

Bilaga 1. Resandet per linje i den upphandlade busstrafiken

Sammanställning av resandet åren 2016-2019 i den upphandlade regionala kollektivtrafiken (ej Närtrafik och Anropsstyrd trafik). Siffrorna visar antal påstigande där resan börjar och/eller slutar i Jämtland.

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Interregional busstrafik					
26 Ånge - Ytterhogdal - Sveg	4 000	4 000	2 000	2 000	-50%
30 Sundsvall - Bispgården - Hammarstrand	5 000	6 000	5 000	5 000	0%
39 Hoting - Backe - Ramsle - Sollefteå	1 000	8 000	7 000	4 000	300%
40 Örnsköldsvik - Sollefteå - Hammarstrand - Östersund	54 000	54 000	50 000	47 000	0%
41 (Hoting) - Backe - Junsele	-	-	-	-	
45 Gällivare - Storuman - Dorotea - Östersund	36 000	35 000	35 000	36 000	0%
46 Mora - Sveg - Östersund	72 000	70 000	68 000	61 000	-15%
47 Dorotea - Hoting	3 000	2 000	-	1 000	-67%
56 Sveg - Älvros - Ytterhogdal/Vänsjö - Kårböle - Ljusdal	14 000	13 000	12 000	11 000	-21%
63 (Östersund) - Dorotea - Umeå	130 000	158 000	151 000	152 000	0%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Berg					
161 Östersund - Orrviken - Hackås - Svenstavik	58 000	60 000	62 000	65 000	12%
162 Östersund - Brunflo - Myrviken - Hallen - Höglekardalen	28 000	30 000	30 000	31 000	11%
163 Östersund - Brunflo - Hackås - Svenstavik - Åsarne - Rätan	41 000	44 000	46 000	41 000	0%
608 Hackåsen - Vattjom - Oviken - Myrviken	-	-	-	-	0%
609 Myrviken - Hackås	11 000	11 000	12 000	13 000	18%
610 Oviken - Funäs - Matnäset	1 000	1 000	1 000	1 000	0%
611 Oviken - Myrviken - Vigge - Svenstavik	15 000	19 000	18 000	17 000	13%
612 Vigge - Dalåsen - Myrviken	5 000	6 000	6 000	6 000	20%
613 Svenstavik - Åsarne - Ljungdalen	17 000	15 000	16 000	15 000	-12%
615 Svenstavik - Rätan - Handsjöbyn - Överturingen	25 000	20 000	19 000	14 000	-44%
616 Svenstavik - Gillhov - Dödre	6 000	6 000	7 000	6 000	0%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Bräcke					
127 Bräcke - Gällö - Östersund	114 000	101 000	97 000	88 000	-23%
211 Sidsjö - Bodsjöbyn - Revsund - Gällö	4 000	3 000	4 000	3 000	0%
212 Gällö - Rissna - Åsgård	8 000	12 000	11 000	9 000	0%
213 Ede - Marsätt - Samsta - Ede	-	-	-	-	0%
215 Sörböle - Höviken - Bergvik - Revsund - Hållborgen - Pilgrimsta	-	-	-	-	
221 Ocksjön - Våle - Bräcke	5 000	4 000	5 000	4 000	-20%
222 Sörbygden - Bräcke	3 000	3 000	4 000	3 000	0%
223 Löningsberg - Bensjö - Bräcke	1 000	-	-	-	-100%
224 Kälarne - Gimdalen - Nyhem - Sösjö - Bräcke	6 000	10 000	7 000	5 000	-17%
228 Ljungå - Sörbygden - Kälarne	3 000	3 000	2 000	1 000	-67%
231 Kälarne - Stugun	10 000	11 000	11 000	8 000	-20%
233 Kälarne - Hammarstrand	4 000	4 000	4 000	3 000	-25%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Härjedalen					
164 Östersund - Funäsdalen	46 000	43 000	44 000	41 000	-11%
620 Ljungdalen - Funäsdalen	-	-	-	-	
621 Funäsdalen - Mittådalen - Messlingen	2 000	3 000	3 000	3 000	50%
622 Funäsdalen - Bruksvallarna - Ramundberget	9 000	8 000	9 000	10 000	11%
623 Funäsdalen - Tännadalen - Fjällnäs	7 000	5 000	6 000	6 000	-14%
631 Sveg - Vemdalen - Funäsdalen	21 000	23 000	22 000	18 000	-14%
633 Sveg - Linsell - Lofsdalen - Tännäs - Funäsdalen	4 000	5 000	4 000	3 000	-25%
634 Östansjö - Lillhärdal - Herrö - Sveg	20 000	20 000	19 000	19 000	-5%
636 Lofsdalen - Vemdalen	-	-	-	-	
639 Ytterhogdal - Älvros - Ytterberg - Sveg	16 000	14 000	12 000	8 000	-50%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Krokoms					
91 Östersund - Krokoms - Näliden NATTBUSS	6 000	7 000	4 000	4 000	-33%
150 Östersund - Ås - Krokoms	135 000	137 000	133 000	133 000	-1%
151 Östersund - Krokoms - Aspås - Aspåsnäset	62 000	61 000	61 000	60 000	-3%
153 Östersund - Föllinge - Skärvången/Åkersjön - Valsjöbyn	40 000	39 000	42 000	30 000	-25%
154 Östersund - Kaxås - Rönnöfors	58 000	56 000	59 000	55 000	-5%
159 Östersund - Ås	117 000	122 000	122 000	121 000	3%
521 Änge - Landön - Rönnöfors - Änge	11 000	11 000	9 000	9 000	-18%
522 Änge - Oxböle - Vallå	-	-	-	-	
530 Östersund - Frösön - Rödön	2 000	2 000	3 000	3 000	50%
531 Tängtorpet - Dille - Kännåsen - Östersund	6 000	5 000	5 000	5 000	-17%
532 Näliden - Alsen - Änge	17 000	21 000	22 000	21 000	24%
533 Östersund - Näliden - Alsen	7 000	6 000	6 000	5 000	-29%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Ragunda					
132 Hammarstrand - Höglunda/Strömsnäs - Stugun - Östersund	50 000	52 000	48 000	45 000	-10%
311 Hammarstrand - Färsån - Överammer	9 000	9 000	8 000	6 000	0%
312 Hammarstrand - Ragunda - Brännan - Bispgården	14 000	14 000	10 000	7 000	0%
315 Bispgården - Hammarstrand	45 000	42 000	33 000	27 000	-40%
321 Stugun - Mårdsjön - Borgvattnet	2 000	2 000	1 000	-	-100%
322 Boberg/Köttsjön - Överammer - Stugun	7 000	9 000	7 000	9 000	29%
323 Stugun - Torsgård - Brynjugård	1 000	1 000	1 000	4 000	300%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Strömsund					
142 Hoting - Strömsund - Hammerdal - Östersund	118 000	107 000	102 000	100 000	-15%
413 Hammerdal - Fyrås - Kilen	1 000	1 000	-	-	-100%
414 Yxskaftkälen - Gåxsjö - Sikås - Hammerdal	7 000	5 000	4 000	3 000	-57%
421 Hoting - Backe - Vängel	1 000	2 000	2 000	2 000	100%
422 Hoting - Backe - Strömsund	12 000	8 000	9 000	8 000	-33%
425 Gäddede - Lidsjöberg - Strömsund	8 000	6 000	5 000	5 000	-38%
427 Postviken - Äspnäs - Strömsund	2 000	2 000	2 000	2 000	0%
428 Öhn - Tullingsås - Strömsund	2 000	2 000	2 000	2 000	0%
429 Svaningen - Hillsand - Strömsund	1 000	1 000	1 000	1 000	0%
431 Strömsund - Laxsjö - Föllinge	6 000	6 000	8 000	9 000	50%
444 Norråker - Kyrktåsjö - Hoting	11 000	10 000	11 000	9 000	-18%
445 Norråker - Lövvik - Tåsjödet (-Hoting)	1 000	1 000	1 000	1 000	0%
472 Ankarede - Stora Blåsjön - Gäddede	3 000	4 000	4 000	4 000	33%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Regionbuss Åre					
155 Östersund - Järpen - Åre - Duved	116 000	121 000	122 000	119 000	3%
156 Östersund - Trångsviken - Mattmar - Järpen	138 000	127 000	124 000	121 000	-12%
157 Mörsil - Järpen - Åre - Duved	245 000	237 000	234 000	245 000	0%
541 Vålje - Hallen - Järpen	16 000	16 000	15 000	14 000	-13%
542 Mattmar - Offne - Mattmar	5 000	4 000	4 000	6 000	20%
543 Hammarnäs - Mattmar	3 000	3 000	3 000	3 000	0%
544 Hallen - Sundsbacken - Hammarnäs	12 000	11 000	10 000	10 000	-17%
551 Kallsedet - Järpen	19 000	16 000	16 000	15 000	-21%
553 Huså - Järpen - Mattmar	4 000	4 000	4 000	4 000	0%
561 Undersåker - Edsåsdalen	2 000	2 000	3 000	3 000	50%
562 Järpen - Undersåker - Ottsjö - Vålådalen	13 000	12 000	13 000	11 000	0%
571 Duved - Ånn - Enafors - Storlien	-	2 000	2 000	1 000	
572 Duved - Skalstugan	2 000	2 000	2 000	2 000	0%

	Påstigande per år				Diff. 2016-19
	2016	2017	2018	2019	
Stadstrafik Östersund					
1 Odenskog - Körfältet - Centrum - Valla	660 000	690 000	694 000	716 000	8%
2 Östra Odensala - Centrum - Solliden	691 000	690 000	463 000	465 000	-33%
3 Frösö Park - Frösö Kyrka - Valla C - Centrum	84 000	86 000	90 000	94 000	12%
4 Ängsmon - Centrum - Härke - (Frösö Kyrka - Frösö Park)	714 000	699 000	695 000	703 000	-2%
5 Frösö Zoo - Centrum	42 000	47 000	48 000	49 000	17%
6 Ängsmon - Torvalla C - Centrum - Lugnvik - Brittsbo	677 000	712 000	981 000	1 007 000	49%
8 Tegelman - Centrum - Norr - Lugnvik	49 000	51 000	51 000	49 000	0%
9 Valla C - Lövsta - Centrum - Ösdjvstn - Odenskog	484 000	485 000	499 000	495 000	0%
14 Norr - Centrum - Torvalla C - Ängsmon	277 000	300 000	325 000	367 000	32%
15 Industritur Lugnvik	2 000	2 000	7 000	7 000	250%
16 Torvalla centrum - Valla centrum	-	-	-	-	0%
21 Östersund - Valla Nattbuss	4 000	4 000	3 000	4 000	0%
22 Östersund - Lugnvik - Brittsbo Nattbuss	-	-	-	1 000	0%
24 Östersund-Torvalla Nattbuss	6 000	7 000	6 000	6 000	0%
31 Extra Söndag och Helgdagstrafik	3 000	3 000	4 000	4 000	33%
32 Extra Söndag och Helgdagstrafik	3 000	3 000	4 000	4 000	33%

