • Effektmålen bör kopplas tydligare till regional utvecklingsstrategi och transportplan. • Effektmålen är bra men behöver konkretiseras. • Mål för särskild kollektivtrafik saknas. • Mål för taxitillgång efterfrågas. • Effektmål 1 bör inkludera strukturella nyckeltal, inte bara upplevelser.	Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Alla mål väger lika tungt. Vid målkonflikt är det upp till regionpolitik att besluta vilket mål som väger tyngst. Föranleder ingen ändring. Det framgår vad nuläget år 2024 var. Föranleder ingen ändring. Detta beskrivs i avsnitt 1.2 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Särskild kollektivtrafik är inbakad i effektmålen. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Beskrivs under avsnitt 7.1 och 7.3

• Biljettpriser saknas helt i målbilden. • Tydligare målbild för stråket Sundsvall-Östersund • Krav i VGU behöver även utgå från designprinciperna för universell utformning i effektmål 3. • 6.3 Tydliggöra att det är lätt att orientera sig, skyltar vid hållplatser finns och är korrekta samt anslutande gc-vägar. Saknas måltal för andel hållplatser som ska vara tillgänglighetsanpassade • 6.4 Etablering av ladd infrastruktur för bussar och annan tung trafik behövs i strategiska lägen. Att bussar körs ekonomiskt och sparsamt sätt Ecodriving bidrar också till att minska utsläpp. Det borde framgå i stycket om hur vi når dit. Förklara vad klass 1, 2, 3 för bussar betyder. ”Hur når vi dit” bör ändras till ”Hur vi når dit” • Effektmål 1 kan inte enbart grunda sig i upplevelser utan måste även omfatta nyckeltal som fångar strukturella förutsättningar för resandet • Marknadsandel utifrån motoriserade persontransporter är problematiskt och färdmedelfördelning bör övervägas som indikator. • Nyckeltal för tillgänglighet bör utvecklas utifrån synpunkter på social hållbarhet och tillgänglighet • I kap 6, avsnitt 6.3 närtrafik/anropsstyrd trafik saknas i målbeskrivningen och vill att tillgänglighet även ska omfatta rimliga krav på framförhållning, dvs. bibehålla dagens regler. Även riksfärdtjänst, bör ha en målsättning kring mer rimlig framförhållning än dagens uppgift om ”upp till 4 veckor” handläggningstid. Saknar att dokumentet beskriver linjenätets betydelse i	Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Beskrivs under avsnitt 5.1. Det finns ingen statistik över hur nuläget ser ut gällande status på hållplatser och det är ett kommunalt ansvar att inventera hållplatserna. Innan detta är genomfört så finns det ingen poäng med att sätta ett måltal eftersom det inte går att följa upp. Detta justeras i programmet. Föranleder ingen ändring. Förtydligas under 6.2 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Robusthet, resiliens och krisberedskap beskrivs i 5.5.
--	---

krigs-/krissituationer och kopplar det till att kollektivtrafikens robusthet blir särskilt viktig vid t.ex. drivmedelsransonering.

7. Strategier - så når vi målen

Synpunkt	Kommentar
- Behov av att beskriva mobility management-åtgärder. - Digitaliseringsavsnittet behöver förklara begrepp som API:er. - Strategierna behöver tydligare kopplas till landsbygd, besöksnäring och säsongsvariationer. Förstärkningar vid evenemang sker genom ordinarie utbud, testa nya och innovativa trafikupplägg och se besöksnäringen som en potentiell partner i att öka marknadsandel. - Konkretisering av vilka åtgärder som planeras för att uppfylla målbilden i effektmål 1. - Biljettsystemet för Norrtåg behöver ses över för att möjliggöra reskort/app i vilken resor kan faktureras en organisation månadsvis. - Framtida upphandling tågagnar behöver ska-krav på tillgängliga platser för rullstol. - Möjlighet att ställa krav på tysta vagnar/platser bör undersökas - Tillgänglighet, punktlighet och robusthet i hela länet behöver tydligare prioriteras och säkerställa rimliga restider och fungerande pendlingsmöjligheter även utanför de största stråken.	Föranleder ingen ändring. Beskrivs under 6.2 och benämns hållbart resande samt under avsnitt 7.3 och benämns MaaS (Mobility as a Service). Åtgärdas i rapporten. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. En del av fortsatt arbete. Föranleder ingen ändring. En del av fortsatt arbete. Föranleder ingen ändring. En del av fortsatt arbete. Föranleder ingen ändring.

• Bra att beskriva vad som krävs av eller vilket stöd som är önskvärt från kommuner, väghållare, skolor m.fl. eller tydliggöra hur samverkan ska ske. • 7.1 Vilka åtgärder har gjorts eller kan göras inom mobility management • Det saknas en tydlig vision och strategi för att fortsätta utveckla stadstrafiken för att nå målet om 35 procent marknadsandel till år 2025 • Kommunen välkomnar att ta fram åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning men kopplingen mellan ambition och genomförande bör förtydligas. • Det finns en risk att tillgänglighetsåtgärder prioriteras på sträckor med högre resande och att där resandeunderlaget är lägre men vissa grupper har stora behov får lägre prioritet. • Barnperspektivet kan stärkas ytterligare, möjligheter till en självständig vardag både skolresor och fritid på landsbygd och i hushåll med begränsad tillgång till bil. • Jämställdhet finns en risk att skillnader beskrivs som ett nuläge snarare än en faktor i utveckling av kollektivtrafiken och risken är då att nuvarande strukturer upprätthålls. • Avsnitt 7.2: prioriteringen som gäller samverkan mellan aktörer kan konkretiseras. På vilket sätt ska samverkan leda till utveckling? För att underlätta den kommunala fysiska planeringen finns behov av planeringsunderlag med tydligare analys och målbild för utvecklingen av kollektivtrafiken • På sid 30, kap 6.3 och sid 35, kap 7.5 noteras att målen begränsas till hållplatser med >20 påstigande/dygn, PRO tycker målsättningen blir passiv i relation till behovet men förstår prioritering, och föreslår	Förtydligas i programmet under avsnitt 7.2 och avsnitt 8.5 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. En del av fortsatt arbete. Föranleder ingen ändring. Åtgärderna prioriteras i första hand där resandet är som störst. Föranleder ingen ändring. Beskrivs i avsnitt 6.3 och 7.1. Föranleder ingen ändring. Förtydligas i programmet under avsnitt 7.2 Föranleder ingen ändring.
---	--

samverkan med civilsamhället för att åtgärda brister där region/kommun inte kan prioritera. • Gällande biljett- och betalsystem på sid 32, kap 7.1 att avsnittet även tar upp beredskap vid kris (t.ex. internetstörning) och att kontanter ska kunna användas, både av beredskapsskäl och för personer som har svårt med digitala betalsystem. De uppskattar dock skrivningen på s. 33 om att även de som inte använder digitala tjänster ska få ett likvärdigt erbjudande och vill att detta lyfts även under kap 6.3 (tillgänglighet). • På sid 34, kap 7.4 varför samåkningstjänster bara nämns som landsbygdslösning och menar att de även kan fungera i tätorter/stad.	Föranleder ingen ändring. Hantering vid händelse av kris eller krig så hanterar regionens beredskapsplan dessa frågor. Detta läggs till i programmet i avsnitt 7.4
--	--

8. Genomförande

Synpunkt	Kommentar
- Samverkan behöver konkretiseras: vad förväntas av kommuner och andra aktörer? Otydlighet kring ansvar för hållplatser (väghållare vs. region). Beskriv samverkansprocessen utförligare utifrån att stomlinjetrafik är både läns- och landsöverskridande. - Behov av gemensamma riktlinjer för hållplatser, väderskydd, skyltning.. Informationen i Östersund är bristfällig. - Kommunerna efterfrågar en samlad lista/handlingsplan för inkomna synpunkter. - I många kommuner pågår utveckling av nya etableringsområden och försvarsmakten planerar stora arbetsplatser. Hur säkerställs att de har bra tillgänglighet till kollektivtrafik? - Bör i högre grad öppna för flexibilitet och innovation inklusive samverkan med privata aktörer. - Omställningen ska ske på ett sätt som stärker länets konkurrenskraft. - Önskar ett kunskapsunderlag hur fritidsresandet ser ut i länet - Namnge hållplatser efter friluftspplatser - Sätt tidtabell tidigare - Utnyttja de stora turistevenemangen	Förtydligas under avsnitt 7.2, 8.4 och 8.5 Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. Förtydligas under avsnitt 7.2 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet.

