Remissinstans	Fråga 1	2	3	4	5	Dokument:	Rubrik:	Synpunkt	Hantering: Ja	Nej	Kanske	Annat	Ev. åtgärd:
SJ					x	Övrigt		Knyta ihop HPL Stenstan med ReseC i Sundsvall, dålig koppling mellan tåg och lokal bussar.		x			Alla behov kommer ses över i kommande trafikgenomlysning.
SJ					x	Övrigt		Ta bort pararella nattåg Sundsvall-Östersund som Norrtåg nu kör och också är emot. Förslag att berörda på RKM tar initiativ till översyn av parallell trafik.				x	Frågan kommer att lyftas med norrtåg kopplat till pågående tågstrategi.
SJ					x	Övrigt		Utveckla formun där branschen tar ett gemensamt ansvar för att tåg/busstider passar ihop för trygga anslutningar.		x			Hela resan persp kommer att genomsyra kommande trafikgenomlysning.
Sollefteå					x	Övrigt		persontrafik på övre Ådalsbanan, Västeraspy-Långsele och vidare mot Ragunda och Östersund bör införas inder innevarande mandatperiod. TRV uppger att övre Ådalsbanan är upprustad i dec 23 och trafikstarten på den föreslagna linjen bör infå i de nya trafikavtalen som Norråg ska upphandla med start dec 2025. I dokumenten bör dock begreppen tågtrafik ersättas med persontrafik när det är det som avses.				x	Hänvisa till tågstrategin, se över så man använder rätt begrepp.
Härnösand					x	Övrigt		Tillskapa persontrafik under kommande mandatperiod mellan Västeraspy och Långsele genom fortsatta satsningar på Övre Ådalsbanan, som knyter sammans destinatioerna Åre/Trondheim och Umeå. Helgtrafik på linje som trafikerar viktiga kuntpunkter i Höga kusten. Proiritera anknytnung Kramfors- Härnösand för arbetspendling.		x			Nyskapande av räls och infrastruktur ansvarar TRV för. Kommunerna som bestämmer över trafikutbud i dagsläget
Kommunal					x	Övergripande		Tydligare plan för framkomlighet.	x				punkt 5.2 om hur vi anser jobba med att förbättra infrastruktur.
Örnsköldsvik				x		Övergripande		Det måste finnas ett övergångsprojekt. En viktigt del i övergångsprojektet blir med kommuniation med befintliga resenärer.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen förbundordnig.
Örnsköldsvik					x	Övergripande	Finansiering	Utan Kostnadsberäkningar innebär trafikförsörjningsprogrammet bara en önskelista		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Örnsköldsvik					x	Övergripande		Konsekvenser för Örnsköldsviks kommun. Nya och ytterligare resurskrav. För att nå ambitionen i TRFP kommer det att krävas betydande nyinvesteringar, resurser och omprioriteringar från Örnsköldsviks kommun.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Härnösand				x		Trafikplan		Harmoniserar ambitionen i trafikförsörjningsprogrammet med framtida ekonomiska resurer för kollektivtrafik? Eller finns det en risk att programmets ambitioner endast i en begränsad del omsatts i praktisk handling?	x				Fyll ut 8.6 huvudd. en hög ambition i kollektivtrafiken kommer kräva satsningar men är en årlig budgetförhandling.
Härnösand		x				Målmodel & bilaga 6	3	Ett övergripande mål bör kvantifieras för att ge en tydligare bild av förflyttning/utveckling som är önskvärd. ex. Vilken marknadsandel som kollektivtrafik ska ha år 2030 vs nu?		x			Finns i bilaga 6
Sundsvall					x	Huvuddokumentet	5.2.4	I denna rubrik skulle vägarbeten och störningar kunna nämnas. Det är av vikt att inarbeta framkomlighetsapekter kopplat till vägstandard vid vägarbeten flr att minimera störningar.	x				5.2.6 lyfts in.