Regionbuss Östersund	2016	2017	2018	2019	Diff. 2016-19
92 Östersund - Lit - Häggenås NATTBUSS	2 000	2 000	1 000	1 000	-50%
93 Östersund - Brunflo NATTBUSS	5 000	5 000	3 000	3 000	-40%
100 Östersunds sjukhus - Östersund bstn	-	-	-	-	
101 Östersunds jvg - Östersunds bstn	-	-	-	-	
108 Brunflo - Torvalla	10 000	11 000	10 000	11 000	10%
109 Östersund - Odenskog - Brunflo	58 000	59 000	58 000	59 000	2%
110 Östersund - Ope - Brunflo	176 000	181 000	187 000	194 000	10%
111 Brunflo - Marieby - Östersund	47 000	47 000	48 000	52 000	11%
115 Loke - Tandsbyn - Brunflo	24 000	24 000	19 000	21 000	-13%
116 Börön - Brunflo	7 000	7 000	7 000	6 000	-14%
118 Bodal - Brunflo	1 000	1 000	1 000	-	-100%
140 Lit - Östersund	52 000	50 000	49 000	51 000	-2%
141 Högarna - Jämtlands Nyby - Lit	10 000	9 000	9 000	10 000	0%
143 Häggenås - Lit - Östersund	40 000	41 000	40 000	40 000	0%
144 Munkflohögen - Norderåsen - Häggenås - Lit	10 000	9 000	10 000	11 000	10%
145 Husås - Östersund	16 000	16 000	16 000	15 000	0%
601 Orrviken - Fåker - Brunflo	11 000	11 000	10 000	12 000	9%
602 Fåker - Lerån - Klockåsen	-	-	-	-	
603 Norderön - Orrviken	2 000	3 000	4 000	4 000	100%

Bilaga 2. Trafikavtal

Avtal/område	Avtalsperiod	Optionsår	Trafikutövare
Tåg			
Norrtågstrafiken	Aug 2016 – dec 2025		Vy
Buss			
Åre Buss	Dec 2014 – dec 2023	Inkl 1 av 2 optionsår	Centrala Buss
Östersund tätort	Juni 2016 – juni 2023	Inkl 2 av 3 optionsår	Vy
Ragunda Buss	Dec 2015 – dec 2023	1+1	Centrala Buss
Linje 46	Dec 2019 – dec 2028		Centrala Buss
Regionbuss 2019 (Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Strömsund, Östersund exkl stadstrafik)	Dec 2019 – dec 2029		Tröndebilene
Särskild kollektivtrafik (samt Närtrafik och anropsstyrt)			
Berg	Juni 2013 – jan 2022	Inkl 2 optionsår + förlängning	Taxi Berg
Härjedalen	Juni 2013 – jan 2022	Inkl 2 optionsår + förlängning	Centrala buss
Strömsund	Juni 2013 – jan 2022	Inkl 2 optionsår + förlängning	Norra Jämtlands taxi
Krokom	Juni 2013 – jan 2022	Inkl 2 optionsår + förlängning	Taxi Glesbygd AB
Östersund	Juni 2020 – juni 2025		Östersunds taxi
Bräcke	Juni 2020 – juni 2025		Mohlins Bussar AB
Ragunda	Juni 2020 – juni 2025		Mohlins Bussar AB
Åre	Juni 2020 – juni 2025		Östersunds taxi

Bilaga 3. Tillgänglighet hållplatser och linjer

Denna bilaga innehåller en sammanställning av de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga.

Tillgänglighetskrav

För att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig behöver hela resan fungera. Detta ställer krav på fordon, hållplatser, anslutningar och information. Generellt gäller att tillgänglighetsstatusen på hållplatser behöver inventeras i länet.

Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser ska ske enligt Vägar och gators utformning (VGU) och Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader (BBFS 2011:5). Samråd med regional kollektivtrafikmyndighet ska genomföras angående hållplatsers placering och utformning.

Tillgänglighetsparametrar buss och tåg

- Lågentré med ramp eller hiss (insteg i nivå med perrong för tåg)
- Inre hållplatsinformation utrop
- Inre hållplatsinformation text
- Yttre hållplatsutrop
- Toalett (gäller på bussturer med minst 1,5 timmar restid). På tåg ska det vara rymliga toaletter, knappfunktioner med både ljus och ljud

Tillgänglighetsparameter hållplats/busstation

- Plattform längd minst 20 m
- Plattformbredd minst 2,25 m
- Plattformshöjd minst 16 cm
- Kontrasterande kantremsa
- Taktilt och visuellt ledstråk
- Hållplatsstolpe vid eller mitt för påstigningsplatsen
- Max 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Gångbana med jämn yta till och från hållplatsen (i dess närhet)
- Belysning vid hållplatsområdet

Prioriteringsgrunder

Tillgänglighetsanpassningar fokuseras till de stråk och hållplatser som har flest resenärer, för att ge så stor nytta som möjligt. Prioriteringen av åtgärder sker enligt nedan:

1. Viktiga bytespunkter i respektive kommun
2. Hållplatser med minst 20 påstigande per dag i genomsnitt

Nedan redovisas hållplatser och bytespunkter med minst 20 påstigande per dygn i respektive stråk. Tillgänglighetsstatusen återstår att komplettera och bilagan kommer då att uppdateras.

Prioriterade hållplatser i regionala stråk

Inlandsstråket Östersund-Hammerdal-Strömsund			
Linjer: 45, 142			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
701	Östersund busstation	817	
893	Östersund järnvägsstation	220	
103	Lit Centrum	75	
8005	Lit Treälvsskolan	53	
117	Hammerdal busstation	44	
59	Strömsund busstation	52	
2472	Strömsund Myrgatan	63	
69	Hoting järnvägsstation	28	

Mittstråket Östersund-Krokom-Järpen/Åre/Duved			
Linjer Norrtåg, 150,151,153,154,155,156			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
701	Östersund busstation	817	
893	Östersund järnvägsstation	220	
528	Byskogen Orionvägen	31	
530	Ås Hov	59	
4016	Ås Rösta vägskäl	35	
907	Krokom Nyhedens skola	35	
643	Krokom Centrum	163	
4036	Krokom Gröns väg	20	
623	Näliden	97	
291	Mattmar bua	22	
294	Mörsil Apoteksgränd	34	
1863	Mörsil järnvägsstation	24	
295	Järpen järnvägsstation	30	
1864	Järpen Biblioteket	119	
7021	Järpen Bror Nord's park	116	
1242	Undersåker Stamgårde skola	35	
516	Undersåker järnvägsstation	33	
7025	Åre Nybovägen	26	
300	Åre Resecentrum	144	
7034	Duveds skola	96	
7083	Duved Centrum	66	

Stråket Östersund-Stugun-Hammarstrand/Bispgården Linjer: 30, 40, 132			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
701	Östersund busstation	817	
893	Östersund järnvägsstation	220	
195	Stugun	59	
2	Kullsta skolan	73	
644	Hammarstrand busstation	31	
5031	Hammarstrand Anders-Olofskolan	31	

Mittstråket Östersund-Bräcke Linjer: Norrtåg, 127			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
701	Östersund busstation	817	
893	Östersund järnvägsstation	220	
964	Brunflo Kastalvägen	23	
279	Brunflo Centrum	220	
977	Brunflo Kornettvägen	39	
978	Brunflo Volontärvägen	81	
1365	Linehäll	41	
272	Gällö busstation	84	
2081	Gällö järnvägsstation	27	
215	Bräcke järnvägsstation	82	

Inlandsstråket Östersund-Svenstavik-Sveg Linjer: 45, 161, 163, 164			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
701	Östersund busstation	817	
893	Östersund järnvägsstation	220	
1279	Hackås Stationsvägen	21	
345	Svenstavik busstation	107	
339	Rätan	21	
327	Sveg järnvägsstation	34	
3004	Sveg Södra skolan	47	

Hållplatser med fler än 20 påstigande *utanför* stråken, uppdelat per kommun

Bergs kommun			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
389	Vemdalen by	23	

Krokom kommun			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
281	Birka	23	
4088	Änge skola	37	
596	Kaxås	26	

Strömsund kommun			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
6025	Brattbäcken Södra vsk	23	
10	Gäddede busstation	35	

Östersund kommun			
Id	Hållplats/bytespunkt	Antal påstigande per dygn (totalt antal/365 dagar), år 2019	Status
472	Orrviken	32	
441	Myrviken Centrum	45	
	Ytterligare hållplatser för främst stadstrafiken tillkommer inom Östersund tätort		

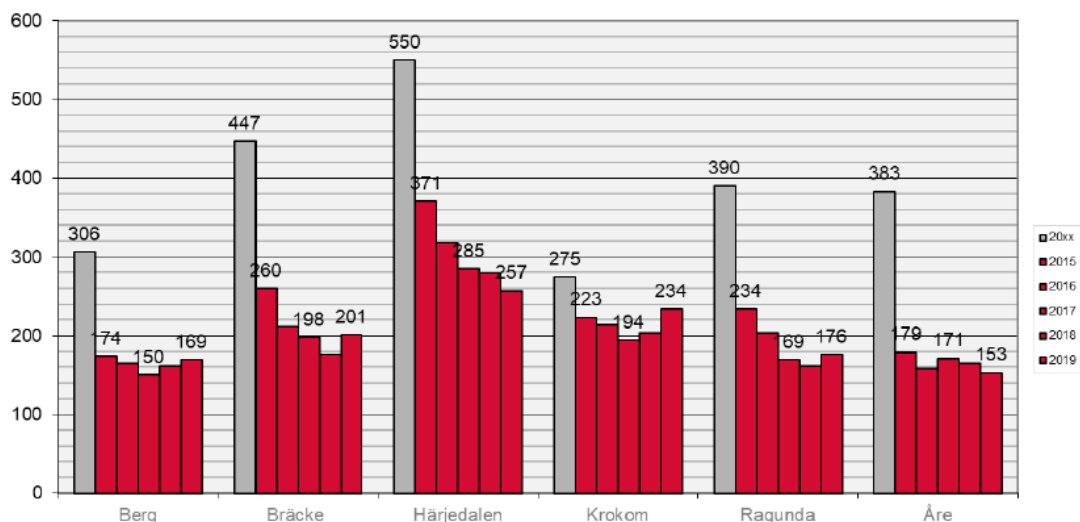
Bilaga 4. Omfattning av färdtjänst och riksfärdtjänst

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Jämtlands län har kommunerna Berg, Bräcke, Härjedalen, Krokom, Ragunda och Åre uppdragit till regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) att verkställa kommunens samtliga uppgifter avseende färdtjänstverksamhet, inklusive myndighetsutövning.

Antal färdtjänstillstånd

I samband med att handläggning och myndighetsutövning för färdtjänst flyttade från kommuner till regionen skedde en markant minskning av antalet beviljade färdtjänstillstånd, se figur nedan. Vid 2019 års utgång fanns totalt 1190 beviljade färdtjänstillstånd i de sex aktuella kommunerna.

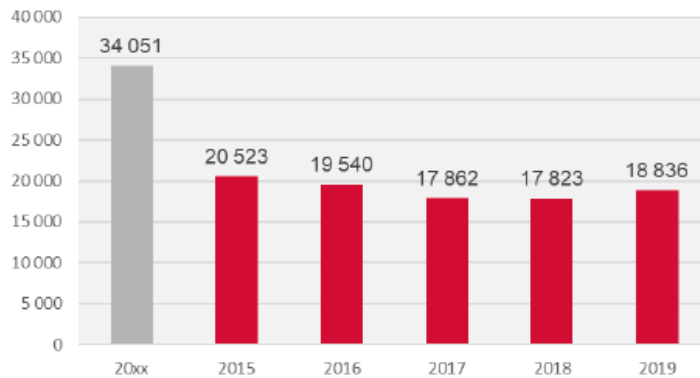


Figur 1 Antal färdtjänstillstånd perioden 2015-2019 för de kommuner där Regionen tagit över handläggning och myndighetsutövning. Grå stapel (20xx) visar nivån när myndighetsutövningen överlämnades från respektive kommun.