• Marknadsför närtrafiken för turism och friluftsliv • Förbättra tillgängligheten till Ljungdalen • Under liftöppettider borde alla få åka buss gratis • En buss till på varje skidbusstrafiklinje skulle behövas. • Pendlarparkering fortsatt utvecklas i samarbete mellan kommun och Länstrafiken • Tidtabeller för tåg och bussar måste synkas • Anropsstyrd trafik och pilotprojekt bör testas • Lista/handlingsplan där kommunernas synpunkter, brister och idéer dokumenteras och följs upp med tydliga prioriteringar och tidsperspektiv • 8.4 Tvetydigt när det står att väghållaren ansvarar för hållplatsers stolpar när samtidigt regionen ansvarar för hållplatsstolpar. Riktlinjer och rutiner för vilka ansvarsområden som gäller för respektive aktör borde tas fram • 8.5 Synpunkter, idéer och brister borde sammanställas i en handlingsplan, vilket skulle vara ett komplement till Trafikförsörjningsprogram och trafikplanen	Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet. Detta tydliggörs i programmet under avsnitt 8.4 Föranleder ingen ändring. En del av det fortsatta arbetet.
--	--

9. Ekonomi

Synpunkt	Kommentar
----------	-----------

• Ekonomiska konsekvenser av Östersundslänken behöver beskrivas. • Kotsamma kollektivtrafiklösningar (t ex gymnasieelever med särskilda behov) skulle behöva ses över för att möjligen kunna bli mer kostnadseffektiva, men ändå erbjuda samma service.	Föranleder ingen ändring. En del av fortsatt arbete. Föranleder ingen ändring. En del av fortsatt arbete.
--	---

10. Uppföljning

Synpunkt	Kommentar
• Behov av tydligare uppföljningslogik kopplad till mål och indikatorer. • Uppföljning bör inkludera tillgänglighet, social hållbarhet, fritidsresor. • En samlad handlingsplan (kap. 8) skulle underlätta uppföljning. • Statistik bör inkludera avslag och uteblivna resor i färdtjänst. • Genom den föreslagna sammanställningen av förbättrings- och utvecklingsåtgärder under kapitel 8 “Genomförande” kan uppföljning av mål och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet bli enklare och tydligare.	Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring.

Bilagor

Synpunkt	Kommentar
----------	-----------

• Bilaga 1: 1.1.3 Mittstråket Östersund-Storlien Sista stycket informerar om kommersiell trafik. Där måste ändring av text göras för att tydliggöra att skidbussarna i Åredalen numera är en del i ordinarie linjetrafik sen juni 2024. Bussarna trafikerar också sträckorna under barmarkssäsongen. De är mer flexibla och möter de behov som finns utifrån säsongvariation, då det är skidor, cykel eller vandring som dominerar. • Bilagorna är ett omfattande och värdefullt faktaunderlag, men att deras roll i förhållande till huvudprogrammet behöver förtydligas. Annars finns risk att bilagor får stor praktisk betydelse utan att det är klart vad som är styrande respektive beskrivande. Förslag att bilagornas viktigaste slutsatser sammanfattas i programtexten, så att den strategiska styrningen utgår från trafikförsörjningsprogrammet som samlat dokument. • Tillgänglighetskrav i bilaga 2 behöver utvecklas utifrån hållplatstyp med fördel baserat på Trafikverkets klassificering. • Gällande sid 11, kap 3.3.1 och bilaga om färdtjänst riktvärden om 800 m/600 m till hållplats är långa avstånd för äldre och personer med rörelsehinder och menar att färdtjänstens förutsättningar behöver ta hänsyn till detta. • Förtydliganden om varför antalet färdtjänsttillstånd minskat kraftigt när ansvaret flyttades från kommunerna till regionen, hur detta påverkat tidigare beviljade, samt hur samordningsvinsten relaterar till resandet. I bilagan om färdtjänst önskas förtydliganden och gärna statistik kring minskat antal riksfärdtjänstresor, inklusive ev. kommungränsresor, och vill ha klarhet i vad som avses med förändringar 2019 och striktare myndighetsutövning samt vad det innebär för resor till/från Östersunds och Strömsunds kommuner som inte överlämnat uppdraget till regionen.	Läggs till i bilaga 1 under avsnitt 1.1.3 Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Föranleder ingen ändring. Hur långt en person kan gå tas i beaktande vid handläggning av färdtjänst. Föranleder i stort ingen ändring. Att resandet har minskat beror dels på att behovet har minskat då de allmänna trafikslagen är mer tillgängliga, dels på en tydligare hänvisning till lagen och en striktare myndighetsutövning samt att en del av kunderna avled under pandemin. Detta förtydligas i bilaga 3.
--	--

I Bilaga 1 (linjer och utbud) konkret behov från norra länsdelen om koppling Backe–Rossön–Hoting och önskar en översyn av var mer anropsstyrd trafik kan införas för bättre tillgänglighet till samhällsservice i hela länet.	Föranleder ingen ändring. En del av fortsatt arbete.
---	--

Sammanfattade synpunkter per instans

Bräcke kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Kommunen lyfter att programmet i hög grad beskriver nuläge, mål och strukturer för kollektivtrafiken, men i begränsad utsträckning tydliggör vilket samhälle och vilken territoriell utveckling som kollektivtrafiken ska bidra till. Kommunen efterfrågar ett tydligare ställningstagande kring vilken samhällsutveckling kollektivtrafiken ska bidra till, samt hur olika delar av länet prioriteras i detta arbete. I avsnitt 3.4 beskrivs hur utbudet koncentreras till områden med högre befolkningstäthet. Kommunen understryker att detta inte enbart är en konsekvens av objektiva förhållanden, utan också av gjorda prioriteringar. Trafikförsörjningsprogrammet bör tydligare redovisa vilka geografier som avses stärkas, inte enbart var efterfrågan idag är störst. I annat fall riskerar programmet att förstärka en redan pågående centralisering, vilket står i kontrast till målsättningar om utveckling i hela länet. Modellen för minsta turutbud utgår från tätortsstorlek och traditionella pendlingsmönster. I ett av landets mest glesbefolkade län behöver kollektivtrafikens utformning i högre grad utgå från andra logiker, såsom tillgång till service, livskvalitet och möjligheten att bo och verka i hela länet. Detta kan innebära behov av andra typer av lösningar än de som optimeras utifrån resandevolymer. Kommunen vill även lyfta att glesa strukturer inte enbart bör betraktas som en begränsning, utan som en möjlighet att utveckla och testa lösningar som i förlängningen kan vara relevanta även i andra delar av landet.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Utvecklingsinitiativ såsom persontrafik på sträckan Östersund–Umeå via Bräcke och Ragunda behandlas inte i programmet, trots dess potentiella betydelse för regional utveckling och interregional tillgänglighet. Detta bör belysas.

Destination Östersund AB

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Destination Östersund AB ställer sig positiva till programmets inriktning. Programmet innehåller flera viktiga erkännanden av besöksnäringens och evenemangens roll för ett ökat resande vilket kan möjliggöra en positiv utveckling för kollektivtrafiken. Samtidigt kräver nya resvanor bland både boende och besökare att kollektivtrafiken anpassar sig bortom traditionella pendlingsmönster. Remissvaret fokuserar på att dessa intentioner måste få genomslag i det operativa arbetet, i trafikplanering, upphandling och löpande dialog, och inte stanna på enbart strategisk nivå. Programmet är tydligt med att mer konkreta åtgärder hanteras i andra processer som i trafikplaner, upphandlingar och den fortlöpande planeringen. Det är även där risken finns att besöksnäringens perspektiv faller bort. Flöden till besöksmål och evenemang skiljer sig strukturellt från arbetspendling då de ofta sker på andra tider på dygnet, är säsongsbetonade, händelsestyrda och geografiskt rörliga. Samtidigt blir avgränsningen mellan besökare, inflyttare och invånare alltmer flytande genom exempelvis longstay-gäster och ökad möjlighet till distansarbete. Programmet slår fast att förstärkningar vid evenemang sker genom det ordinarie utbudet och att en tidig dialog är en förutsättning för detta. Vi vill understryka att den dialogen inte enbart behöver inväntas från arrangörshållet. Östersund har ett kontinuerligt flöde av evenemang och högtrafikfall som utgör utmärkta möjligheter att testa nya och innovativa trafikupplägg, samla resenärsdata och bygga vanor hos besökare som annars väljer bilen. Besöksnäringen är med andra ord inte bara en mottagare av	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

kollektivtrafikens utbud utan en potentiell partner i att öka marknadsandelen, vilket är ett av programmets effektmål.