Sollefteå	x					Huvuddokumentet	Övergripan	Redovisningen av roller och ansvar för tydlgihetens skull även bör samlas i ett gemensamt dokument. Trafikförsörjningsprogrammet har ingen genomförande plan.	x				8.1- roller och ansvar. Se punkt 8. genomförandeplan.
Örnsköldsvik				x		Huvuddokumentet	8.3.2	Dialog mellan din tur och kommunerna i kommunernas planarbete vara en viktig del i att få samhällsplaneringen och kollektivtrafiken att gå hand i hand. Fysisk planering, parkerings policys, pakeringavgifter ger möjligheter till att främja hållbart resande. Förtydliga i texten att trfikförändringar och trafikutveckling är viktigt att koppla till samhällplaneringens långsiktiga arbete.	x				8.3 samhällsplanering och kollektivtrafik i tidigt skede.
Sundsvall	x					Huvuddokumentet		TRFP hanterar inte de ekonomiska utmaningarna som kollektivtrafiken står inför, vilket är en brist. Det nämns i början av dokumentet men inte mer.	x				8.6
Region AC		x				Huvuddokumentet		Trafikförsörjningsprogrammet innehåller sammantaget många mål och indikatorer. Programmet skulle vinna på att begränsa antalet indikatorer. Vissa av indikatorerna är i vissa fall motstridiga. Uppföljning av målnivåer för indikatorer är mycket specifika genom att de hänvisar till enskilda frågor i Kollektivtrafikbarometern. Under målområde ekonomiskt så känns indikatorn "energiåtgång per personkilometer i kollektivtrafiken" mer höra hemma under målområde ekologiskt.	x				Bilaga 6 indikatorer har setts över.
Härnösand		x				Huvuddokumentet	3.1	Inte kombinera ledord med mål. Ersätta mål med exempelvid målinriktning eftersom att de är allmänt hållna.	x				Formulera om till inriktningsmål under 3.1. Byta från mål till inriktningsmål.
Härnösand	x					Huvuddokumentet		Behoven och utmaningarna bör beskrivas närmare & sammanfattas i en gemensamplats i huvuddokumentet.	x				Förordet
Sundsvall				x		Huvuddokumentet	Genomföra	Genomförandeplanen är ett bra första steg på vägen men det finns behov av att utveckla och detaljera för att säkerställa en röd tråd i verksamheten. Behov av att beskriva hur TRFP kopplas ihop med MRP för att beskriva genomförandets alla delar.	x				Förtydliga 8.3.2
Timrå			x			Huvuddokumentet	Ansvar och	Inte tydligt var de är beskrivna i programmet. I punkten för struktur för planering och uppföljning finns beskrivning av trafikförändringar. Här finns behov om förtydligande om storleken på dessa trafikförändringar så att mindre trafikförändringar följer samma intervall på 3 år att genomföra.	x				Förtydliga 8.3.2.
Sundsvall					x	Huvuddokumentet	4.3.1	Likvärdig subventioneringsnivå i länet är inte lätt att uppnå. Det innebär att de som har subventionering i dagsläget skulle behöva upphöra med det, vilket leder till missnöje för resenärer.	x				Förtydliga att tillköp kan göras för både trafik och produkter. Bilaga 3. 4.5
Trafikverket		x				Huvuddokumentet		Målen och uppföljningen av dem är mycket viktiga, särskilt som det inte längre finns någon prioritering av kollektivtrafikstråk i TRP. De formulerade målen är ganska tydliga, utmaningen blir att uppfylla dem och att följa upp dem. Indikatorerna behöver ses över för att täcka in alla målen. Ibland är det också svårt att förstår hur mätningarna ska gå till.	x				Indikatorerna har setts över
Härnösand					x	Huvuddokumentet	1.2	Regional infrastrukturplan bör läggas till som ett dokument att förhålla sig till, spec med koppling till ekonomiska resurser.	x				Koppling i 5.2
Örnsköldsvik				x		Huvuddokumentet	Digitaliserin	Systemet och integration av system för att kunna implementera närtrafiksupplägget bör förtydligas och prioriteras. Finns bra exemepel i andra länder, ex Spanein, Tyskland, USA. Ansvaret för denna utveckling bör förtydligas.	x				Lägg till en punkt i bilaga 3, punkt 4.7 om närtrafik.