Resor med färdtjänst och riksfärdtjänst

Färdtjänstresorna samordnas via en beställningscentral med andra samhällsbetalda resor som sjukresor och anropsstyrd allmän kollektivtrafik. Under 2019 uppgick samordningsvinsten till 19,7 Mkr.

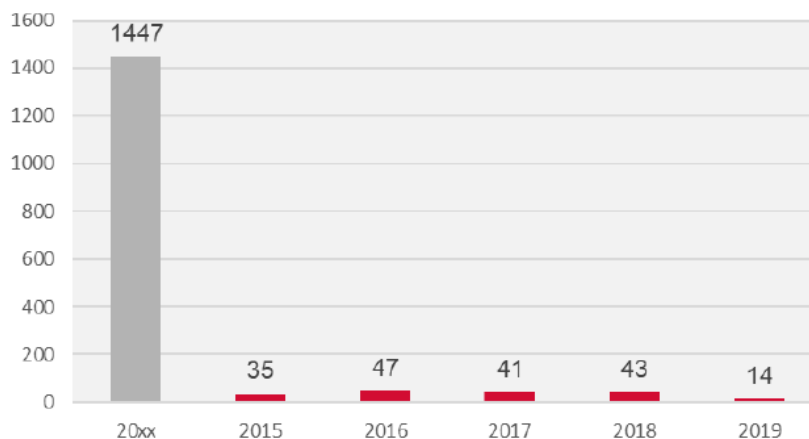
Under 2019 genomfördes 18 836 färdtjänstresor. Genomsnittlig reslängd var 18 km och resorna genomfördes i huvudsak dagtid på vardagar. Resandet bland de legitimerade varierar stort, i snitt har varje legitimerad rest 16 resor. Under 2019 uppgick antalet personkilometer till 339 064 vilket är en ökning med 5% jämfört med 2018.



Figur 2 Antal färdtjänstresor perioden 2015-2019. Grå stapel (20xx) visar nivån när myndighetsutövningen överlämnades från respektive kommun.

Nöjdheten hos resenärerna mäts genom Svensk kollektivtrafiks kvalitetsundersökning Anbarο. Under 2019 gav 97% av resenärerna betyg 4 eller 5 på en femgradig skala när de fått betygsätta beställning och resa sammantaget, vilket placerar Länstrafiken i topp i landet.

Under 2019 genomfördes 14 riksfärdtjänstresor, vilket är en minskning jämfört med de senaste åren. Resorna genomfördes med flertalet färdstätt, allt från tåg med ledsagare till specialfordon.



Figur 3 Antal riksfärdtjänstresor perioden 2015-2019. Grå stapel (20xx) visar nivån när myndighetsutövningen överlämnades från respektive kommun.

Grunderna för prissättning

Priset för en färdtjänstresa motsvarar cirka 150% av biljettpriset för en kontantbetalande vuxen i Länstrafiken, och med ett takpris för resor längre än 170 km. För riksfärdtjänst beslutas den så kallade egenavgiften av regeringen.

Bilaga 5. Samrådsredogörelse Trafikförsörjningsprogram 2021-2026

Samrådsprocess

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i samråd med aktörer i länet. Detta har skett genom en löpande samrådsprocess med möten, konferenser och utskick av en remissversion.

- I februari 2020 hölls en kick-off för arbetet tillsammans med länets kommuner, med representation från tjänstemän och politiker. Fokus vid detta tillfälle var att diskutera vilka frågeställningar som är viktiga att hantera i programmet, fånga in behovsbilden och mål för kollektivtrafiken i ett 2030-perspektiv.
- I april 2020 hölls en samrådskonferens där materialet utvecklats med workshop kring förslag på mål och strategier. På programmet var också fördrag från Svensk kollektivtrafik om ökning av marknadsandel, Region Värmland om hållbart resande och Freelway om mobilitet på nya sätt.
- En remissversion av trafikförsörjningsprogrammet skickades ut under perioden 14 maj till 16 oktober 2020. Sammanställning av inkomna synpunkter och hur de hanteras redovisas i detta dokument.
- I november hölls en sista samrådskonferens med fokus på dialog kring de inkomna synpunkterna.
- Ärendet har även beretts inom Regionens samverkansråd, RSR, där respektive kommun och Region JH är representerade.

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 RUN/287/2019.

Inkomna yttranden på remissversionen **fetmarkerade** nedan:

<p>Bergs kommun Bio Fuel Region</p> <p>Bräcke kommun Byberg & Nordin Centrala buss JH Centrala buss Norrbotten DinTur Västernorrland Funktionsrätt Jämtland Funäsfjällens skidbuss (destination Funäsfjällen) Handelskammaren Hillerströms Taxi Härjedalen Sveg Airport</p> <p>Härjedalens kommun Härjedalingen Expressbussar</p> <p>Inlandsbanan AB/Inlandståg</p> <p>Jämtland Härjedalen Turism Jämtland Härjedalens Idrottsförbund</p> <p>Krokoms kommun</p>	<p>Länsstyrelsen Jämtland Länstrafiken i Jämtland AB</p> <p>Mittuniversitetet (avstår yttrande) Mohlins bussar Naturskyddsföreningen Jämtland Härjedalen Norrtåg AB</p> <p>Ragunda kommun Region Dalarna</p> <p>Region Gävleborg</p> <p>Region Jämtland Härjedalens Pensionärsråd (samt SPF och PRO)</p> <p>Region Jämtland Härjedalens tillgänglighetsråd (samt DHR och SRF) Region Norrbotten</p> <p>Region Västerbotten</p> <p>Resenärsforum Samling Näringsliv</p> <p>SJ Skidbussar i Vemdalen (Skistar)</p>	<p>Snälltåget STF Östersund (STF JH)</p> <p>Strömsunds kommun Svenska Taxiförbundet Sveriges bussföretag/Transportföretagen Sveriges Åkeriföretag, Norr-MittGävleborg Taxi Berg Taxi Glesbygd Taxi Strömsund Taxi Västjämtland Taxi Västjämtland Taxi Östersund</p> <p>Trafikverket Transportstyrelsen Vy buss</p> <p>Åre kommun Åre skidbussar (Skistar) Åre Östersund Airport</p> <p>Östersunds kommun</p>
---	---	---

Synpunkter sammanfattade ämnesvis

Övergripande om innehåll och avgränsningar

Synpunkt	Kommentar
Om programmets tidsperspektiv.	Programmet gäller perioden 2021-2026. Målen har längre tidsperspektiv och sträcker sig till 2030.
Om avgränsningar. Hantering av tex samtransport av varor och flygtrafik. Behov av nationell trafikförsörjningsplan.	Programmet är avgränsat till regional kollektivtrafik enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och beskriver därför inte samtransport av varor eller flygtrafik (som idag inte är av karaktären vardagligt resande).
Begreppen kring region och län behöver förtydligas.	Användning av begreppen län och region ses över.
Karta som visar länet och dess infrastruktur.	Kompletterat med kartbild.

Nuläge och utmaningar

Synpunkt	Kommentar
Utvecklad beskrivning av demografi och bebyggelsestruktur, och utmaning med glesheten. Behov att hitta lösningar för lands- och glesbygder.	Viss justering i text. Bild inlagd över befolkningstäthet.
Analys av näringslivets behov av kollektivtrafiken såväl för förflyttning av människor som varor.	Näringslivets behov av varustransporter ligger utanför programmets avgränsning.

<p>Tågtrafikens betydelse för utvecklingen.</p> <p>Satsningar på flygplatser och flygtrafik. Behov av statliga insatser i form av driftsstöd till flygplatsen och en upphandlad flygtrafik.</p> <p>Karta över all regional och mellankommunal kollektivtrafik.</p> <p>Beskrivning av tågtrafik på Norra stambanan med kopplingar Göteborg, Ostkustbanan och Umeå. Förslag på textjustering avseende Inlandsbanan, samt önskemål om figur som visar resandeutveckling alt godsvolymutveckling.</p> <p>Kan vara konflikt mellan fasta minuttal och stationsuppehåll, och målkonflikter. Förslag på textändring.</p> <p>Angeläget att beredskap och krishanteringsförmåga ses över.</p>	<p>Textjustering i avsnitt om tågtrafik</p> <p>Kompletterat med att det finns behov av kollektivtrafik till flygplatser. Flygtrafikens utveckling ej åtgärdat då det ligger utanför trafikförsörjningsprogrammets avgränsning.</p> <p>Ej åtgärdat.</p> <p>Viss textjustering.</p> <p>Åtgärdas ej. Eventuell påverkan på stationsuppehåll måste analyseras noggrant ur ett brett perspektiv och hur olika mål påverkas.</p> <p>Åtgärdas ej i programmet. Kommer att ske löpande i ordinarie verksamhet.</p>
--	--

Målen

Synpunkt	Kommentar
<p>Förslag att visa hur de olika Agenda 2030-målen påverkas om trafikförsörjningsprogrammets mål uppnås.</p> <p>Ev referera till Sveriges klimatlag och det Klimatpolitiska ramverket.</p>	<p>Åtgärdas ej.</p> <p>Omhändertaget i länets energi- och klimatstrategi som programmet refererar till.</p>

<p>Regionens målsättning för 2050 kan tonas ner, synliggör hellre målen för 2030.</p> <p>Önskemål om avstämning kring måltalen. Brist att de inte är helt formulerade i remissutgåva. Motivera val av måltal och nivåer.</p> <p><u>Mål 3.3.1 Attraktiva kollektiva mobilitetslösningar som ökar den geografiska tillgängligheten</u> Skulle kunna omformuleras så att fokus är på den geografiska tillgängligheten (mobilitetslösningar kan ses som ett medel).</p> <p>Viktigt att avgångstiderna passar resenärens behov och att detta måltal ökar.</p> <p><u>3.3.2 Ökad marknadsandel</u> Saknar analys av biltrafikens omfattning och andel. Kombinationsmöjligheter mellan privat bil, cykel och kollektivtrafik (pendlarparkering etc).</p> <p>Önskas måltal för marknadsandel i Jämtlandsstråket.</p> <p><u>3.3.3 Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla</u> Ordet funktionsnedsättning bör bytas ut till funktionsvariation.</p> <p>Inte bara fokus på personer med funktionsvariationer utan även övriga grupper i samhället.</p> <p>Definiera minimistandard för tillgänglighetsanpassad hållplats. (Region VB)</p>	<p>Åtgärdas ej. 2050 har mycket litet utrymme i programmet.</p> <p>Måltal utvecklas bland annat genom samrådskonferens efter remissynpunkter.</p> <p>Åtgärdas ej.</p> <p>Måltal satt som innebär ökning.</p> <p>Biltrafikens andel på övergripande nivå framgår, dock har ingen djupare analys genomförts. Behov av kombinationsmöjligheter tydliggjort i programmet.</p> <p>Åtgärdas ej. Svårt att bryta ner marknadsandel i mindre geografier pga otillräckligt antal respondenter.</p> <p>Åtgärdas ej. I bla lagen om kollektivtrafik (2010:1065) används begreppet ”personer med funktionsnedsättning”</p> <p>Målet är formulerat som tillgänglighet för alla.</p> <p>Kriterier redovisas i bilaga 3.</p>
---	---