Destination Östersund AB uppmanar Region Jämtland Härjedalen att säkerställa att tjänstemän med ansvar för trafikplanering och upphandling ges ett tydligt uppdrag att löpande involvera besöksnäringens aktörer. Destination Östersund AB deltar gärna i de samverkansprocesser som programmet pekar ut och ser fram emot en fortsatt dialog om hur vi gemensamt kan bidra till att fler väljer kollektivt resande till och inom Östersund, och stärka platsens attraktivitet.

Kommunalförbundet Kollektivtrafikmyndigheten i Västernorrlands län (KTM)

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Region Jämtland Härjedalens förslag till trafikförsörjningsprogram är tydligt och väldisponerat, med konkreta indikatorer och tidsatta mål. Det är positivt att programmet tar upp: • kollektivtrafikens betydelse för tillväxt, regional utveckling och för att minska geografiska barriärer • kollektivtrafikens roll för kompetensförsörjning och för att knyta samman arbetsmarknader • tågtrafikens betydelse för regionförstoring • länets behov av samverkan med angränsande län. KTM vill se en tydligare målbild för stråket Sundsvall–Östersund. Uttryckliga målsättningar är relevanta även för interregional och länsöverskridande trafik, särskilt kopplat till arbets- och studiependling samt transporter för besöksnäringens behov.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

KTM anser att det råder en viss otydlighet gällande vilka resenärsgupper som ska prioriteras, med utgångspunkt dels i den behovsbeskrivning som ges. Finns det avsikter om att exempelvis premiera arbetsresor, studiependling eller resor kopplade till besöksnäring och turism.

Det är positivt att regionen beskriver hur samverkan med kommunerna ska ske angående kollektivtrafikfrågor, men då stomlinjetrafiken är både läns- och landsöverskridande, vill kommunen att dessa samverkansprocesser beskrivs utförligare, tillsammans med en ambition om eventuella utvecklingsbehov.

Gällande hållbarhet delar KTM synen på att kollektivtrafiks betydelse och positiva effekter behöver synliggöras än mer. KTM ser att det är viktigt med ett helhetsgrepp och att kollektivtrafiken bör integreras tidigt och i alla nivåer av samhällsbyggnadsprocessen. Förbättring är därmed beroende av samverkan och olika aktörers insatser.

KTM instämmer i regionens skrivningar om att kollektivtrafiken behöver integreras med det övriga transportsystemet och att bytesmöjligheterna mellan olika transportslag behöver förbättras. Kopplat till bytespunkter är fortsatta satsningar i Mittstråket betydelsefulla för den regionala och interregionala tillgängligheten samt att erbjuda likvärdig trafikinformation på stationer och hållplatser för buss och tåg.

Inom Västernorrlands län ser vi en ökad efterfrågan på tillgängliga, hållbara och anpassade trafikupplägg som kan tillgodose lokala och varierande behov av resor till exempelvis fritidsaktiviteter, utbildning eller sociala aktiviteter. Att arbeta med att ta fram och utveckla koncept för att gå utvecklingen till mötes är en viktig strategi för att öka kollektivtrafikens relevans. I detta sammanhang hade det varit intressant att veta mer om vad region Jämtland Härjedalen avser fokusera sina insatser på.

Krokoms kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
------------------------------	-----------

Krokoms kommun är i huvudsak positiv till förslaget, men anser att ett program som sträcker sig till 2033 bör innehålla mer framtidsspaning och utvecklas vidare i kommande trafikförsörjningsprogram. Tidigare synpunkter från yttrandet om den regionala transportplanen 2026–2037 är också relevanta. För att öka kollektivtrafikresandet krävs flera åtgärder, bland annat utvecklade och tillgänglighetsanpassade bytespunkter och hållplatser. Ett helhetsperspektiv är avgörande – både fordon och omgivande infrastruktur måste vara tillgängliga och säkra för alla resenärer. Detta omfattar exempelvis tydlig skyltning, säkra anslutningar till hållplatser året runt samt gemensamma riktlinjer för väderskydd. De senaste årens kriser (krig, pandemi, inflation och extrema väderhändelser) har visat behovet av robusthet och flexibilitet. Robustheten innebär att kollektivtrafiken, särskilt stomlinjer, måste vara tillförlitlig även vid störningar, vilket kräver bättre ansvarstagande i drift av väg och järnväg samt ökad resiliens hos infrastruktur, fordon och organisationer. Flexibilitet behövs främst utanför stomstråken, där resandeunderlaget är lägre. Där bör alternativa lösningar användas, som mindre fordon och trafik mot bytespunkter eller tågstationer, istället för traditionell linjetrafik. Faktorer som avgångstider, restider och biljettpriser är avgörande för resenärers val, och nya/innovativa lösningar måste få tid att etableras. Kollektivtrafiken är ett gemensamt ansvar och kräver fortsatt samverkan mellan aktörer. Viktiga utvecklingsområden är förbättrad tågtrafik till Trondheim, ökad öst–västlig trafik på Mittbanan samt utveckling av persontrafik längs Inlandsbanan i nord–sydlig riktning. Trafikslag och tidtabeller bör samordnas, med enhetliga biljetter för hela resan.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.
--	--

Mittuniversitetet

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
------------------------------	-----------

Mittuniversitetet ser positivt på ambitionen att stärka kollektivtrafikens roll i transportsystemet och att skapa förutsättningar för ett mer tillgängligt, effektivt och klimatsmart resande.

- Mittuniversitetet vill särskilt trycka på vikten av tågbanor med god standard och hög kapacitet samt funktionella bytespunkter.
- Mittbanan är central för Mittuniversitetet som ett universitet fördelat på två campusområden. Vi ser mycket positivt på Norrtågs målbild över Mittbanan i sin tågvision 2040 men saknar konkretisering av vilka åtgärder som planeras för att uppfylla målbilden i effektmål 1.
- Biljettsystemet för Norrtågstrafiken behöver ses över för att möjliggöra reskort/app i vilken resor kan faktureras en organisation månadsvis.
- Det är även viktigt att ankomst- och avgångstider anpassas efter universitetets verksamhet.
- I framtida upphandlingar av tågagnar behöver skall-kraven på tillgängliga platser uppdateras för att möjliggöra arbete på tåg även för personer som använder hjälpmedel, ex. rullstol. Idag hänvisas man till ett utrymme utan vare sig bord eller vägguttag, i vilket man ska samsas med barnvagnar, skidor, cyklar och stort bagage. Vidare har medarbetaren ingen möjlighet att sitta tillsammans med sina kollegor under resan utan är hänvisad till tågets tambur. Vi föreslår även att man istället för att enbart utgå från kraven i VGU även utgå ifrån de sju designprinciperna för universell utformning i effektmål 3.
- Möjligheten att ställa krav på tysta platser/vagnar på tågen bör även undersökas.
- Det finns behov av förtydliganden i programmet rörande kollektivtrafikens samhällsekonomiska nyttor, relationen mellan kollektivtrafik och godstransporter, biljettpriskostnader samt nya etableringar.
 - På sidan 5 i Trafikförsörjningsprogrammet anges att ”Kollektivtrafiken genererar en samhällsekonomisk nytta som visar sig på många olika sätt”. Forskningen visar att det är ingen universal sanning att kollektivtrafiken alltid genererar samhällsekonomisk nytta. Minskad biltrafik p.g.a. förbättrad kollektivtrafik är generellt en liten effekt, medan kollektivtrafiken har andra fördelar som inte nämns i bakgrundskapitlet, framför allt när det gäller ungas tillgänglighet och resor både till skolan och på fritiden, vilket borde

Se mer om justeringar för respektive kapitel.