Härnösand	x					Huvuddokumentet		9 av 10 är bilresenärer. Utmaning som behövs lyftas och inkludera behoven av insatser som leder till ökad beteendeförändring.	x				Lägg till i 4.2 målet med det är att få fler att välja kollektivtrafiken.
Sundsvall					x	Huvuddokumentet	Citat	Citaten i inledningen av varje avsnitt har en oklar koppling och känns lösryckta. Det saknas källa.	x				Lägg till källa, RUS.
Härnösand					x	Huvuddokumentet	2.3.4	Länets flygplatser bör utgöra större målpunkter för kollektivtrafiken utifrån ett hela resan perspektiv. Viktiga målpunkter för fritidsresor inom länet bör pekas ut.	x				Lägg till: Besöksnäringens olika målpunkter är viktiga att fånga in, 3.3.2 lägg in om flygplatser för sammanhållet system.
Örnsköldsvik				x		Huvuddokumentet	Kombinerad	Processen kring den tekniska utvecklingen kring kombinerad mobilitet och framtidens resande är inte tydligt beskriven.	x				Lägga till i samverkan.
RVN					x	Huvuddokumentet	Folkhälsa	Delar om folkhälsans effekter av att åka kollektivt bör utökas.	x				Punkt 6.2.2. Hänvisa till socioekonimiska analysen i KOLL2020.
Trafikverket	x					Huvuddokumentet		Kompletteringar gällande resenärsgrupper. Utmaningar och behov som inte fångas upp är planerade företag på elintensica områden, utökning av försvaret, kriminalvården, besöksökningen mm- näringar med behov av kollektivtrafik. Behovet av samordning av kollektivtrafiken över länsgränserna behöver tydliggöras.	x				Se punkt 4 samt 4.1 i bilaga 3. Tydliggöra koppling till samhällplan. Länsöverskridande trafik i bilaga 3.
Härnösand					x	Huvuddokumentet	5.1.1 & bila	Begreppet trafikeringsprinciper och trafikprinciper används för att beskriva samma sak.	x				Se över text så att det står lika, trafikprinciper.
LTN BD					x	Huvuddokumentet		Vad menas med självkostnadspris för skolresor?	x				Utformningen av kostnadshanteringen för skolresor kvarstår att fastställa. Detta kommer att ske i dialog med våra medlemmar.
RVN					x	Huvuddokumentet	6.2.3	Avrådan om att använda geografisk tillgänglighet som definition som vi gör.	x				Andra 6.2.3. geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik.
Härnösand					x	Huvuddokumentet	6.3.2	Se över sista medningen i tredje stycket	x				
LTN BD					x	Huvuddokumentet		Andra språk och rättstavningar.	x				

Härnösand					x	Huvuddokumentet	1.2	Förhållande till nationella strategier som berör programmet kanske även bör övervägas under detta avsnitt. Ex nationella planer för transportsystemet			x		1.2 Förhållande till övriga strategidokument på alla nivåer?
RVN					x	Huvuddokumentet		RVN rekommederar att förbundet får mer tif att arbeta igenom förslaget med chans att väga in ekonomiska och finansiella förutsättningar samt stärka fokuset på arbetspendlare ännu mer.		x			8.6 förtydligas.
Sundsvall		x				Huvuddokumentet		Det hade varit mer naturligt att åtskilja mål i målmodellen som är mer operativa mot de strategiska då de ofta har lolika tidshorisonter. Upplevs som otydligt nu när det är samlade i en målmodell. Området för individ är mer operativt och kan genomföras på kortare sikt.		x			Alla mål är inriktningsmål och indikatorerna styr genomförandet.