<p>Om valet att prioritera hållplatser med minst 20 påstigande. Varför saknas måltal?</p> <p>Utveckla beskrivningar av åtgärder.</p> <p>Förslag om utvecklad text kring trygghet och genomförande av trygghetsundersökningar.</p> <p><u>3.3.4 Minskad miljöpåverkan och fossilbränslefritt 2030</u> Förslag: Minskad miljö- och klimatpåverkan samt fossilbränslefritt 2030.</p> <p>Regionen bör arbeta för en fungerande infrastruktur för fossilfritt bränsle i hela regionen för att uppnå klimatmålen 2030.</p>	<p>Inventering av hållplatsernas status saknas, dock är många av länets hållplatser otillgängliga. Gränsen med 20 påstigande är satt då det bedöms som en rimlig nivå att utgå ifrån.</p> <p>Åtgärdas ej. Finns till stor del beskrivet i programmet.</p> <p>Kompletterat om trygghet i strategikapitlet. Trygghetsundersökningar är positivt men former och ansvar för dessa behöver utvecklas.</p> <p>Justerat i målformulering.</p> <p>Justeras ej.</p>
---	--

Resenärsperspektivet

Synpunkt	Kommentar
<p>Krävs bättre utbud kopplat till resenärernas behov. Bristande möjligheter att resa till kultur och turistmål inom länet, framförallt helgdagar och till utkanter av länet.</p>	<p>Kompletterat i text om behov.</p>
<p>Ett förslag är att ta hänsyn till reseanledningar som ger ett annat perspektiv på resandet.</p>	<p>Ej åtgärdat i programmet.</p>
<p>Om vad som avses med produkter och tjänster i strategin</p>	<p>Tydligare beskrivet.</p>

Intressant med mer resonemang kring målgrupper.	Ej åtgärdat i programmet.
Handlingsplan för arbete för att involvera konsumenterna.	Ej åtgärdat.
Utbud och prissättning behöver vara konkurrenskraftigt.	Kompletterat i text.
Uppkoppling. Att kunna utnyttja tiden ombord. Möjligheter att ta med sig bagage.	Kompletterat i text.
Om information före, under och efter resan. Att RKM bör ta ansvar kring service vid stationer, info från alla trafikutövare om utbud och trafikstörningar	Viss komplettering i text.
Förslag om kom-fram-garanti.	Ej åtgärdat.
Lätt att nå kundtjänst och trygghetsjour via telefon under hela trafikdygnet.	Åtgärdas ej.

Tillgänglighet

Synpunkt	Kommentar
Om breddat perspektiv på tillgänglighet och att alla ska omfattas. Genusperspektivet.	Målet är formulerat som tillgänglighet för alla. Text har setts över.
Ordet funktionsnedsättning bör bytas ut till funktionsvariation.	Åtgärdas ej. I bla lagen om kollektivtrafik (2010:1065) används begreppet ”personer med funktionsnedsättning”
Om hållplatser. Standardnivåer. Valet att prioritera hållplatser med minst 20 påstigande. Varför saknas måltal?	Åtgärdas ej. Kriterier för hållplatser redovisas i bilaga 3. Inventering av hållplatsernas status saknas, dock är många

<p>Förslag på åtgärder som ökar tillgängligheten (fysisk anpassning, fordon, väghållning, information, trygghet, prissättning, biljettköp, assistans/service etc)</p> <p>Tillgänglighetsperspektiv för personer med funktionsvariation bör beaktas i samtliga strategier.</p> <p>Eldrivna fordon måste ha ett ljud så att det hörs när de närmar sig.</p> <p>Utrop ska göras vid samtliga hållplatser för stads- och landsortstrafik och utropen ska kunna uppfattas av personer med funktionsvariation.</p> <p>Färdtjänst och riksfärdtjänst behöver fungera på ett optimalt sätt: lämpliga fordon, resmöjligheter och förare som kan assistera på rätt sätt.</p>	<p>av länets hållplatser otillgängliga. Gränsen med 20 påstigande är satt då det bedöms som en rimlig nivå att utgå ifrån.</p> <p>Text har setts över. Val av åtgärder behöver konkretiseras i bla föreslagen Åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning.</p> <p>Så ska strategierna tolkas.</p> <p>Kommer att finnas. Kravet regleras i en EU-lagstiftning; Acoustic Vehicle Alerting System (AVAS) och ingår i (EU) No 540/2014.</p> <p>Förtydligat.</p> <p>Ej behov av åtgärd.</p>
--	--

Biljett- och betalsystem

Synpunkt	Kommentar
<p>Om enkelhet att köpa biljett för alla. Alla har inte digital kompetens. Långt till försäljningsställen.</p> <p>Varför samarbetar norrlandsläna för ett gemensamt biljett- och betalsystem när det finns nationellt projekt? Om samverkan i projekt om nytt biljettsystem. Hur</p>	<p>Kompletterat i text.</p> <p>Det nationella projektet kommer inte att lösa regionernas utvecklingsbehov. Inspel vidareförmedlas till projektet.</p>

<p>olika mobilitetstjänster är relevanta i arbetet. Digital tillgänglighet – att blinda och synsvaga kopplas in i ett tidigt skede i utveckling.</p> <p>Biljettgiltigheter. Harmonierade biljettregler nationellt.</p> <p>Prissättning påverkar tillgänglighet. Förslag om rabatter.</p> <p>Förslag att ta fram en kombinerad mobilitetstjänst som tex i Linköping.</p>	<p>Föranleder inte justering i programmet.</p> <p>Text justerad om prisets betydelse för tillgänglighet. Förslag om rabatter hanteras i andra processer.</p> <p>Åtgärdas ej i text.</p>
---	---

Samhällsplanering

Synpunkt	Kommentar
<p>Om Östersundslänken och behovet av grannkommunernas perspektiv och tillgänglighetsfrågor.</p> <p>Viktigt att se till att hela resan fungerar, bla att det går att kombinera trafikslag.</p>	<p>Inspel kring resecentrum/ Östersundslänken tas med i projektet tillsammans med Östersunds kommun.</p> <p>Kompletterat i text.</p>

Utveckling av trafikutbud

Synpunkt	Kommentar
<p>Förslag på detaljerade trafiklösningar.</p>	<p>Justeras inte i programmet som håller en mer övergripande nivå. Detaljerade förslag om utbudsförändringar kan hanteras i den ordinarie trafikplaneringsprocessen.</p>

<p>Utveckla utbudet i de starka regionala stråken. Önskemål att lyfta vissa stråk: Jämtlandsstråket, Inlandsbanan, Ragunda-Västernorrland. Likställa Inlandsstråket med Mittstråket. Behov av förbättrad infrastruktur, bla Inlandsbanan. Skapa nya nav och bytespunkter. Om tågtrafikens potential till korta restider och nyttor.</p> <p>Satsa på stråk med bra utbud där många människor finns, regionalt och inom Östersunds tätort.</p> <p>Synka ankomst och avgångar för tåg och flyg med kollektivtrafiken.</p> <p>Stadsbusstrafiken i Östersund. Viktigt att kollektivtrafiken växer i takt med staden. Kollektivtrafiken ska vara etablerad i nya bostadsområden redan vid inflyttning.</p> <p>Resmöjligheter utanför stomstråken: Förslag att göra prioriteringen tydligare: Driva processen för att utveckla samordnade mobilitetslösningar tillsammans med andra aktörer. Pilotprojekt?</p> <p>Ökat utbud i växande kommuner. Resonemang om skatteväxling.</p> <p>Behov liknande stadstrafik i Åredalen (Duved-Björnänge/Såå).</p> <p>Elektrifiering och miljönytta.</p>	<p>Frågor av strategisk karaktär kan komma att hanteras i tex Trafikstrategi för Norrtågstrafik, utredningar av persontrafik inlandsbanan och planerad analys av utbudet i länet.</p> <p>Framgår i strategierna.</p> <p>Vikten av bra bytespunkter inom kollektivtrafiken framgår. Behov av koppling till flyg justerat i text.</p> <p>Sker i dialog med kommun.</p> <p>Ej åtgärdad.</p> <p>Dialog om utbud sker i ordinarie trafikplaneringsprocess.</p> <p>Hanteras i löpande trafikplaneringsprocess och inför kommande upphandling av Åre-trafiken.</p> <p>Hanteras bland annat i drivmedelsstrategi för kollektivtrafiken, men även inför tex upphandlingar och löpande.</p>
--	---

Genomförande

Synpunkt	Kommentar
Ändringsförslag 4.9: Uppföljning och åtgärder av avvikelser från de ställda kraven behöver sedan ske i en löpande avtalsförvaltning. Balans mellan krav och kostnader i upphandlingar.	Justerat
Bevakning av Trafikverkets upphandling av flyg på Härjedalen Sveg Airport och även kollektivtrafik på Inlandsbanan.	Åtgärdas ej i programmet då flygtrafik idag inte är av karaktären regional kollektivtrafik. Utredning av persontrafik på Inlandsbanan med som åtgärd.
Om samverkan med tex Norrälän, besöksnäringar och kommersiella aktörer. Flera uttrycker önskemål om fortsatt dialog och samverkan.	Samverkan är en nyckelfråga. Ej behov av åtgärd i programmet.
Kapitel 5 behöver utvecklas.	Mindre textjusteringar.
Kapitel 5.4. Förtydliga att även länsvägarna är statliga vägar.	Justerat.
Hur beaktas att RKM ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet vid upphandlingarna?	I upphandlingar av särskild kollektivtrafik finns krav av stationering av fordon på spridda orter vilket förbättrar förutsättningarna för taxi i länet. Genom upphandling av mindre områden möjliggörs för mindre företag att lämna anbud. Vår erfarenhet säger också att lokala taxiföretag ofta kontrakteras som underleverantörer även om de inte vinner själva upphandlingen.
Ekonomi och finansiering.	Kommer att behöva analyseras i samband med förslag till utbudsförändringar och budgetarbete.
Om uppföljning av programmet	Viss textjustering.