framhävas mer. Generellt är det svårt att minska biltrafik genom att göra andra färdmedel mer attraktiva. ○ På sidan 22 anger programmet att: "fler väljer idag bort den egna bilen till förmån för delad mobilitet". Vi undrar om delad mobilitet verkligen har en stor effekt i Jämtland/Härjedalen? Finns data som styrker detta? ○ Tidigare forskning visar på positiva effekter av att möjliggöra en kombination av bil och kollektivtrafik. Att främja resor som kombinerar bil och kollektivtrafik tas dock inte upp i programmet. ○ Anropsstyrd kollektivtrafik tas upp i programmet. Det framgår dock inte tydligt om det har gjorts någon uppföljning av anropsstyrd kollektivtrafik på landsbygden? Hur mycket används den? ○ Något som vi saknar i programmet är resonemang kring möjligheten till kombination av gods- och persontransporter så som Bussgods. Det skulle kunna vara ett sätt att få upp kostnadstäckning för kollektivtrafik i glesbygd. Samtidigt kan man konstatera att på järnväg påverkar godstransporter genom att de konkurrerar med persontågen om kapacitet, vilket kan påverka järnvägens punktlighet. Detta nämns inte heller i rapporten. ○ Biljettpriskostnader nämns inte alls i programmet. Biljettpris är en viktig del för resenärerna som påverkar om kollektivtrafik väljs eller inte. Vi ser från annan forskning att dessa kostnader har ökat väsentligt i många regioner de senaste åren. Hur ser det ut i region Jämtland/Härjedalen? ○ I många av kommunerna i länet pågår ett intensivt arbete med att utveckla nya etableringsområden och Försvarsmakten planerar stora arbetsplatser. Resonemang kring hur planen för att dessa ska ha bra tillgänglighet till kollektivtrafik saknas i programmet.	
--	--

Moderaterna i Jämtland Härjedalen

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Ett lokalt förankrat perspektiv: Ett välfungerande transportsystem ska utgå från invånarnas faktiska behov, att ta sig till arbete, skola, studier, vård och service. Programmet behöver därför tydligare prioritera	

tillgänglighet, punktlighet och robusthet i hela länet. Särskild vikt bör läggas vid att säkerställa rimliga restider och fungerande pendlingsmöjligheter även utanför de största stråken. Effektivitet och ansvar för skattebetalarnas resurser: Trafiklösningar ska vara kostnadseffektiva och ändamålsenliga. Programmet bör i högre grad öppna för flexibilitet och innovation, inklusive samverkan med privata aktörer. Teknikneutralitet och realism: Vi ser positivt på ambitioner kring hållbarhet, men dessa måste genomföras med realism och teknikneutralitet. Klimat- och miljöhänsyn får inte leda till försämrad tillgänglighet eller kraftigt ökade kostnader för invånare och företag. Omställningen ska ske på ett sätt som stärker, inte försvagar, länets konkurrenskraft.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.
--	--

Svenska Turistföreningen

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Planera kollektivtrafiken utifrån fritidsaktiviteter – tillgången på helgtrafik till friluftsliv är låg, framför allt till frilufts nära hållplatser utanför de största tätorterna. Önskar att ett kunskapsunderlag hur fritidsresandet ser ut i länet tas fram tillsammans med friluftsrörelsen och besöksnäringen likt Region Skåne gjort. Sätt mål för marknadsandel fritidsresande – anta tydliga mål hur andelen fritidsresande ska öka Namnge hållplatser efter friluftsplatser – för att skapa enkelhet att hitta Sätt tidtabeller tidigare – för planering av evenemang och turister. Viktigt att fjärrtåg och busstrafik synkroniserade så att resenär kan boka sammanhängande Resplus- biljetter Utnyttja de stora turistevenemangen Anpassa och marknadsför närtrafiken för turism och friluftsliv Förbättrad tillgänglighet till Ljungdalen – ökad turtäthet och kollektivtrafiklinjer, saknas lämpliga anslutningar trots stor efterfrågan	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Synskadades riksförbund

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Det saknas ett tydligt funktionshinderperspektiv i hur trafiksystemet ska möjliggöra jämlika resor. Personer i arbetsför ålder som är färdtjänstberättigade får ofta sämre möjligheter att arbetspendla på grund av samplanering, begränsade tider och höga kostnader. Barn och unga reser gratis i kollektivtrafiken, men barn med färdtjänst betalar halv taxa, vilket skapar ojämlikhet. Extra avgifter vid bokning samma dag finns bara i särskild kollektivtrafik. Den generella prissättningen mellan särskild och allmän trafik är orättvis och strider mot nationella mål, FN-konventionen och Trafikförsörjningsprogrammet. Indexuppräknings har ökat klyftan ytterligare. Föräldrar som använder färdtjänst måste betala barntaxa för barn över 6 år och får bara ta med ett barn, vilket begränsar familjers delaktighet och strider mot barnkonventionen. 5.1 God tillgänglighet: Det saknas ett tydligt fokus på inre och yttre hållplatsutrop, trots att detta är en grundförutsättning för att personer med synnedsättning ska kunna orientera sig och resa självständigt. Tydliga och fasta hållplatser med möjlighet till talad information är nödvändiga för att kollektivtrafiken ska vara användbar. Alla bussar behöver angöra samma hållplatsstolpe så att resenärer med synnedsättning kan hitta rätt buss och höra de utvändiga utropen. Utan talad information om vilken buss som kommer kan en synskadad person varken identifiera fordonet eller signalera att det ska stanna, vilket gör kollektivtrafiken otillgänglig i praktiken. Dessa brister måste åtgärdas för att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig på lika villkor för personer med synnedsättning. 6.1 Effektmål: Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar och ökad geografisk tillgänglighet	Se mer om justeringar för respektive kapitel. Personer som bor i områden med lågt eller obefintligt utbud av kollektivtrafik har begränsade möjligheter att arbetspendla med allmän kollektivtrafik. För dem som är berättigade till färdtjänst finns dock möjlighet att resa till arbetet, även om förutsättningarna vad gäller tider och kostnader inte alltid är optimala. Färdtjänstresenärer betalar 10 procent av resans kostnad, vilket ligger i nivå med kostnadstäckningen för många regionbusslinjer. Samtidigt kan stadsbusslinjer ha en betydligt högre andel av kostnaderna täckta av biljettintäkter.

Den redovisade nöjdheten speglar endast genomförda resor och inte de resor som aldrig blir av på grund av regler eller avslag. Statistik i bilaga 3 visar minskade tillstånd och resor, men saknar uppgifter om orsaker till avslag. SRF:s utredning visar att allt fler förlorar sina tillstånd, vilket leder till ökad isolering och minskat samhällsdeltagande.

Missnöje fångas inte upp eftersom det saknas ett enkelt system för att anmäla brister. För att ge en rättvis bild krävs en mer nyanserad redovisning av nöjdhet som inkluderar avslag, uteblivna resor och hinder i regelverket.

Det bör också tydliggöras vilka reseregler som styr färdtjänsten, och dessa bör publiceras i bilaga 3 för att ge både medborgare och beslutsfattare en helhetsbild.

6.3 Effektmål: Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla

Mål för särskild kollektivtrafik saknas

Yrkanden:

Att egenavgiften för färdtjänst, som är en del av den särskilda kollektivtrafiken, ska vara densamma som avgiften för den allmänna kollektivtrafiken.

Att barn som reser med färdtjänst skall göra det gratis precis som andra barn i regionen som nyttjar kollektivtrafiken.

Att reglerna för färdtjänstresor tydligt presenteras och revideras utifrån ett rättviseperspektiv enligt våra ovanstående synpunkter.

Att föräldrar får ta med samtliga egna minderåriga barn kostnadsfritt på färdtjänstresa.

Att samråd med vår och andra funktionshinderorganisationer fortsätter och finns med i arbetet med tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken.

Särskild kollektivtrafik innebär en högre servicenivå, bland annat genom dörr-till-dörr-transporter, vilket också medför högre kostnader jämfört med allmän kollektivtrafik. Det är främst personer med tillfälliga behov, exempelvis vid benbrott, som förlorar sitt färdtjänsttillstånd när deras tillstånd förbättras. Alla barn i länet får ett ungdomskort, men på grund av begränsat utbud i vissa områden har inte alla möjlighet att använda det. Barn som är berättigade till färdtjänst kan ändå alltid resa, även om det medför en avgift, en service som inte erbjuds andra barn. I den allmänna kollektivtrafiken reser medresenär eller ledsagare avgiftsfritt. Föräldrar får ta med ett barn upp till 6 år utan extra kostnad. Fler barn kan tas med, men då tillkommer avgift.