SJ					x	Huvuddokumentet	Samverkan	Vill verka för fördjupat samarbete gällande trafikutbud, marknadsföring och biljetter.		x			Ambitionen lyfts i 4.3.2
RVN					x	Huvuddokumentet		I programmet definierar förbundet ett mål om att kostnadstäckningsgraden ska öka till 17 procent fram till 2030, vilket skulle innebära att kostnaderna för befintligt utbud av trafik och samordningstjänster skulle öka dramatiskt för länets kommuner och regionen. Regionen menar att det är avgörande att höja kostnadstäckningsgraden till åtminstone 30 procent inom programperioden.		x			Ambitionen är att öka självkostnadsgraden och angiven ambition känns mest realistisk givet förutsättningar och historik.
Trafikverket					x	Huvuddokumentet	Nöjd resena	Det står också att *Din Tur ska genom ett utvecklat marknadsarbete göra en plan för respektive målgrupp som ligger till grund för framtida trafik- och verksamhetsutveckling* . Vad blir det för slags dokument? Det borde vara en del av TRP eftersom det ska ligga till grund *för framtida trafik- och verksamhetsutveckling.*		x			Arbetet inleds 2023 då ny affärsutvecklare finns på plats. Namn och form på dok ej beslutad.
RVN		x				Huvuddokumentet		Programmet kan stärkas genom att tydligare identifiera primära målgrupper, ex arbetspendalare och deras perspektiv och behov.		x			Arbetspendlare är den tydligaste och mest prioriterade målgruppen, se punkt 4.1.
Örnsköldsvik					x	Huvuddokumentet		Fungerande informationplattform ska likställas med ett fordon och ett biljettsystem. Det kommer att stärka verksamheten, kundlojalitetet och bätter informera tjänsteerbjudanden.		x			Beskriv under 4.4
Härnösand					x	Huvuddokumentet	5.1.4	Delar principiellt sunen om att inte bedriva trafikutbud tåg/buss på samma sträckor. Men skulle en minskning av den regionala busstrafiken som helt eller delvis trafikerar samma sträcka som tåg kan behov av ny trafik uppstå för att försörja kommundel med kollektivtrafik.		x			Beskrivs i 5.1.4
Trafikverket					x	Huvuddokumentet	Nöjd resena	*Ambitionen är att så stor andel som möjligt av länets kollektivtrafik ska kunna erbjuda möjligheter till arbetspendling. På landsbygden där turutbudet är lägre så har skolresandet en hög prioritering. Fritidsresor och serviceresor är lägre prioriterade men bör även de så långt som möjligt kunna erbjudas inom kollektivtrafiken* . Det skulle vara bra om det ges en förklaring till denna prioritering. Var tillhör besöksnäringen?		x			Besöksnäringen hör till fritidsresor. Prioriteringen är framtagen utifrån de dialoger som hållits.
Trafikverket					x	Huvuddokumentet	Hållbart sar	För att tydligare kunna arbeta med social hållbarhet och folkhälsa kan det vara bra att ta fram indikatorer för det. TRV instämmer i att kollektivtrafiken inte kommer att kunna göras tillgänglig för alla personer på alla platser. En del i detta är därför att komma fram till var, dvs vilka stråk, turer och bytespunkter/hållplatser som bör göras tillgänglighetsanpassade (både fordon och hållplatser). Det andra delen i detta är att det tydligt framgår via hemsida, Din Tur app. etc. vilka turer/bytespunkter som är tillgänglighetsanpassade.		x			Bilaga 1 och 2 anger nivå. Prioritering av genomförande sker i dialog med berörda parter.
Härnösand		x				Huvuddokumentet	3.2-3.4	Målvärde för nuläge och till 2030 för indikatorerna bör skrivad ut i huvuddokumentet för att underlätta helheten. Bra att besökaren är en utpekad målgrupp men önskar att bättre indikatorer tas fram för målgruppen		x			Bilaga 6.
Härnösand		x				Huvuddokumentet	5.3.2	Enklare beskrivning av kombinerad mobilitet i framtiden		x			Finns i bilaga 3.