Sammanfattade synpunkter per instans

Bergs kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>I syfte att stärka Bergs kommun som en attraktiv kommun att bo och leva i krävs goda pendlingsmöjligheter till arbete och studier.</p> <p>Restider. För att underlätta pendling behöver restiderna förkortas. Många som pendlar in till Östersund och staden jobbar i ytterområdena/industriområdena (Torvalla/Verksmon, Lillänge/Odenskog och Lugnvik). Restid skulle förkortas avsevärt med direkt trafik/industriturer utan byten i centrum.</p> <p>Resenav/noder. Som en följd av behoven att förkorta restiderna behöver andra "resenav/noder" skapas runt staden. Därifrån kan "industriturer" samordnas med stomtrafiken. Exempelvis Brunflo.</p> <p>Höjd status på inlandsstråket. Behov att inkludera och likställa inlandsstråket och mittstråket. Inlandsstråket i sin helhet behöver lyftas då resandet i stråket är av stor vikt för regionen och knyter ihop inlandet på motsvarande sätt som mittstråket.</p> <p>Uppkoppling ombord. Att kunna utnyttja tiden ombord är konkurrensfördel jämfört med resa i egen bil.</p> <p>Kollektivtrafikens betydelse för turismen/besöksnäringen. Att gästerna enkelt ska kunna ta sig till resenav i regionen (exempelvis Åsarna, för vidare transporter till bland annat Klövsjö, Vemdalen, Funäsdalen och Ljungdalen) för vidare resa till/från fjällvärlden och dess destinationer. Kopplat till fjällturismen finns det också behov av lokal arbetspendling till och från större arbetsmarknader.</p> <p>Det finns behov av att synka ankomst och avgångar för tåg och flyg med kollektivtrafiken.</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behov av utvecklade bytespunkter/noder • Behov av korta restider • Om uppkoppling ombord <p>Inlandsstråket beskrivs tillsammans med Mittstråket och stråket Östersund-Ragunda som länets stomstråk för kollektivtrafiken. Regional kollektivtrafik på Inlandsbanan ligger med som ett utredningsbehov.</p> <p>Önskemål om trafikutveckling hanteras i ordinarie trafikplaneringsprocess.</p>

	Betydelsen för turism/besöksnäring framgår i programmet.
--	--

Bräcke kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Programmet är väl formulerat och inleds med en bra förklaring varför ett trafikförsörjningsprogram behövs.</p> <p>De övergripande målen, strategierna och prioriterade åtgärder är alla väl formulerade. Däremot så saknas en djupare hantering av den utmaning, och möjlighet, som det innebär att vara Sveriges glesaste län. Med en djupare förståelse för utmaningar i lands- och glesbygder skulle det vara lättare att ta fram hållbara och innovativa förslag som passar vår region. En djupare omvärldsanalys, gärna global ansats, kan hjälpa till att hitta nya möjliga lösningar.</p> <p>Under '2.1 Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen' skulle det passa bra att beskriva utmaningen med glesheten. Det bör nämnas att mer än hälften av befolkningen i länet bor i vad som definieras som lands- eller glesbygd. Detta är en utmaning som bör stå först i en text om behovet.</p> <p>Under '2.2 Digitalisering, elektrifiering och ökat fokus på hållbarhet påverkar kollektivtrafiken' omnämns nya typer av mobilitet, såsom låncykelsystem och elsparkcyklar osv. Detta är bra exempel men väldigt urbant inriktade. I vår region behöver vi hitta andra lösningar som fungerar i våra landsbygder och glesbygder.</p> <p>Det saknas att vi har daglig tågförbindelse även Jämtlands-Gbg, under '2.3.1 Tågtrafik – Fjärrtåg'.</p> <p>Under samma rubrik 'Norrtågstrafiken' nämns att det finns en ansats att köra fasta minuttal. Ska detta stå med så kan det problematiseras genom att det har visat sig i vissa utredningar att man då måste lägga ner stationslägen. Detta står direkt i konflikt med effektivmålen som tas upp redan under 1.1, framförallt mål 3 "ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla". Det står även i konflikt emot nationella och globala mål.</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Textjusteringar som tydliggör utmaning med gleshet, samt figur • Textjustering kring tågtrafiken • Mindre textjusteringar i kapitel 5 Genomförande. <p>Djupare omvärldsanalys av utmaningar i lands- och glesbygder har ej mäktats med.</p> <p>För Norrtågstrafiken är ambitionen att skapa avgångar på fasta minuttal för att göra det enklare för resenärerna och få en mer robust trafik. Eventuell påverkan på stationsuppehåll måste</p>

<p>Kapitel 5 behöver utvecklas. Svaret på frågorna ”hur ska genomförandet gå till?” och ”vem ansvarar för det?” är inte helt tydligt. Kanske även dispositionen av kapitlet kan göras om så det blir tydligare.</p>	<p>analyseras noggrant ur ett brett perspektiv och hur olika mål påverkas.</p>
---	--

DHR Jämtlands län

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Färdtjänst och riksfärdtjänst behöver fungera på ett optimalt sätt: lämpliga fordon, resmöjligheter och förare som kan assistera på rätt sätt.</p> <p>Måste vara enkelt att ta sig ombord. Brister i Länstrafiken avseende rullator/rullstol (saknas ramp), och toalett som är tillgänglig för resenär med rullstol. Trappstegen upp till bussen får inte vara för höga. Anrop i text och tal ska finnas.</p> <p>Tågen bör vara av den typ att det enkelt går att rulla/gå in i istället för att ha hissar som alltid krånglar eller som folk inte kan hantera.</p> <p>Hållplatser måste vara säkra, tillgängliga, upplysta, snöröjda och sandade vilket kan vara en stor svårighet att lösa i vårt län. Stationer måste vara tillgängliga och upplåsta.</p> <p>Eldrivna fordon måste ha ett ljud så att det hörs när de närmar sig.</p> <p>Vi önskar fortsätta dialogen framgent.</p>	<p>Se kommentarer under ämnesområde ”Tillgänglighet ovan”.</p> <p>Positivt med fortsatt dialog.</p>

Härjedalens kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Med hänsyn till Härjedalens geografiska läge och näringslivets inriktning är en god infrastruktur med bra vägar, dagliga tåg- och flygförbindelser, inte något överkrav utan en grundläggande förutsättning!</p> <p>Satsningarna på flygplatser och flygtrafik i Norrland måste vara långsiktiga för att flyget skall kunna utvecklas till ett kraftfullt alternativ som resväg till Härjedalen. För att flyget skall fortsätta att utvecklas</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Justering i text om Inlandsbanan (kap 5.4)

<p>positivt krävs fortsatta statliga insatser i form av driftsstöd till flygplatsen och en upphandlad flygtrafik av hög kvalitet.</p> <p>För Härjedalens kommun och övriga kommuner längs Inlandsbanan är det av största vikt att Inlandsbanan ges en standard som kan göra den till en reell transportled för inlandet. Kraftfulla åtgärder krävs som ger banan kapacitet att möta det ökande behovet. Behovet av godstrafik lyfts. Satsningar skall göras på Inlandsbanan under perioden.</p> <p>Förslag på utvecklad beskrivning av Inlandsbanan, och figur på resande- eller godsutveckling.</p> <p>Punkter ska tilläggas om bevakning av Trafikverkets upphandling av flyg på Härjedalen Sveg Airport och även kollektivtrafik på Inlandsbanan.</p> <p>Toppen om man infogar en karta så att läsaren kan se hur länet ser ut med infrastrukturen av vägar, tåg och flygplatser.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Karta över länets infrastruktur inlagd • Flygplatser Östersund och Sveg inlagda i bild över stomstråk <p>Programmet är avgränsat till regional kollektivtrafik enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och beskriver därför inte flygtrafik (som idag inte är av karaktären vardagligt resande) djupare.</p> <p>När det gäller persontrafik på Inlandsbanan pekar trafikförsörjningsprogrammet på att en utredning av möjligheterna behöver göras.</p>
--	---

Inlandsbanan/Inlandståg

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Inlandsbanans ägare menar att tågtrafiken på sträckan är en viktig del i en ökad attraktionskraft för orterna längs med sträckan.</p> <p>Större hänsyn till våra besökares resebehov bör tas med i Trafikförsörjningsprogrammet.</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om behov av kortare restider • Behov av utvecklade mötesnoder

<p>Destination Åre har som enda destination i Sverige en daglig upphandlad tågtrafik med både dag och nattåg. Vi menar att det snedvrider konkurrensen.</p> <p>Kortare restider ger positiva effekter för kompetensförsörjningen och attraktionen att bosätta sig i hela länet. Tågtrafiken kan bidra till kortare restider i kombination med hög komfort, säkerhet och möjlighet till studier och arbete under rean.</p> <p>Viktigt att Regionen tar vara på möjligheterna med ”krysset” E45/E14 samt Inlandsbanan/Mittbanan och prioriterar mötesnoderna i Östersund och Brunflo. I Östersund är pågående flytt av busstorget en möjlighet till effektiv integrering mellan transportslagen med ett attraktivt resecentrum i ett framtidsanpassat utförande. Brunflo är viktigt för tillgängligheten mellan de östra och västra delarna av länet men även Västernorrland samt utökad turtäthet mellan Brunflo och Östersund.</p> <p>Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning till det kollektiva trafiksystemet, handlar om den demokratiska rätten att kunna röra sig fritt och kunna verka i samhället.</p> <p>Samordning av särskilda persontransporter som pågår runt om i landet har stor ekonomisk potential. Den allmänna kollektivtrafiken kan genom att bli mer tillgänglighetsanpassad också bli mer attraktiv och öka tillgängligheten. Här uppmanas Regionen att söka lösningar för en direkt access från Östersund Västra till sjukhuset vilka skulle kunna nyttjas av både Norrtåg och motsvarande kollektivtrafik på Inlandsbanan.</p>	<p>När det gäller persontrafik på Inlandsbanan pekar trafikförsörjningsprogrammet på att en utredning av möjligheterna behöver göras.</p> <p>Koppling Östersund Västra till sjukhuset kan hanteras i ordinarie planeringsprocess.</p>
---	---

Jämtland Härjedalen Turism, JHT

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Positivt att programmet inte enbart fokuserar på kollektivtrafik i traditionell mening utan även på kollektiv trafik vilket direkt öppnar upp för nya tankar och idéer. Hur kan vi till exempel skapa starkare incitament för ett utökad kollektivt resande?</p> <p>Vore intressant med mer resonemang kring olika målgrupper. Hur nå ungdomar?</p> <p>JHT är mycket positiva till att besöksnäringens behov lyfts tydligt och då både vad gäller besökarens möjligheter att resa kollektivt och personalens behov. Påpekande att besöksnäringens personal har resbehov i stort sett dygnet runt.</p>	<p>Fördjupad målgruppsanalys är intressant, men har ej kunnat göras inom ramen för trafikförsörjningsprogrammet.</p> <p>Text kompletterad med behov av koppling mellan trafikslag.</p>

<p>De nio strategierna täcker en hel del men möjligen kan frågan om behoven av kopplingar mellan olika trafikslag och då på både längre och kortare distanser påtalas mer.</p> <p>Det är positivt att även behoven av utveckling av kollektiva lösningar över både regions- och landsgränser lyfts, inte minst i relation till Norge inklusive Vaernes flygplats.</p> <p>Även om det är uttalat att programmets tidshorisont är 2030 så vore det intressant om det till någon del kunde vara ännu mer långsiktigt. Koppling till pågående arbetet med ett positionspapper för infrastruktur och kommunikationer som har 2050 som ett bortre tidsperspektiv. Även RUS:en har det perspektivet.</p>	<p>2050-perspektivet är inte utvecklat ytterligare. Intressant men utanför programmets horisont.</p>
---	--

Krokoms kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>I stora delar ett bra trafikförsörjningsprogram som ser ut att kunna förändra kollektivtrafiken till det bättre med bra lösningar och möjlighet till kreativa lösningar.</p> <p>Bra att stärka stråken men det behövs även smidiga bytespunkter/noder mellan olika trafikslag för effektivitet.</p> <p>Krokoms kommun ökar invånarantalet tillsammans med Åre och Östersunds kommuner. Därmed borde skatteväxlingen från dessa kommuner ha ökat. Som en följd av detta bör även kollektivtrafiken öka.</p> <p>Möjligheter för särskild kollektivtrafik i glesbygd bör ses över om den kan fungera som anropsstyrd kollektivtrafik till noder i ordinarie linjetrafik, till exempel skolskjuts.</p> <p>Regionen bör arbeta för en fungerande infrastruktur för fossilfritt bränsle i hela regionen för att uppnå klimatmålen 2030. Viktigt att tankstationerna inte blir för centraliserade.</p> <p>Kommunen ställer sig frågande till varför kollektivtrafiken i bland annat Kännåsen står stilla när det är skollov? Önskemål om en rundslinga via Rödön- Dvärstätt- Krokoms- Östersund.</p> <p>Gällande blivande resecentrum i Östersund är det viktigt att regionen tar med grannkommunernas perspektiv. I processen för Östersundslänken saknas funktionshinderperspektivet gällande hållplatserna.</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behov av utvecklade bytespunkter/noder • Prisets betydelse för tillgänglighet • Måttal om att öka andelen som tycker att avgångstiderna passar <p>Önskemål om trafikutveckling hanteras i ordinarie trafikplaneringsprocess.</p> <p>Infrastruktur för fossilfritt bränsle i hela regionen är en fråga utanför</p>