	Resenärer har flera sätt att lämna synpunkter till Länstrafiken, exempelvis via telefon (vardagar kl. 9–15, med lunchstängt kl. 12–13), e-post eller digitalt via webbplatsen. Information om regler och villkor finns även samlad i broschyren <u>RS/102/2024</u>.
--	--

Åre Destination

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
4.3 Förändrad mobilitet Den ökande digitaliseringen och nya mobilitetstjänster som lånecyklar, elsparkcyklar och bilpooler gör det enklare att kombinera olika färdssätt och minskar behovet av egen bil. Kollektivtrafiken blir därmed en del av ett bredare mobilitetssystem, där resenärer förväntar sig snabba, flexibla och valbara alternativ. Förutsättningarna skiljer sig dock mellan stad och landsbygd, vilket kräver anpassade lösningar. Det är lika viktigt att kunna resa vidare på destinationen som att ta sig dit — exempelvis i Åre, där många besökare anländer med tåg och saknar möjlighet till biltransport. Meråkerbanans utveckling kommer att innebära fler resenärer västerifrån, vilket ytterligare ökar behovet av välfungerande lokala mobilitetslösningar när resan fortsätter från stationen. Övrigt: Gällande personalförsörjning så är det en ökande pendling från fler orter till Åre. (Undersåker, Järpen, Mörsil, Mattmar)	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Säsongvariationer. Flexibilitet i tidtabeller. Både uppåt och nedåt. I besöksnäringssorter är det mer tryck på helger än på vardagar. Behov av resor nattetid för främst personal.

Kan det skapas mer synergier för val av mer kollektiva trafikslag att man under liftöppettider åker på alla bussar gratis. Detta då fler bor i en större geografi.

noterat ett önskemål som vi själva inte är tekniskt insatta i men en buss till på varje skidbusstrafiklinje skulle göra att hela upplägget skulle rulla på ett annat sätt. En anpassning till kundunderlaget och mindre tidtabellkänsligt.

Åre kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Programmet behöver en tydligare röd tråd – från globala mål och nuläge till strategier, ekonomi, genomförande och uppföljning. Målen måste förankras regionalt och kopplas tydligt till hur kollektivtrafiken faktiskt fungerar i länet. En sammanfattande analys och slutsatsdel efter varje avsnitt skulle stärka dokumentets styrning. Begreppet kollektiv mobilitet bör användas mer konsekvent. Utvecklingen av pendlingsstråk är positiv, men bör kompletteras med bättre möjligheter västerut, exempelvis tåg till/från Duved och Storlien. Pendlarparkeringar behöver fortsatt utvecklas genom samarbete mellan kommun och Länstrafiken. Tidtabeller för tåg och bussar måste synkas för att skapa ett sömlöst resande. Fler regionala centra och pendlingsmönster bör lyftas fram – inte bara Östersund. Landsbygdens behov av kollektiv mobilitet måste få större utrymme, gärna med konkreta exempel från bygderna. Nya mobilitetsformer som anropsstyrd trafik och pilotprojekt bör testas, särskilt där dagens trafik har lågt nyttjande. Det behövs en samlad lista/handlingsplan där kommunernas synpunkter, brister och idéer dokumenteras och följs upp med tydliga prioriteringar och tidsperspektiv. <i>1 Ett strategiskt program för kollektivtrafikens utveckling</i>	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Programmet beskriver kollektivtrafikens uppdrag väl, men behöver en tydligare röd tråd från målbild till konkret genomförande.

Det bör finnas en samlad handlingsplan kopplad till trafikplanen som visar vilka behov, brister och önskemål som finns i varje kommun.

En sådan handlingsplan skulle ge bättre kontinuitet, överblick och operativ styrning av vilka åtgärder som behöver genomföras.

Syftet är att skapa ett mer sammanhållet, transparent och praktiskt användbart

2 Globala och nationella mål lägger grunden

Kapitel 2 behöver gå från beskrivande till styrande genom att tydligt visa hur målen påverkar prioriteringar, avvägningar och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet.

Kopplingen mellan mål och regionala förutsättningar är otydlig. Målen måste konkretiseras utifrån länets verklighet: stora avstånd, säsongvariationer och besöksnäring.

Listningen av globala mål upplevs som lösryckt. Antingen bör kopplingen förtydligas eller renodlas till ett fåtal relevanta mål, t.ex. mål 11 och 13.

Det saknas en tydlig koppling mellan mål och programmets prioriteringar. Avsnittet behöver visa vilka mål som väger tyngst och hur målkonflikter hanteras, t.ex. glesbygdstillgänglighet kontra klimat och kostnad.

Målen kopplas inte till uppföljning och genomförande. Det behöver framgå hur målen bryts ner, följs upp och hänger ihop med programmets indikatorer och åtgärder.

De regionala målen, särskilt Fossilfritt 2030, måste få en mer styrande roll. Det bör tydliggöras vilka omställningar som krävs i fordon, infrastruktur och drift.

Det saknas en nulägesbild som visar var regionen står i förhållande till målen (t.ex. utsläpp, fossilfria drivmedel, resandeutveckling). Utan detta går det inte att bedöma om föreslagna åtgärder är tillräckliga.

Kommunen föreslår därför att avsnittet kompletteras med en kort nulägesanalys som binder samman nuläge, mål och prioriteringar.

3 Kollektivtrafiken i länet

Alla delar av kollektivtrafiken – tåg, bussar och mindre fordon – är viktiga för ett sammanhållet transportsystem, men i riktig glesbygd är det svårt att ersätta bilen fullt ut.

Satsningen på stomstråk är därför bra som bas, men räcker inte för att möta alla behov.

Kollektiv arbetspendling är idag främst anpassad för kontorsarbetare dagtid, inte för bristyrken med oregelbundna arbetstider, som städpersonal och anställda inom besöksnäringen.

Programmet utgår i hög grad från ett traditionellt pendlarperspektiv, med fokus på staden, och tar för lite hänsyn till landsbygdens förutsättningar.

Besöksnäringen behandlas som ”en näring som alla andra”, men dess arbetstagare ges inte samma faktiska möjligheter att resa kollektivt till sina arbetsplatser.

I en besöksintensiv kommun som Åre blir detta särskilt tydligt: programmet saknar koppling till näringslivets behov, besöksnäringens logik och kompetensförsörjning.

Sammantaget tar trafikförsörjningsprogrammet för liten hänsyn till de särskilda förutsättningarna i kommuner där besöksnäringen är central och där arbetstider och resmönster skiljer sig från traditionell pendling.

3.2.1 Norrtågstrafiken

Positivt med fler tågturer, men vid det fetstilta ska det stå västerut istället.

*För sträckorna **österut** från Östersund är målbilden enligt visionen närmare en dubblering av dagens trafik till 9 dubbelturer Åre/Duved–Östersund och 4 dubbelturer Trondheim–Åre/Duved.*

3.4 Utbud av kollektivtrafik

Figur 7 skulle bli lättare att förstå om ortsnamn lades till som referenspunkter och kommungränser markerades tydligare.

Figur 8 behöver större kartor för att informationen om helgutbud ska vara läsbar.

Tabell 1 visar minsta turutbud, men för Åre – där invånarantalet varierar kraftigt med turistsäsongen – krävs flexibilitet i kvälls- och helgtrafik.

Kollektivtrafiken måste dimensioneras så att den möter behoven hos både besökare och säsongsarbetare, inte bara fastboende.

3.5 Arbetsmarknader och pendlingsmönster

Texten beskriver att Jämtland enligt SCB består av tre lokala arbetsmarknader, men att det finns ett behov av att även visa pendlingsmönster på kommunnivå för att förstå hur människor faktiskt rör sig mellan bostad och arbete i mindre skala.

Regioncentrum Östersund lyfts fram som länets tydliga kärna, men det föreslås att även mindre orter med betydande arbetspendling bör namnges och synliggöras för att ge en mer komplett bild av regionens funktionella struktur.

En mening kopplad till Figur 9 behöver förtydligas. Den lyder:

“Sekundära centrum: En utpendling till ett primärt centrum är högre än 15 procent...som är beroende av den.”