Härnösand					x	Huvuddokumentet	4.4.3 - 4.4.4	Resenärsinformation bör kompletteras skyndsamt med digitalt tillgänglig realtidsinformation för kollektivtrafiken.			x		Fundera på formulering i 4.4.3
Örnsköldsvik					x	Huvuddokumentet		Betydande ekonomiska, miljömässiga och sociala hållbarhetsbegränsningar och krav som påverkar förmågan att leverera trafikförsörjning.		x			Förordet
Funktionsrätt Vnorr				x		Huvuddokumentet		Ett stort och gediget material som bör brytas ner i flera delmål, ansvarsfördelning bör tydligt framgå så att brukare/patienter ska veta vem de ska vända sig till. Ökad tillgänglighet ska ske i bred samverkan med kontunierliga dialoger.		x			Förtydligat i bilga 2
Timrå					x	Huvuddokumentet		Hälsoeffekter och klimatvinster får för lite plats.		x			Indikator på utsläpp finns. Svårt att mäta hälsoeffekter.
Timrå				x		Huvuddokumentet	Genomföra	Det är bra att det lagts mycket fokus på att förbättra den långsiktiga planeringen. Men, enligt årshjulet så genomförs en trafikdialog med medlemmarna 1ggr per år. Vi anser att det kanske inte räcker till med tanke på att tabellskiften genomförs 2ggr per år och att det kan vara lång tid att hantera vissa ärenden. 2ggr per år bör vara mer rimligt.		x			Inga förändringar av upplägg görs men dialog om trafikjusteringar sker kontinuerligt mellan medlem och KTM.
Kramfors	x					Huvuddokumentet	Målsättning	De målsättnignar som anges är rimliga men det är också viktigt att det utbud som föreslås för framtiden matchar målsättningarna. De insatsområden som förespråkas från Kramfors kommun är i sammanhanget små. Nya utbudet innebär färre och försämrade avgångar. Linje 50 saknar i utbuder som beskrivs i principutbudet. Kommuen önskar att dagens buss och tåg utbud bibehålls på nuvarande nivå med ambitionshöjningar.		x			Ingen linje beskrivs i utbudet. Nytt linjenät arbetas fram utifrån principer.
SRF					x	Huvuddokumentet	6.1.1	Ser positivt på utveckling mot en hållbar kollektivtrafik men påpekar vikten av att tystgående fordon behöver utrustas med ett så kallat varningsljud som ej går att stänga av. Bussklassen med branta trappor bör ses över och finnas en annan modell som har mer människovänligt steg, inte bara för synskadade dessa bussar är ett problem.		x			Kommande bussupphandling kommer utgå från bilaga 2 och följa då gällande praxis.
SRF	x					Huvuddokumentet	5.1.4	Mer om hållplatsutrop i huvuddokumentet. Finns i bilaga men SRF vill trycka på vikten av att en god lösning måste finnas på plats. Yttre utrop är även av stor vikt och det är viktigt att i kommande upphandling att inget företag ska kunna komma undan billigare genom att betala böter för ej levereande utrop som är en beställd och upphandlad produkt.		x			Kommentera att huvuddok ska hållas kort och därav finns information i bilaga 2.
Härnösand					x	Huvuddokumentet	4.1	Fritidsresor bör prioriteras höfre än idag. Ekonomiska resurser och aktörssamverkan bör utvecklas för att möjliggöra en ökad prioritering		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Sollefteå					x	Huvuddokumentet	Bilaga 3	TRFP bör inte slå fast principer som bygger på en förbundsordning som ännu inte fastställts.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Härnösand					x	Huvuddokumentet	5.1.1	Svårt att se på vilket sätt en enskild medlem ska kunna köpa till billigare eller mer omfattande trafik i det fall kostnadsfördelningsmodellen tillämpas för all trafik i länet.				x	Kommentera om förbundsordning i samrådsredogörelsen
Timrå		x				Huvuddokumentet		Tydliga mål men saknar koppling mot kommunernas ÖP och hur programmet utmaningar och behov kopplas samman mot kommunernas mål. Målet attraktivtet hade med fördel kunnat ha en indikator kopplat till ålderskategori för att lättare nå arbetspendlande åldersgrupper och skapa underlaf för riktade åtgärder.		x			Kommunernas behov kommer att lyftas i årlig dialog. Uppdelning av indikatorer i ålderskategori endast möjlig vid större RVU. Se över så att vi får in något om kundsynpunkt och RVU.