<p>Det är viktigt att det är fokus på tillgänglighet vid upphandling. Arbetet med tillgängliga hållplatser är bra men vi ser även att det kan vara problematiskt på vissa håll i regionen. Hur ska anpassningen finansieras?</p> <p>För att få en attraktiv kollektivtrafik för resenären och öka antalet kollektivtrafikresor bör man fundera på olika prissättningar som motiverar till att lämna bilen.</p> <p>För att göra kollektivtrafiken attraktiv krävs att avgångstiderna stämmer för resenären. Enligt måltal var "Avgångstider passar mina behov" 36% under 2019. Det är viktigt att viktigt att avgångstiderna passar resenärens behov och att detta måltal ökar i framtiden.</p>	<p>trafikförsörjningsprogrammet. Har dock koppling till den drivmedelsstrategi som anges som prioriterad åtgärd i programmet.</p> <p>Inspel kring resecentrum/ Östersundslänken tas med i projektet tillsammans med Östersunds kommun.</p> <p>Tillgänglighet är en viktig del i trafikupphandlingar. Genomförande av anpassningar av infrastruktur behöver analyseras vidare.</p>
--	---

Länsstyrelsen

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>En analys av demografi och bebyggelsestruktur, liksom resmönster med bil, skulle kunna ge fler kombinerade och flexibla strategier.</p> <p>Planen är tydlig och strukturerad och har <i>befolkningen</i> i fokus. Länsstyrelsen saknar dock tydligare beskrivning av demografin och bebyggelsestrukturen i länet som gör val av strategier tydligare och kan öppna för mer kombinerade och flexibla strategier som också kan underlätta finansiering. Med även <i>destinationen</i> i fokus kommer lösningar troligen att även samverka med fler aktörer och områden.</p> <p>Otrygga hållplatser/stationer kan utgöra hinder för ett kollektivtrafiksystem som är tillgängligt för alla. Om platsen upplevs otrygg, kan det innebära att kanske framförallt kvinnor/flickor men också vissa män/pojkar inte vill åka vid vissa tider på dygnet (se figur från BRÅ). Även prisbilden påverkar</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priset betydelse för tillgänglighet • Behov av bytesnoder • Justerad text kring tågtrafiken • Kombinerade resmöjligheter

<p>tillgänglighet. Förslag om tillägg kring trygghet (och att trygghetsundersökningar ska göras) till Målet om tillgänglighet (3.3.3).</p> <p>Ett gemensamt biljett- och betalsystem med omgivande län är behövligt. Viktigt att företag och även andra trafikslag än buss ingår i det samarbetet för att underlätta för resenärer och öka det kollektiva resandet.</p> <p>Bytesmöjligheter mellan den regionala och interregionala buss- och tågtrafiken är viktig på fler platser än Östersund. Under 4.4 föreslår därför Länsstyrelsen en justering: Förbättra bytesmöjligheterna mellan den regionala och interregionala buss- och tågtrafiken.</p> <p>Saknar beskrivning av valet att bara hantera personförflyttning i kollektivtrafik och utelämna samtransport med varor. Saknar analys av näringslivets behov av kollektivtrafiken såväl för förflyttning av människor som varor.</p> <p>Under 2.3.1 beskrivs fjärrtågtrafiken. Norra stambanan går även norrut med möjlighet att nå bland annat Umeå med universitet och regionsjukhus. Med anslutningar nås även ostkustbanan norrut och söderut.</p> <p>Länets befolkning och bebyggelsestruktur har stor spridning i länet och bil är nödvändig i många hushåll. Länsstyrelsen saknar en analys av bilarnas omfattning och del av resandet och hur trafikslag kan kombineras.</p> <p>Begreppen kring region och län behöver förtydligas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Begreppen län och region har setts över • Trygghetens betydelse och att det finns skillnad män/kvinnor och olika åldersgrupper. Trygghetsundersökningar nämns som verktyg. <p>Programmet är avgränsat till regional kollektivtrafik enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och beskriver därför inte varutransporter.</p>
---	---

Ragunda kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>2.3.1 Tågtrafik Saknas beskrivning av stambanan genom övre Norrland som har viss persontrafik nattetid.</p> <p>4.4 Utveckla utbudet i de starka regionala stråken. Behov av förstärkt koppling till Västernorrland via Bispgården för pendling, samt att stor del av Ragundas besöksnäring kommer från Norrlandskusten. Hänvisning till Strukturanalysen (2019) och resonemang om primära och sekundära centrum, och pendling.</p>	<p>Viss textjustering avseende tågtrafiken.</p> <p>Kopplingen Ragunda-Västernorrland framgår i illustration över stomstråk och interregionala samband.</p>

<p>4.6 Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar. Förslag att göra prioriteringen tydligare: Driva processen för att utveckla samordnade mobilitetslösningar tillsammans med andra aktörer. Mer än hälften av länets befolkning bor i landsbygderna vilket borde ge denna åtgärd en större plats i programmet.</p> <p>Bilaga 3. Stråket Östersund-Stugun-Hammarstrand. Linje 40, 132: Här saknar vi hållplats/bytespunkt Bispgården. Samt buss 30</p>	<p>Vi ser positivt på denna typ av projekt men kan inte i programmet ta ställning till att vara drivande part.</p> <p>Stråket ändrat till Östersund-Stugun-Hammarstrand/Bispgården. Hållplatserna i Bispgården är inte med i listan då antal påstigande per dygn är färre än 20. Linje 30 tillagd i bilagan.</p>
---	--

Region Gävleborg

Synpunkt	Kommentar
<p>Region Gävleborg har inga synpunkter på det väl genomarbetade förslaget. Region Gävleborg ser fram emot ett gott fortsatt samarbete i gemensamma frågor inom kollektivtrafik och infrastruktur, som är viktiga förutsättningar för en fortsatt utveckling i våra län.</p>	<p>-</p>

Region Jämtland Härjedalens Pensionärsråd, SPF och PRO

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>2.1 Behovet av kollektivtrafik i Jämtland Härjedalen</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behovet av tillgänglighet och

För att möjliggöra en positiv befolkningsutveckling i glesa delar krävs nya djärva grepp när det gäller kollektiva transportmedel. Samverkan mellan olika trafikutövare behöver utvecklas i såväl glesbygd som tätort. Driva pilotprojekt.

Behov av resmöjligheter till andra län och även över landsgräns. Bör ingå i en nationell trafikförsörjningsplan "Hela Sverige ska leva".

Underlätta patienternas resor till Universitetssjukhuset i Umeå t ex genom en hållplats vid universitetet för busslinjer från Jämtland. Idag krävs två byten.

2.2 Digitalisering, elektrifiering och ökat fokus på hållbarhet

Nuvarande system för bokning och betalning är inte tillgängligt för alla invånare. Alla har inte digital kompetens. Långt till försäljningsställen.

Gemensamma färdbevis för både tåg och buss krävs. Seniorekortet gäller till exempel inte på Norrtåg, endast på buss.

Tåg och buss ska komplettera varandra, inte konkurrera. Behov av samverkan.

2.3.2 Busstrafik och taxi

Närtrafik och anropsstyrd trafik

"Trafiken passar mina behov" är den viktigaste faktorn för människor att resa enligt programmet. Bilresandet fortsätter att öka, vilket tyder på att kollektivtrafiken inte passar resandes behov. Vi noterar också att helgutbudet är begränsat med Norrtåg och att busstrafiken saknar avgångar under helger.

Nuvarande närtrafik ger inte grundläggande tillgänglighet till affärer och annan service. Behov av viss helgtrafik Exempel från Gäddede och Åre.

Stadstrafiken Östersund

Tillgänglighet för rullatorburna behöver förbättras betydligt. Passagerare med barnvagnar har möjlighet att gå direkt in i bussen i entrén i mitten medan rullatorburna hänvisas till främre entrén för att betala. Rullatorburna kan riskera att inte kunna åka med på grund av att de tre platserna, avsedda för barnvagnar och rullatorer/rullstolar, är upptagna. Rullatorburna likväl som de med barnvagn ska ges tillträde via mittingången och att åka avgiftsfritt.

Förslag på lägre biljettpriser för pensionärer, tex kl 10 – 14 då bussarna ofta går tomma.

Taxi

RKM ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet. Hur beaktas detta vid upphandlingarna när lägsta priset är givet? Om upphandlingarna allt för ofta leder till att lokala taxiföretag konkurreras ut

användarvänliga lösningar förtydligat

- Behov av utvecklat helgutbud
- Möjlighet att ta med bagage etc
- Behov av utvecklade bytespunkter/noder
- Textjustering om uppföljning inom trafikavtal

Nationell trafikförsörjningsplan ligger utanför Regionens uppdrag.

Önskemål om trafikutveckling, regler och rabatter i tex stadstrafiken hanteras i ordinarie trafikplaneringsprocess.

I upphandlingar av särskild kollektivtrafik finns krav av stationering av fordon på spridda orter vilket förbättrar förutsättningarna för taxi i länet. Genom upphandling av mindre områden möjliggörs för mindre företag att lämna anbud. Vår erfarenhet säger

riskerar man att glesbygden utarmas på grund av att service och arbetstillfällen försvinner. Även risk för monopolliknande situation.

2.4 Krisberedskap

Mycket angeläget att beredskap och krishanteringsförmåga ses över och nödvändiga åtgärder genomförs. Biljetthanteringen vid strömavbrott? Vad regleras i beredskapsplanen? Hur klaras drivmedelsförsörjningen, såväl el som övriga drivmedel? Kommer gällande krisplanering kompletteras utifrån erfarenheter som vunnits av Covid-19?

3.3.3 Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla

Se kommentar om rullatorburna i avsnitt 2.3.2. Stadstrafiken Östersund. I stadstrafiken har personer med rörelsehinder svårigheter att klara proceduren med betalning, hålla balansen och sedan kämpa sig bakåt i bussen för att hitta en plats. Prioritera åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning.

3.3.4 Minskad miljöpåverkan

Förslag att ordna pendelparkeringar med motorvärmare.

4.1 Resenären i fokus

Utveckling av biljett- och betalssystem behöver beakta situationen för olika grupper i samhället, även de som inte kan ta del av digitaliserade lösningar. Önskemål att seniorekortet görs gällande på Norrtåg.

Viktigt med möjligheter att ta med sig bagage, väskor, cyklar, skidor etc. För att förändra resebeteendet anser vi det viktigt att kollektivtrafiken kan erbjuda ett tillräckligt attraktivt alternativ till resande med bil.

4.4 Utveckla utbudet i de starka regionala stråken

”Förbättra bytesmöjligheterna mellan den regionala busstrafiken och tågtrafiken i Östersund”. Bytesmöjligheter bör finnas även i andra järnvägs punkter t ex Näliden, Lit, Sveg, Bräcke.