Här saknas antingen ett ord eller så bör meningen omformuleras för att bli mer lättbegriplig. Ett förslag är:

“Sekundära centrum definieras som orter där mer än 15 procent av de sysselsatta pendlar till ett primärt centrum, vilket innebär att orten är funktionellt beroende av det primära centrumet.”

I Figur 10, som visar en karta och tabell över in- och utpendling till Östersund, efterfrågas:

ett förtydligande om att siffrorna avser daglig pendling, vilket år uppgifterna gäller, samt att motsvarande information även bör tas fram för övriga primära centrum i länet.

4 Trender

Kapitlet behöver gå från beskrivande till analytiskt och styrande och hur trenderna påverkar programmets prioriteringar och val av åtgärder.

För att avsnittet ska bli styrande behöver det tydligare framgå:

- vilka trender som är mest kritiska att hantera
- hur de förhåller sig till varandra
- Hur de påverkar programmets prioriteringar och vägval

Givet länets geografi och klimatförutsättningar finns behov av en mer fördjupad analys av hur extremväder påverkar kollektivtrafiken, exempelvis kopplat till:

- sårbara stråk och noder
- vinterklimat, ras/skred, översvämningar och avbrott i infrastruktur
- påverkan på tillförlitlighet och robusthet i systemet

Kommunen ser att denna fråga bör analyseras mer samlat, exempelvis genom en särskild klimatanpassningsanalys, som kan ligga till grund för programmets prioriteringar och åtgärder.

Det bör tydliggöras hur trenderna tar sig uttryck i länet, exempelvis kopplat till:

- besöksnäringens påverkan på resmönster och kapacitetsbehov
- stora avstånd och låg befolkningstäthet
- variationer över säsong

Kommunen bedömer att flera viktiga trender med stor betydelse för kollektivtrafikens utveckling i länet saknas eller är otillräckligt belysta, och att dessa behöver integreras tydligare i analysen samt kopplas till programmets inriktning och prioriteringar.

- Besöksnäringens påverkan, med stora säsongsvariationer och tillfälliga flöden som ställer krav på flexibilitet, kapacitet och samordning mellan trafikslag

- Kapacitet och effekt i energisystemet, där elektrifieringen ökar beroendet av elnätets kapacitet och tillgång till laddinfrastruktur, särskilt i glesbygd
- Robusthet och beredskap, där behovet av ett motståndskraftigt transportsystem omfattar fler typer av störningar än extremväder, såsom elavbrott, drivmedelsförsörjning och andra samhällskriser
- Ekonomiska förutsättningar och finansiering, med ökade kostnader och förändrad efterfrågan som ställer krav på prioriteringar och effektiv resursanvändning

Det vore bra att även belysa hur förändrad mobilitet (Kapitel 4.3) påverkar just region Jämtland Härjedalen och vad som karaktäriserar regionens och kommunernas tätorter, från de stora till de mindre liksom dess landsbygd, när det gäller detta. Till exempel vilka likheter och skillnader som finns och hur samverkan och samarbete kommunerna emellan kan bidra till att möta kraven på nya mobilitetsformer.

Förändrad livsstil och resvanor. Arbeten som inte är bundna i tid och rum skulle kunna exemplifieras och behovet av anpassning till besöksnäringens variation ges som exempel över ökande krav på flexibla lösningar.

Kompetensförsörjning: Förslag att tillföra information om vad som görs inom regionen för att minska de problem som brist på utbildad arbetskraft innebär.

5 Behov av kollektivtrafik i Jämtland

Förslag att ändra rubriken på kapitel 5 till “Behov av **kollektiv mobilitet** i Jämtland”. Detta för att tydliggöra att det är själva möjligheten att förflytta sig kollektivt på många olika sätt, mellan exempelvis bostaden och arbetsplatsen, som är i fokus. Generellt sett borde kollektiv mobilitet som uttryck användas i större utsträckning.

5.1 God tillgänglighet

Behovet av ett utvecklat kollektivtrafikutbud som bättre svarar upp mot resbehoven är konstaterat. God tillgänglighet innefattar både geografisk liksom fysisk tillgänglighet. Både fjällvärldens karaktäristiska säsongsvariationer i befolkning och aktivitet liksom de mer glesbefolkade områdenas begränsade resandeunderlag tas upp.

För att det varierade resbehovet på landsbygden ska kunna mötas och överföringen från bilresande till mer kollektivt resande ska ske behövs nya innovativa, kollektiva mobilitetslösningar. Det är angeläget att det prioriteras. Det är också en fråga om social inkludering där jämlika förutsättningar ges för att minska skillnader i samhället, där kollektivtrafiken definitivt kan vara ett sådant verktyg.

Ett fokus på att utveckla pendlingsstråket med fortsatt bra pendlarparkeringar är angeläget. En bredd av pendlingsmöjligheter med tider som funkar för många är

angeläget och logiskt. Där skulle det bidra än mer till att få fler att välja kollektiv pendling genom att öppna upp med bättre förutsättningar västerut med tåget, både till/från Duved liksom förlängning till/från Storlien. I dagsläget är det ett för långt glapp mellan kl 06 & kl 10 för att pendling från Duved och österut ska vara attraktiv för fler. Det vore till gagn för hela regionen om det skulle möjliggöras.

Med fler turer kan även andra typer av resor anses attraktiva, till exempel fritidsresor tur och retur Östersund Åre för skidåkning över en dag. Med anslutande lokalbussar från tågstationen som stämmer med tågtidtabell kan även vistelser över längre tid ske utan behov av bil.

Befolkningsutvecklingen och de mål som satts för exempelvis Åre kommun borde läggas till i sista stycket om befolkningen i länet. Åre kommuns befolkningsmål för år 2050 är 18 000 invånare. För att kunna växa och bli fler behöver vi en vidgad arbetsmarknad som innebär att det exempelvis är enkelt att jobba på tåget, men även att det finns ett tillräckligt turutbud med avgångar som gör det möjligt att pendla för fler som också har mer platsbundna arbeten.

Det finns ett behov av analys och utredning om vad som behövs för att vidga arbetsmarknaden, utbildningsmöjligheter och nå fritidsaktiviteter genom kollektiv mobilitet och göra det attraktivt.

En utveckling av andra typer av kollektiv mobilitet och anropsstyrd trafik borde testas genom exempelvis pilotprojekt. Goda exempel finns att lära av från andra regioner och kommuner, till exempel Ånge kommun och region Västernorrland. Det är viktigt att dessa behov fångas upp i effektmål och strategierna i trafikförsörjningsprogrammet.

5.2.2 Arbets- och studiependling

Lägg eventuellt till något mer om förutsättningarna för arbetspendling för de som jobbar inom besöksnäringen. När andra är lediga så jobbar de inom denna näring oavsett det är nattetid, röda dagar eller helgdagar.

5.2.3 Turism och besöksnäring

Förslag om att lägga till om behovet av att nationella tåg tidsmässigt är i bra synk med regionala tåg och lokalbussar.

6 Trafikförsörjningsprogrammets mål

Det är bra att det finns måltal att jobba mot i form av de fyra effektmålen.

6.3 Effektmål: “Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla”.

Kan vara bra att även betona att vad god tillgänglighet innebär med exempel. Till exempel att det är lätt att orientera sig, att skyltar vid hållplatser finns och är

korrekta samt att anslutande gång- och cykelvägar underlättar att ta sig till kollektivtrafiken.

Det saknas måltal för andel hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn som ska vara tillgänglighetsanpassade, det står bara att det ska öka. Det borde gå att formulera en konkret andel.

6.4 Effektmål: Minskad miljö- och klimatpåverkan

Förslag på tillägg: Etableringen av laddinfrastruktur i strategiska lägen behövs och bör finnas med tidigt i samhällsplaneringen. Laddstationer för bussar och annan tung trafik ska vara lämpligt placerade i förhållande till oskyddade trafikanter med hänsyn tagen till trafiksäkerhetsaspekter och trygghet.

Att bussarna körs på ett ekonomiskt och sparsamt sätt (Heavy Ecodriving) bidrar också till att minska utsläppsnivåerna för drivmedel. Det borde också vara med i stycket om hur når vi dit.