SRF	x					Huvuddokumentet	5.1.3	Underlätta bokning och genomförande av ledsagning för personer med funktionsnedsättning. Införande av en serviceknapp vid varje sittplats.				x	Komplettera med ledsagning i bilaga 2. Kommentera att vi tar med oss frågan till Norrtåg som är ansvariga för tåg.
RVN					x	Huvuddokumentet		Tidigare trafikförsörjningsprogram innehöll ambitioner om åtgärder i trafiken i kombination med marknadsföring för att skapa beteendeförändring för ökat nyttjande av kollektivtrafikutbudet, men saknas tyvärr i nuvarande remissversion.		x			Kompletteras med en marknadsplan under 2023.
RVN					x	Huvuddokumentet		Sänkta biljettpriser genom subventionering ska inte underskattas då kollektivtrafiken då kan konkurrera med bekvämlighetsfaktorn av att ta sin egen bil.		x			Kompletteras med en marknadsplan under 2023.
RVN					x	Huvuddokumentet		Digital information på HPL med fler språk är av vikt kopplat till besöksnäringen. Samt att markera ut större besöksmål längst linjer. i val avl betalsystem behöver utländska besökare beaktas.		x			Kompletteras med en marknadsplan under 2023.
Sundsvall		x				Huvuddokumentet		Mer logiskt om målen presenterades från global till lokal nivå. Nu får man känslan av att överiga mål inte varit viktiga utgångspunkter i målsättningsarbetet.		x			Länets egna mål är fokus för programmet och lyfts därför först.
SRF					x	Huvuddokumentet	5.3	En god utveckling är att ta fram fler möjligheter att beställa resor på, såsom en fungerande app. SRF välkomnar digtal utveckling men påpekar vikten av att SRF inkluderas i arbetet i ett tidigt stadium.		x			Ny app upphandlad, tillgänglighetskrav ställda enligt lagar och direktiv.
Örnsköldsvik					x	Huvuddokumentet		Kundfokus behöver prioriteras		x			Prioriteras i målområde nöjd resenär
Trafikverket					x	Huvuddokumentet		TRV uppfattar inte att remissutgåvan av TFP som ett framtidsdokument utan mer som ett nulägesdokument. Det är också viktigt att TFP är ett framtidsdokument som ”går i takt” med det regionens övriga regionala strategiska dokument, tex till det som står i RUS:en. Det kan bli problematiskt om inte RUS, Tillgänglighetsstrategin och TFP ”taktar” med varandra.		x			Programmet är ett framtidsdokument som lyfter måga utvecklingsområden. Viktigt att fortsatt synka med övriga strategiska dokument.
LTN BD					x	Huvuddokumentet		Enligt skrivning om bussgods kommer den ej vara en del av kollektivtrafiken frampt och denna skrivning är ej förenligt med ev delägarskap i Bussgods i Norr AB				x	Programmet är utformat för att utveckla persontrafiken utifrån genomförda dialoger. Frågan om bussgods i norr hanteras separat.
Region AC					x	Huvuddokumentet		Förhållningssättet till bussgods är inte förenligt med delägarskap i Bussgods i Norr AB.		x			Programmet är utformat för att utveckla persontrafiken utifrån genomförda dialoger. Frågan om bussgods i norr hanteras separat.