4.9 Fokus på kommande trafikupphandlingar – kravställning och uppföljning

1:a stycket ”Uppföljning av de ställda kraven behöver sedan ske i en löpande avtalsförvaltning.”
Ändringsförslag: Ändras till: Uppföljning och åtgärder av avvikelser från de ställda kraven behöver sedan ske i en löpande avtalsförvaltning.

också att lokala taxiföretag ofta kontrakteras som underleverantörer även om de inte vinner själva upphandlingen.

Krishanteringsförmågan inom kollektivtrafiken kommer att successivt utvecklas, med lärdomar från pandemin. Beredskapsplan för kollektivtrafiken;
<https://diariet.regionjh.se/diariet/files/c21235bb-dd6e-4d06-a6b9-7876b2ee8118.pdf>

Åtgärdsplan för tillgänglighetsanpassning inom kollektivtrafiken är en åtgärd som planeras, tidplan ej fastställd.

Region Jämtland Härjedalens Tillgänglighetsråd

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Viktigt är att chaufförer bemöter och hjälper personer med funktionsvariation på ett korrekt sätt.</p> <p>Sandning och snöröjning bör vara väl tillgodosett vid hållplatser vilket är särskilt viktigt för personer med funktionsvariation.</p> <p>I dokumenten bör det förtydligas att begreppet tillgänglighet även ska innebära att personer med funktionsvariation ska ha full tillgång till kollektivtrafik.</p> <p>Punkt 3.3.3 ”Mål. Ett tillgängligt kollektivtrafiksystäm för alla.” Ordet funktionsnedsättning bör bytas ut till funktionsvariation.</p> <p>Punkt 4 ”Strategier – Så når vi målen.” Tillgänglighetsperspektiv för personer med funktionsvariation bör beaktas i samtliga strategier.</p> <p>Punkt 4.7 ”Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken” Texten bör kompletteras med: -Utrop ska göras vid samtliga hållplatser för stads- och landsortstrafik och utropen ska kunna uppfattas av personer med funktionsvariation. -Eldrivna fordon ska ha någon form av ljudåtergivning för att kunna uppmärksammas. -Ovanstående bör även finnas med i bilaga 3</p>	<p>Text om tillgänglighet har setts över. Se även kommentarer under ämnesområde ”Tillgänglighet ovan”.</p>

Region Västerbotten

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Region Västerbotten tycker sammanfattningsvis att det remitterade förslaget är en bra och tydlig produkt.</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Text om tillgänglighet

<p>Kapitel 2.3 I detta kapitel skulle med fördel all regional, mellankommunal kollektivtrafik i länet kunna visas i kartform.</p> <p>Kapitel 3.1 Förslag att visa hur Agenda 2030-målen påverkas om programmets mål uppnås.</p> <p>Kapitel 3.2 Ev referera till Sveriges klimatlag och det Klimatpolitiska ramverket under detta kapitel.</p> <p>Kapitel 3.3 Effektmålet skulle kunna omformuleras så att fokus är på den geografiska tillgängligheten i sig (inte åtgärden).</p> <p>3.3.1-3.3.4 Hänvisa läsaren till kapitel 4 för fördjupad information om ”Hur når vi dit?”. Alternativt, integrera text kap 3 och 4.</p> <p>Motivera gärna val av sätt att mäta målen på (måltalen) och den nivå för måltalen som sätts.</p> <p>Under 3.3.2 nämns positiva samhällsnyttor. Vi vill tipsa om KTH:s studie Climate Policy Co-Benefits</p> <p>3.3.3 Fördel med större precision i detta kapitel. Delar med sig av erfarenhet att fordon tillgänglighetsanpassade enligt Buss 2014 eller Bus Nordic ofta inte fungerar i praktiken för de rullstolsmodeller som anpassningarna är tänkta att fungera för. Definiera minimistandard för när en hållplats är tillgänglighetsanpassad.</p> <p>4.1 Menas med produkter även lösningar som inte är biljettprodukter? T.ex. information. Mobility Management -åtgärder kan vara ett tillfälle att öka förståelse för resenärernas behov genom att under åtgärden ta vara på synpunkter från och intervjua resenärer.</p> <p>4.3-4.4 Samverkan mellan norrlandslänen som redan finns kan framgå något bättre, samt att en del av de prioriterade åtgärderna tas fram i samråd med de regioner som berörs.</p> <p>4.6 Tips om Vindelälvsbussen inom förstudien MOBEVI: https://regionvasterbotten.se/kollektivtrafik/mobilitet-och-transporter-for-besoksnaring-efter-vag-363-vindelalven-juhtatdahka-mobevi</p> <p>4.7. Se under 3.3.3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Om produkter/tjänster i kap 4.1 <p>Tips och inspel kommer att kunna användas i olika sammanhang.</p> <p>Vi ser fortsatt god samverkan som en förutsättning i våra gemensamma projekt och frågeställningar.</p>
---	--

Resenärsforum

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Kollektivtrafikens utbud och kvalitet</p> <p>Satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur, gärna på spårtrafik. Mittstråket, Inlandsbanan.</p> <p>Korta restider och effektiva byten, såväl för lokala, regionala som långväga resor. God framkomlighet för kollektivtrafiken. Tillräcklig turtäthet, spridd över hela trafikdygnet, för att fånga såväl resor till arbete, studier som besöks- och fritidsresor. Taktfasta tidtabeller.</p> <p>Planering utifrån ett resenärsperspektiv och involvera resenärernas behov och önskemål. En handlingsplan för arbete för att involvera kollektivtrafikens konsumenter.</p> <p>Kollektivtrafik integrerad i samhällsplaneringen. Dialog med kommuner.</p> <p>Hela-resan-perspektiv. Arbeta för att väghållarna tar ansvar för att ordna lättillgänglig gång- och cykelinfrastruktur till och från hållplatser och stationer. Ska vara smidigt att resa med cykel i kollektivtrafiken. Information om vad som gäller. Trygga cykelparkeringar vid hållplatser och stationer. Tillgång till laddning vid infartsparkeringar. Möjlighet att hämta och lämna resenärer med färdtjänst, taxi och bil vid alla stationer och större hållplatser/terminaler.</p> <p>Trafikeringsförslag: Direkta bussförbindelser mellan Sveg (ev Funäsdalen) - Hudiksvall (alternativt Ljusdal), där byten kan ske till snabba tåg. Restiden t/fr Sthlm med dessa förbindelser skulle bli max 5 timmar. Idag är det två byten och 6 - 7,5 timmars restid. Staten/Trafikverkets roll.</p> <p>Information</p> <p>Enkelt att få information om linjenät och tidtabeller. Korrekt information såväl före, under som efter en resa. Information digitalt, i tryckt format och muntligt såsom utrop vid hållplatser och ombord. Komplettera digitala sökfunktioner och reseplanerare med kartor över kollektivtrafikens linjestreckningar.</p>	<p>Resenärsperspektivet har förstärkts i flera delar av programmet utifrån synpunkter.</p> <p>Trafikeringsförslag hanteras i ordinarie planeringsprocess.</p>

Tydlig information på stationer, hållplatser och ombord på fordon om vilka rättigheter resenärer har vid försenade och inställda turer. Förslag att det införs en kom-fram-garanti.

RKM behöver ta ansvar för att resenärerna får information om all kollektivtrafik i regionen.

Vid i princip alla stationer och hållplatser skall det finnas uppgifter om platsens namn, vilka kollektivtrafikföretag som bedriver trafik där och kontaktuppgifter. Allt viktigare att stations- och hållplatsnamn framgår tydligt och att de benämns med samma namn på plats och i olika reseplanerare. Vid större stationer och hållplatser måste det även finnas anslagna tidtabeller och kartor över linjenätet. Finns förbättringspotential vad gäller att informera resenären om gångvägar mellan tåg och buss. Informationen behöver vara kompletterad med realtidsskyltar och ”prator”, d.v.s. digitala tidtabeller för synskadade. Annat som ofta efterfrågas är punktskrift och tillgång till hjärtstartare.

EN ansvarig aktör som garanterar god service och information till resenärer vid stationer och andra bytespunkter. Ett annat problem är att resenärer ofta lämnas vind för våg när de ska byta tåg eller buss. Det upplevs otryggt i synnerhet när det inträffar trafikstörningar. Resenärsforum anser att RKM måste ta ledartrojan och bevaka dessa frågor så länge som det saknas en ansvarig aktör.

Vid trafikstörningar är snabb, anpassad och tydlig information grundläggande. RKM behöver ta ansvar för att alla trafikutövare i regionen lämnar sådan information.

Trafikverket har nyligen lämnat en rapport om åtgärder för förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Resenärsforum anser att regionen ska sträva efter att detta implementeras, även inom busstrafik.

Biljettsystem

Enkelt att köpa biljett, vare sig man reser dagligen eller enstaka resor. Om service endast erbjuds via appar riskerar man att gå miste om flera resenärgrupper. Möjlighet att köpa biljett ombord med kontokort.

Lätt att nå kundtjänst och trygghetsjour via telefon under hela trafikdygnet.

Biljettsystemet behöver samordnas med andra regioner och att villkoren harmoniseras så att det inte är olika biljettregler som gäller i olika delar av landet. Uppmanar regionen att följa de rekommendationer som lämnas när utredningen om nationellt biljettsystem är färdigbehandlad.

Tillgänglighet och trygghet

<p>Tillgänglighetsanpassning av information, fordon, hållplatser och stationer. Viktigt med information om i vilken grad hållplatser och stationer är tillgänglighetsanpassade.</p> <p>Planera för trygghet vid utformning av fordon, hållplatser och stationer. Möjlighet att ringa ett trygghetsnummer hela trafikdygnet. Mindre barns säkerhet är viktig, tillgång till barnbilstol eller liknande.</p> <p>Trängsel/post-corona Hur minska trängseln i kollektivtrafiken? Sprida skolan start och sluttider. Förändra ventilation och möblering i fordon. På- och avstigning samt biljettviseringsmöjligheter vid alla dörrar bör studeras.</p> <p>System som i realtid visar beläggningen (som första åtgärd en lista på turer med trängsel).</p> <p>Mål <i>Ett tillgängligt kollektivtrafiksystem för alla</i> Arbetet med tillgänglighetsanpassade stationer, bytespunkter och hållplatser behöver formuleras tydligare. Informationen via digitala kanaler behöver tillgänglighetsanpassas i enlighet med webbdirektivet. Viktigt med "hela resan perspektiv".</p> <p>Ekonomi Oro över finansieringen av kollektivtrafiken på grund av pandemin.</p>	
--	--

SJ

Synpunkt	Kommentar
Remissutgåvan är välskriven men relativt generell, den preciserar exempelvis inte trafiksystem eller frekvenser. Från SJs sida har vi därför inte några direkta inspel rörande tågtrafiken till och från länet.	-

STF Jämtland Härjedalen

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
Brister i möjlighet att resa till kultur och turistmål inom länet, framförallt helgdagar och utkanter av länet.	Kompletterat i text

Strömsunds kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Strömsunds kommun ser positivt på förslaget till trafikförsörjningsprogram. Vi vill särskilt framhålla betydelsen av arbets- och studiependling i våra glesare delar av länet.</p> <p>Det är idag svårt att motivera invånarna att välja kollektivtrafiken före den egna bilen när tidtabeller begränsar och biljettpriset inte är konkurrenskraftigt i jämförelse med den egna bilen.</p> <p>Vid upphandling av kollektivtrafik måste ambitionsnivån övervägas noga så att kraven inte blir orimligt kostnadsdrivande och i slutänden drabbar resenären.</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> Balans mellan kravställning och ekonomiska resurser Prisets betydelse för tillgänglighet