Måltalen kan möjligen bli än tydligare i förhållande till den löpande texten genom att rama in dem/sätta dem i en tabell. En förklaring vore bra till vad klass 1,2 och 3 för tillgänglighetsanpassade bussar betyder.

Föreslår att istället för rubriken “Hur når vi dit” kan det stå “Hur vi når dit”. Det innebär att vi går från en frågeställning till ett konstaterande.

7 *Strategier*

"Region Jämtland Härjedalen kan inte lösa kollektivtrafikens utmaningar på egen hand. Samverkan är nödvändig och formerna behöver kontinuerligt utvecklas. Viktiga parter är exempelvis länets kommuner, Norrlandslänen (däribland Fyrlänssamarbetet med Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten), arbetsplatser och skolor, väghållare, infrastrukturägare, myndigheter, organisationer och de trafikföretag som är verksamma i länet. Och inte minst resenärerna – befintliga och potentiella."

Inom respektive strategi finns aktiviteter som Region Jämtland Härjedalen prioriterar att utveckla under programperioden. Kanske vore det bra att beskriva vad som krävs av eller vilket stöd som är önskvärt från kommuner, väghållare, skolor med flera också. Eller åtminstone tydliggöra hur samverkan ska ske. Då blir förutsättningarna för att genomföra målen klarare och det blir tydligare för andra parter vad som förväntas av dem.

7.1 Resenären i fokus

Vid prioriteringar skulle det kunna tillföras exempel på vilka åtgärder som gjorts eller kan göras inom mobility management.

7.3 Dra nytta av digitaliseringens möjligheter

I sjätte stycket står förkortningen API:er vilken skulle behöva en förklaring av dess betydelse. Eller hänvisning om det förklarats tidigare i programmet.

8 Genomförande

8.4 Ansvar och roller kopplade till kollektivtrafiken i länet

Vem som ansvar för vägar och hållplatser varierar vilket beskrivs i stycket. Det blir dock tvetydigt när det både står att väghållaren har ansvar för hållplatsers stolpar samtidigt som det står att det är Region Jämtland Härjedalen som ansvarar för hållplatsstolpar. Detta behöver förtydligas. Riktlinjer och rutiner för vilka ansvarsområden som gäller för respektive aktör borde tas fram.

8.5 Samverkan med kommunerna

Samverkan på flera olika nivåer är viktigt, från det övergripande till det operativa. För detta finns planerade och årligen återkommande samråd. Åre kommun ser också ett behov av att de synpunkter, brister och idéer som inkommer till Länstrafiken från kommunen (alla kommuner), blir en del av en sammanställning, en samlad lista/handlingsplan, med en förbättrings- och utvecklingsinriktning, utifrån behov, brister och önskemål. Det kan vara ett praktiskt sätt som kompletterar de olika nivåerna av samverkan, innehållet i

trafikförsörjningsprogrammet samt trafikplanen, på ett konkret och tydligt sätt. Förslag på åtgärder kan ingå, även tidsperspektiven på lång, medel och kort sikt liksom vad som bör prioriteras. Här kan även de synpunkter som inkommer från allmänheten via kommunen noteras.

Åre kommun kommer att ta fram ett eget arbetsdokument med en sådan sammanställning för vidare förbättrings- och utvecklingsarbete med kollektivtrafiken.

9 Ekonomi

Kostsamma kollektivtrafiklösningar (t ex gymnasieelever med särskilda behov) skulle behöva ses över för att möjligen kunna bli mer kostnadseffektiva, men ändå erbjuda samma service.

10 Uppföljning

Genom den föreslagna sammanställningen av förbättrings- och utvecklingsåtgärder under kapitel 8 “Genomförande” kan uppföljning av mål och åtgärder i trafikförsörjningsprogrammet bli enklare och tydligare.

Bilaga 1

1.1.3 Mittstråket Östersund-Storlien

Sista stycket informerar om kommersiell trafik. Där måste ändring av text göras för att tydliggöra att skidbussarna i Åredalen numera är en del i ordinarie linjetrafik sen juni 2024.

Bussarna trafikerar också sträckorna under barmarkssäsongen. De är mer flexibla och möter de behov som finns utifrån säsongvariation, då det är skidor, cykel eller vandring som dominerar.

Östersunds kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Kommunen är positiv till programmet övergripande inriktning, men det finns delar som behöver förtydligas och utvecklas vidare. Regionala mål Programmet saknar en tydlig koppling till den övergripande regionala utvecklingsstrategin samt den regionala transportplanen. Effektmålen bör kopplas tydligare till den regionala utvecklingsstrategin och den regionala transportplanen omhändertas inte i programmet. Detta gäller bland annat målet om snabba och pålitliga tågförbindelser. Utveckling av kollektivtrafiken Det saknas en tydlig vision och strategi för att fortsätta utveckla stadstrafiken för att nå målet om 35 procent marknadsandel till år 2025 Behov av att utvärdera och utveckla den stadsnära regionaltrafiken inom 3 mil från Östersunds centrum, som hänger ihop med Östersundslänken, avveckling av busstationen och eventuella behov av infrastruktursatsningar i bl.a. Brunflo och Lit.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Behov av tydligare utvecklingsinriktning för anropsstyrd trafik, potential att skapa synergier med skolskjuts och färdtjänst

Östersundslänken kommer att påverka trafikens struktur och ekonomi och bör därför beskrivas och integreras i programmet.

Behov att förtydliga hur tåg- och busstrafik kompletterar varandra, särskilt i relation till Norrtågs tågvision och SJ:s tågplan samt till olika restidsmål bland annat för Mittstråket

Social hållbarhet och tillgänglighet

Kommunen välkomnar att ta fram åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning men kopplingen mellan ambition och genomförande bör förtydligas.

Det finns en risk att tillgänglighetsåtgärder prioriteras på sträckor med högre resande och att där resandeunderlaget är lägre men vissa grupper har stora behov får lägre prioritet.

Barnperspektivet kan stärkas ytterligare, möjligheter till en självständig vardag både skolresor och fritid på landsbygd och i hushåll med begränsad tillgång till bil.

Jämställdhet finns en risk att skillnader beskrivs som ett nuläge snarare än en faktor i utveckling av kollektivtrafiken och risken är då att nuvarande strukturer upprätthålls.

Hållplatser

Riktvärden för avstånd till närmaste hållplats behöver förtydligas s.11, i programmet saknas riktvärde för tätort. Östersund har 300 meter fågelväg för tätort och 600 meter på landsbygd

Tillgänglighetskrav i bilaga 2 behöver utvecklas utifrån hållplatstyp med fördel baserat på Trafikverkets klassificering.

Behov av tydliga riktlinjer för information på hållplatser så som namnskyltning, anslag, realtidsskyltar, utrop. Informationen i Östersund är bristfällig.

Fritidsresor

Saknas fördjupad behovsanalys för fritidsresor

Fritidsresor bör utgöra ett särskilt fokusområde i trafikutvecklingen

Uppföljning effektmål

Effektmål 1 kan inte enbart grunda sig i upplevelser utan måste även omfatta nyckeltal som fångar strukturella förutsättningar för resandet

Marknadsandel utifrån motoriserade persontransporter är problematiskt och färdmedelfördelning bör övervägas som indikator.

Nyckeltal för tillgänglighet bör utvecklas utifrån synpunkter på social hållbarhet och tillgänglighet

Utbud visavi efterfrågan

Behov av att tydligare omhänderta dynamiken mellan utbud och efterfrågan. Attraktiv kollektivtrafik kan generera behov och bidra till ökar resande i sig.

Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen

Avsnitt 7.2: prioriteringen som gäller samverkan mellan aktörer kan konkretiseras. På vilket sätt ska samverkan leda till utveckling?

För att underlätta den kommunala fysiska planeringen finns behov av planeringsunderlag med tydligare analys och målbild för utvecklingen av kollektivtrafiken

Tillväxt

Förtydliga hur utvecklingen av trafiken ska förhålla sig till samhällsutvecklingen vid tillväxt. Ökad befolkning bidrar till ökade intäkter vilket bör speglas i trafikutbud.

Förtydliga förhållningssättet vid utveckling av trafik i nya områden eller större exploateringar. Ett attraktivt utbud behöver finnas vid inflyttning. Här kan kommuner möta krav på tilläggsköp.

Programmets utformning

Läshänvisning bör inkluderas på slutet av inledningskapitlet, särskilt kapitel 3 och 4

Vad menas med “prioritera” är det faktiska åtgärder som följs upp?