Trafikverket				x		Huvuddokumentet		Nej, det tycker vi inte. Dokumentets rubrik blir missvisande eftersom genomförandeplanen är i stort sett obefintlig. TRV:s bedömer att för att uppfylla alla indikatorer och mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet skulle det behövas en mycket mer omfattande genomförandeplan tas fram. Det är något som kanske kan tas fram efter att programmet är antaget, men måste ske ganska snart och inkludera dialog med berörda aktörer.		x			Ramarna för genomförande finns beskrivet men kommer förtydligas i MRP och VP.
Örnsköldsvik	x					Huvuddokumentet		Det är lite fokus på digitalisering och moderna DRT-system kan användas		x			se 4.4
Trafikverket					x	Huvuddokumentet	Attraktiv re	Vilka BP som avses möjliggöra byten mellan trafikslag bör beskrivas i en bilaga. Bör även finnas en koppling till regionens tillgänglighetstrategi.		x			Se bilaga 1.4, lista över HPL och BP.
Trafikverket					x	Huvuddokumentet	Ramföruts ättningar/ genomföra ndeplan	TRV håller med om att samverkan mellan länets aktörer är den absolut viktigaste förutsättningen för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet, samt att en viktig del i det fortsatta utvecklingsarbetet och möjligheten till måluppfyllelse är att öka Din Turs analysförmåga. Men för att kunna uppfylla alla intentioner och mål som finns i trafikförsörjningsprogrammet behöver en mycket mer omfattande genomförandeplan tas fram. Detta är något som kanske kan tas fram efter att programmet är antaget, men det måste ske i närtid och dialog med berörda aktörer.		x			Se punkt 8
Sundsvall		x				Huvuddokumentet	Målmodelle	Målet Resurseffektivitetn i kollektivtrafiken ska öka utan att göra avkall på resenärsfokus kan missförstås när resurseffektivitet kan betyda olika i olika sammanhang. indikatorerna hjälper dock till att förstå målet. "uan att göra avkall på resenärsfokus" kan också tolkas olika när det målet inte har någon indikator kvarstår oklarheten.		x			Sett över indikatorerna
RVN					x	Huvuddokumentet		Det kan bli svårt för kommunerna och regionen att finansiera befintlig verksamhet och ännu svprare att finansier en utveckling av systemet utan omfattande åtgärder. Frågan är vad programmet skulle kosta att genomföra och vilka effekter det får. Är programmet samhällsekonomiskt gynnsamt?		x			Socioekonomiska analysen i KOLL2020 anger att samhällsvinster i form av minskad klimatpåverkan och ökad folkhälsa klart överstiger nuvarande kostnad för kollektivtrafik.
Sundsvall					x	Huvuddokumentet		TRFP innehåller flera avsnitt med förklarande text och viktiga teorier men ingen riktning, handling eller aktiviteter. desa riskerar att inte få ett genomförande.		x			Svårt att hantera då det inte lyfts specifikt vilka delar som saknar riktning.
SJ					x	Huvuddokumentet		Fortsatta satningar på Mittbanan för ökad kapacitet. SJ förstår behovet av tågtrafik till Sollefteå dock sålänge som OKB är enkelspårigt med full trafik av gods och persontrafik kommer linjens kapacitet vara hårt utnyttjad under många timmar. ytterligare tågtrafik från Västeraspby söderut riskerar att försämra punktligheten och förlänga restiderna. SJ rekommenderar att trafiken i första etapp etableras i Sollefteå-Västeraspby med samordning av trafik på OKB.		x			Synpunkten tas med i fortsatta dialoger med norrtåg och berörda medlemmar.
Region AC			x			Huvuddokumentet		En stor del av roller och ansvar utgår från en förändrad förbundsordning. Om förbundsordningen inte förändras så behöver det finnas en planering för hur roller och ansvar kommer att se ut då. Region AC ser att Norrtåg kan komma att påverkas av en ny förbundsordning då flera parter blir involverade i tågtrafiken		x			Såväl TRFP som förbundsordnig syftar till ett mer regionalt sammanhållet koll.trafik system som i sin tur samspelar med omkringliggande län. Processen att ta fram ny förbundsordning fortgår under 2023.