Synskadades Riksförbund, SRF Jämtland

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Hållplatsutrop – Fungerande hållplatsutrop. Krav vid upphandling.</p> <p>Hänvisning till FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Hänvisning till artikel 9 Tillgänglighet och 10 Rätt att leva självständigt och att delta i samhället.</p> <p>Digital tillgänglighet – Det är av avgörande betydelse att blinda och synsvaga kopplas in i ett tidigt skede när en ny app, en ny hemsida eller någon annan form av digital plattform ska skapas. SRF erbjuder rådgivning, testgrupp, test av demoversioner och samarbete med RJH.</p> <p>Elfordon med varningsljud. Elfordon måste utrustas med så kallat varningsljud som inte går att stänga av.</p> <p>Branta trappor, ett allmänt tillgänglighetsproblem Fordon som helst saknar modellen med branta trappor eller försöka finna andra modeller av fordon, med mer människovänliga steg.</p> <p>Fortsatt dialog – Distriktet önskar att en dialog kring de frågor som lyfts i detta remissvar kommer till stånd. I synnerhet är det viktigt inför upphandling.</p>	<p>Text om tillgänglighet har setts över. Se kommentarer under ämnesområde ”Tillgänglighet ovan”.</p> <p>Positivt med fortsatt dialog.</p>

Trafikverket Region Mitt

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Anmärkningsvärt att remissutgåvan inte är komplett då det på flertalet ställen saknas text och uppgifter som ska kompletteras, markerade med röd text.</p> <p>Programmet är ambitiöst och välskrivet. Bra att programmet innefattar social hållbarhet och jämställdhet. Kapitel 2 om Nuläge och utmaningar är bra skrivet och välutformat. Önskvärt om kapitlet kunde utökas med exempel på hur detta ska ske och hur det är tänkt att göra målet mätbart så att det går att följa upp.</p> <p>Kapitel 3.3 Saknar måltal för åren 2025 och 2030 i samtliga tabeller. Viktigt att formulera målen för att kunna nå dem. Svårt att ta ställning till målen när de inte är formulerade i remissutgåvan.</p> <p>Kapitel 3.3.3 Inte endast tillgänglighet för personer med funktionsvariationer utan även för övriga grupper i samhället. <i>Allas möjlighet att resa</i> bör gälla <u>alla</u> och ta hänsyn till allas behov. Säkerställ tillgänglighet även för exempelvis kognitiva funktionsnedsättningar, olika kön och olika nationaliteter. Motiv till att hållplatser med fler än 20 påstigande prioriteras.</p> <p>Kapitel 4.3 Varför samarbetar norrlandslänen för ett gemensamt biljett- och betalsystem när det samtidigt nationellt görs samma arbete för ett system som ska kunna användas i hela landet? Förtydliga text kring mobilitetstjänster.</p> <p>Kapitel 4.4 Figur 5 är en bra illustration för att visa på flödena och samband i länet.</p> <p>Kapitel 4.6 Förslag att ta hänsyn till <u>resanledningar</u> hellre än skol- och arbetspendling, begreppet är mer vidgat och innefattar även andra resor. För mer information om begreppet hänvisas till Tillväxtverket.</p> <p>Kapitel 4.7 Tillgänglighet för "alla" liknande synpunkt i avsnitt 3.3.3.</p> <p>Kapitel 5.4 Förtydliga att även länsvägarna är statliga vägar.</p> <p>Kapitel 7 Kapitlet Uppföljning bör utvecklas och kopplas till de mål som sätts i kapitel 3. Hur ska uppföljningen gå till?</p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Om tillgänglighet • Avsnitt 4.3 • Att länsvägar är statliga vägar • Viss justering i avsnitt Uppföljning <p>Remissversionens viktigaste delar var klara vid remisstidpunkten och därför bedömdes det vara ett relevant underlag att skicka ut. Remissyttrandena är också ett sätt att få inspel till exempelvis de måltal som inte var klara. Måltalen har kompletterats, bland annat utifrån samrådskonferens efter remissperioden.</p> <p>Målet om tillgänglighet är formulerat så att det gäller för alla. Målsättningen att prioritera hållplatser med minst 20 påstigande bedöms</p>

	<p>som en rimlig nivå att utgå ifrån. Status på hållplatserna i länet behöver inventeras.</p> <p>Det nationella projektet om biljett- och betalsystem kommer inte att kunna lösa regionernas behov. RJH behöver göra ett eget arbete och samarbete med norrlänen bedöms som rätt väg att gå.</p>
--	--

Åre kommun

Synpunkter	Kommentar
<p>Programmet bör fördjupas och förtydligas avseende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Året runt behoven liknande stadstrafik i Åredalen (Duved-Björnänge/Såå). 2. Åre kommuns centrala stråk (Duved-Mörsil) som del av Jämtlandsstråket. 3. Åre Östersund Airport som en viktig målpunkt i Jämtlandsstråket. (saknas i illustration av regionala stomstråk och interregionala samband.) 4. Elektrifiering och miljönyttor inom hela eller delar av Jämtlandsstråket. 5. Ett måltal för marknadsandelen i Jämtlandsstråket. 6. Principer och prioriteringar för restider, trafikens tidslägen och frekvens. 7. Lokalt kollektivt resande nyttjas i ökande utsträckning bland besökande gäster, därför bör besöksnäringens behov vägs in där det är möjligt. 8. Samverkan, gemensamma gränssnitt och resenärsnyttor med besöksnäringarna och kommersiella aktörer. 9. De interregionala sambanden med kopplingarna via Mittbanan, Åre Östersund Airport, Vaernes Trondheim Airport samt Gävleborg. 	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flygplatser Östersund och Sveg inlagda i bild över stomstråk <p>Utveckling av trafik i Åredalen, stråket Duved-Mörsil och eldrift/miljö kommer att hanteras i den löpande trafikplaneringsprocessen och inför kommande upphandling av Åre-trafiken.</p>

<p>Att bibehålla, ytterligare utveckla de tågrelationer som trafikeras och öka resandevolymer i den dagliga fjärrtågstrafiken har stor strategisk betydelse. Kopplingen till Gävleborg av strategisk betydelse.</p> <p>Pandemin har tydligt visat att beredskapen ska förbättras. Mycket stor betydelse att kollektivtrafikens fordon utrustas på ett sätt så att förarna i alla situationer kan agera tryggt, riskfritt och säkert.</p>	<p>Måttal för marknadsandel i Jämtlandsstråket är svårt att ta fram ur Kollektivtrafikbarometern pga få respondenter.</p> <p>Tågtrafikens utveckling bevakas av Regionen och utreds i olika sammanhang. Koppling till Gävleborg kan tex hanteras i strategi för Norrtågstrafiken.</p> <p>Krishanteringsförmågan inom kollektivtrafiken kommer att successivt utvecklas, med lärdomar från pandemin.</p>
--	---

Östersund kommun

Sammanfattning av synpunkter	Kommentar
<p>Östersunds kommun är mycket positiva till att nytt trafikförsörjningsprogram tagits fram och upplägget. Hur länge programmet ska gälla är otydligt, det talas både om 2026 och 2030. Bra att tydliggöra.</p> <p><u>Regionala mål</u></p> <p>Även om det är långa linjer inom infrastrukturområdet kan Regionens målsättning för 2050 tonas ner något. Den synliggör mycket tydligt. Det är väldigt långt bort. Synliggör hellre målen för 2030.</p> <p><u>Mål</u></p>	<p>Kompletterat i programmet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ändrat målformulering avseende miljö och klimat enligt förslag • Förtydligat strategierna i vissa delar.

Vi ställer oss positiva till de effektmål som föreslås. Utifrån klimatfrågans betydelse kan dock effektmålet kompletteras = Minskad miljö- och **klimat**påverkan samt fossilbränslefritt 2030.

Förutsätter att det sker en avstämning med kommuner och andra aktörer om måltalen och att resurser finns för att nå målen.

Bra att länets klimat och energistrategi finns med och skrivningarna om 10 % minskade växthusgaser varje år. Östersunds kommuns egen klimatstrategi påtalar vikten av satsningar för ökat kollektivtrafikresande. Kommunens mål är 20 % kollektivtrafik år 2030. Skillnad på marknadsandel och färdmedelsandel.

Strategier

De strategier och de förslag som formulerats är mycket bra och samtliga tillstyrks.

Punkt 4.1 Resenären i fokus.

Utveckla produkter och **tjänster** utifrån resenärens behov.

Punkt 4.2 Integrera kollektivtrafiken i samhällsplaneringen

Viktigt att se till att hela resan fungerar bla att det går att kombinera buss och cykel. Tex cykeln på bussen och lånecykelsystem. Även bilpool och parkeringsplatser för dessa.

Punkt 4.3 Digitaliseringsmöjligheter.

Föreslår att under Prioriteras läggs till att ta fram en kombinerad mobilitetstjänst som tex i Linköping.

Punkt 4.4 Utveckla utbudet i de starka regionala stråken.

Bra. Satsa på sammanhängande stråk med bra utbud där många människor finns för att öka andelen resenärer och få en överflyttning från bil. Både regionalt och inom Östersunds tätort.

Elflyg omnämns som framtida nytt trafikslag? Bör ingå i trafikförsörjningsprogrammet?

Detaljplanen Östersundslänkens effekter ska beaktas i Trafikförsörjningsprogrammet.

Punkt 4.5 Utveckling av stadsbusstrafiken i Östersund.

Viktigt att kollektivtrafiken växer i takt med staden. Kollektivtrafiken ska vara etablerad i nya bostadsområden redan vid inflyttning för att förbinda nya stadsdelar.

Inriktningen om fortsatt elektrifiering av stadsbusstrafiken stöds utifrån kommunens klimat- och energieffektivitetsmål samt ur luftförorenings och bullersynpunkt.

Fokus ligger på 2030 och 2050 har mycket litet utrymme i programmet.

Dialog om måltal har skett vid samrådskonferens efter remissperioden. Frågan om resurser för att nå målen behöver hanteras vidare.

Vi ser positivt på mobilitetstjänster men kan inte i programmet ta ställning till att vara drivande part.

Flygtrafik omfattas inte primärt av programmet då det idag inte har karaktären av vardagligt regionalt resande.

Fortsatt dialog kring Östersundslänkens utformning och effekter sker mellan RJH och kommunen. Likaså hur nya områden kan försörjas med kollektivtrafik.

Punkt 4.6 Utveckla resmöjligheter utanför stomstråken – våga testa innovativa lösningar

Bra. Notera att transport som tjänst eller kombinerat mobilitetskort är intressant både i stad och på landsbygd. Sk bybilar som tex Vy har i Norge är också spännande alternativ. Att bygga vidare på samåkningssystem som har börjat införas bla i Åre är en intressant möjlighet.

Punkt 4.7 Öka tillgängligheten till och inom kollektivtrafiken

Möjligheten att gå på bak i bussen har tidigare och fungerande system för biljettkontroll har nämnts som en tillgänglighetsskapande åtgärd. Bör inte det vara med?

4.8 Välj rätt drivmedel

Bra med utsläppsfri busstrafik i staden. Biogas intressant för regionbuss. Det kommer också signaler om att Eu vill satsa på vätgas Inlandsbanan har planer på att satsa på vätgas. Stöttar förslaget om att en drivmedelsstrategi tas fram i länet.