Begrepp behöver ses över och göras mer konsekvent
Källhänvisning är undermålig och bör utvecklas

Övrigt

Ett 50-tal mindre synpunkter har sammanställts med hänvisning till olika sidnummer i trafikförsörjningsprogrammet.

PRO Jämtlands län

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
PRO Jämtlands län är positiva till att få lämna synpunkter på programmet ur pensionärernas perspektiv. På sid 10, kap 3.2.2 (Trafiken på Inlandsbanan), tycker PRO texten är för kort och efterfrågar att Inlandsbanans betydelse i beredskap/kris/krig tydliggörs, samt önskar förtydligande om regionens ansvar och banans roll i länets trafikstruktur. På sid 11, kap 3.3.1 och sid 13, kap 3.3.3 (anropsstyrd trafik) vill PRO att nulägesbeskrivningen kompletteras med vilken framförhållning som gäller för beställning. PRO hänvisar till dagens regel “senast vardagen före resdagen mellan kl 08.00–16.00”. I kap 6, avsnitt 6.3 anser PRO att närtrafik/anropsstyrd trafik saknas i målbeskrivningen och vill att tillgänglighet även ska omfatta rimliga krav på framförhållning, dvs. bibehålla dagens regler. De lyfter även riksfärdtjänst och menar att programmet bör ha en målsättning kring mer rimlig framförhållning än dagens uppgift om “upp till 4 veckor” handläggningstid. PRO saknar att dokumentet beskriver linjenätets betydelse i krigs-/krissituationer och kopplar det till att kollektivtrafikens robusthet blir särskilt viktig vid t.ex. drivmedelsransonering. Gällande sid 11, kap 3.3.1 och bilaga om färdtjänst anser PRO att riktvärden om 800 m/600 m till hållplats är långa avstånd för äldre och personer med rörelsehinder och menar att färdtjänstens förutsättningar behöver ta hänsyn till detta.	Se mer om justeringar för respektive kapitel. Handläggningstiden är som längst 4 veckor och det är bara i samband med större helger så som jul och nyår som handläggningstiden är så pass lång. Synpunkten Föranleder ingen ändring. Riktvärdet på 600-800 meter kan vara för långt för vissa personer och beaktas i bedömningen om personen är färdtjänstberättigad. Anledningen till att

PRO efterfrågar förtydliganden om varför antalet färdtjänststillstånd minskat kraftigt när ansvaret flyttades från kommunerna till regionen, hur detta påverkat tidigare beviljade, samt hur samordningsvinsten relaterar till resandet. Gäller bilagan om färdtjänst.

I bilagan om färdtjänst vill PRO ha förtydliganden och gärna statistik kring minskat antal riksfärdtjänstresor, inklusive ev. kommungränsresor, och vill ha klarhet i vad som avses med *förändringar 2019* och *striktare myndighetsutövning* samt vad det innebär för resor till/från Östersunds och Strömsunds kommuner som inte överlämnat uppdraget till regionen.

PRO lyfter som positivt att programmet tydliggör att en växande äldre befolkning ökar kraven på tillgänglighet, och noterar särskilt skrivningar om att särskild kollektivtrafik (färdtjänst och anropsstyrda lösningar) blir allt viktigare (bl.a. hänvisning till sid 23) samt instämmer i inriktningen i kap 4.4 och att definitionen i kap 5.1 är en bra grund.

PRO anser att målkapitlet (s. 14, kap 3.3.6) saknar mål för taxitillgång i kommunerna och att ett sådant mål vore vägledande vid upphandlingar.

PRO är positiva till att serviceresor hanteras på sid 26, kap 5.2.4 men vill att “modernisera och vidareutveckla” närtrafiken förtydligas. De ser risk att nya tekniska lösningar missgynnar personer med låg digital förmåga och betonar behov av lösningar som fungerar **både med och utan digital teknik**.

PRO saknar beskrivning i anslutning till kap 5.2.4, efterföljande kap 5.3 och regional utveckling av hur kortare serviceresor över länsgräns ska lösas och om närtrafik/anropsstyrd trafik fungerar över länsgränser.

På sid 30, kap 6.3 och sid 35, kap 7.5 noteras att målen begränsas till hållplatser med >20 påstigande/dygn, PRO tycker målsättningen blir passiv i relation till behovet men förstår prioritering, och föreslår samverkan med civilsamhället för att åtgärda brister där region/kommun inte kan prioritera.

Gällande biljett- och betalsystem på sid 32, kap 7.1 vill PRO att avsnittet även tar upp beredskap vid kris (t.ex. internetstörning) och att kontanter ska kunna användas, både av beredskapsskäl och för personer som har svårt med digitala betalsystem. De uppskattar dock skrivningen på s. 33 om att även de som inte använder digitala tjänster ska få ett likvärdigt erbjudande och vill att detta lyfts även under kap 6.3 (tillgänglighet).

På sid 34, kap 7.4 frågar PRO varför samåkningstjänster bara nämns som landsbygdslösning och menar att de även kan fungera i tätorter/stad.

färdtjänststillstånden minskat beror bland annat på pandemin då flera kunder avled, men också som redan beskrivs i bilaga 3 minskat behov då de allmänna trafikslagen är mer tillgängliga och tydligare hänvisning till lagen och en striktare myndighetsutövning. I och med att det idag är länsfärdtjänst och färdtjänst därmed inte bara är begränsat till så har det blivit fler färdtjänstresor istället för riksfärdtjänst. Vid upphandling av särskilt kollektivtrafik möjliggör länstrafiken för att taxibolaget även ska kunna ta andra körningar för att skapa ökade förutsättningar för taxitillgång i kommunerna.

I Bilaga 1 (linjer och utbud) lyfter PRO ett konkret behov från norra länsdelen om koppling Backe–Rossön–Hoting och önskar en översyn av var mer anropsstyrd trafik kan införas för bättre tillgänglighet till samhällsservice i hela länet.

Region Västerbotten

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Region Västerbotten anser att programmet formulerar relevanta mål, men ser förbättringspotential i hur mål, målgrupper och underlag struktureras och kopplas ihop för att öka tydlighet och styrkraft. Region Västerbotten föreslår att målen kopplas tydligare till mätbara indikatorer och en mer utvecklad uppföljningslogik för att underlätta politisk styrning och uppföljning över tid. De lyfter att programmet har styrkor i sitt faktabaserade angreppssätt och sin medvetenhet om länets begränsningar, men att avsaknad av konkreta prioriteringar/uppföljningsbara indikatorer kan försvåra bedömning av måluppfyllelse och minska genomslag när avvägningar behöver göras. Programmet berör viktiga målgrupper (t.ex. boende i glesbygd, barn och unga samt personer med funktionsnedsättning), men de framträder främst tematiskt. Region Västerbotten efterfrågar en mer samlad redovisning av prioriterade målgrupper och hur deras behov konkret påverkar prioriteringar och avvägningar. De hänvisar till att Transportstyrelsens tillsyn av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Västerbotten (2023) efterfrågade en samlad målgruppsanalys kopplad till kravet om tillgänglighet för alla, vilket är bakgrunden till deras inspel. Region Västerbotten bedömer att bilagorna är ett omfattande och värdefullt faktaunderlag, men att deras roll i förhållande till huvudprogrammet behöver förtydligas. Annars finns risk att bilagor får stor praktisk betydelse utan att det är klart vad som är styrande respektive beskrivande. De föreslår att bilagornas viktigaste slutsatser sammanfattas i programtexten, så att den strategiska styrningen utgår från trafikförsörjningsprogrammet som samlat dokument.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Region Gävleborg

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Uttrycker sin uppskattning att ha fått ta del av programmet och ser fram emot ett fortsatt gott samarbete.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Region Dalarna

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Tackar för möjligheten att svara och har inga åsikter eller kommentarer.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Ragunda kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Inga kommentarer	Se mer om justeringar för respektive kapitel.

Strömsunds kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Strömsunds kommun påtalar vikten av tillgänglig kollektivtrafik och utveckling av linjetrafiken med bytespunkter i Strömsunds kommun. Vidare understryks vikten av att kollektivtrafiken ansluter till avgångar och ankomster med tåg vid Östersunds centralstation.	Se mer om justeringar för respektive kapitel.