SRF	x					Huvuddokumentet	5.1.5	Ställer sig postivt till att kollektivtrafiken blir tillgänglig men vill poängtera att SÄKO aldrig helt kan försvinna. Tillgängligheten beror på en rad olika faktorer som HPL tillgänglighet, bussarnas tillgänglighet och orienteringstekniska problem.			x		Säkerställ att detta står i dokumentet
Sundsvall		x				Huvuddokumentet		Förordar att byta ordet smart i visionen till "Tillsammans reser vi mer hållbart".		x			Tillsammans reser vi smarare är ett vedertaget begrepp som vi valt att behålla.
RVN					x	Huvuddokumentet		Möjligheter för besökare att ta sig till kulturevenemang som hålls på olika delar i länet är just nu inte likvärdigt. Här borde förbundet tillsammans med trafikföretag och arrangörer få en struktur för att planera tillfällig kollektivtrafik.		x			Titta på detta i huvudd. 4 samt i trafikplan.
Trafikverket					x	Huvuddokumentet	Attraktiv re	TRV förstår dock inte vad som menas med stycket *" Din Tur behöver i kommande upphandlingar ta hänsyn till vägstandard när upphandlingar ska genomföras för att se till att de fordon som upphandlas har den komfort och säkerhet som önskas utifrån gällande vägförutsättningar." Det står också att Hållplatser som används av barn, äldre och/eller personer med funktionsnedsättning bör beaktas särskilt när det kommer till trafiksäkerhet. Här borde det finnas en hänvisning till en bilaga som talar om vilka dessa hållplatser är, eller beskrivning hur bedömningen ska göras.*		x			Utifrån erfarenheter i GB fungerar inte lågentrebussar på dåliga vägar. Bilaga 1.4 anger HPL nära skola, vårdoch omsorg.
Region J/H	x					Huvuddokumentet		Region Jämtland Härjedalen anser att förslaget till nytt regionalt trafikförsörjningsprogram för Västernorrlands län ger en bra bild av mål och utmaningar för kollektivtrafiken i Västernorrland, och ser inget behov av särskilda kompletteringar av underlaget. Region Jämtland Härjedalen ser fram emot att utveckla samverkan och ser positivt på ett fortsatt samarbete kring länsgemensamma frågor tillsammans med Västernorrlands län.		x			
LTN BD	x					Huvuddokumentet		Övergripande är det lätt att följa med i dokumentet och läsa om de utmaningar och behov som länet står inför.		x			
LTN BD		x				Huvuddokumentet		Ja, dom är tydliga. Det är tydligt och lättläst och det finns i dokumentet ingående beskrivningar om olika mål och strategier som ska möta upp de utmaningar och behov som identifierats. Det är välgjort, genomtänkt och mycket visuella bilder som förtydligar vissa mål.		x			
LTN BD			x			Huvuddokumentet		Ja det går att följa vad som ska ske, hur det ska ske och varför. Positivt med begreppsförklaring i bilagor för den ovana läsaren.		x			
SJ					x	Huvuddokumentet		SJ stödjer resomenanget om dubbelspår på Ostkustbanan.		x			
Region AC	x					Huvuddokumentet		Trafikförsörjningsprogrammet är omfattande och i vissa fall väl detaljerat. Programmet omfattar dock i stort de utmaningar och behov vad gäller att utveckla persontransporter inom samt till/från länet.		x			
Region AC				x		Huvuddokumentet		Genomförandeplanen är väldigt detaljerad och det kan finnas en risk uppföljningsfrekvens och återrapporteringar kommer att kräva betydande resurser.		x			
RVN		x				Huvuddokumentet		Programmet är ett bra program som innehåller flera bra förslag på åtgärder samt målår om när kollektivtrafiken ska vara fullt tillgänglig. Dock om föbundets finansieringen inte ökar med bidrag från kommunerna och regionen eller ökade biljettintäkter är programmet ambitioner svåra att nå.		x			
RVN					x	Huvuddokumentet		RVN ser positivt på att förbundet inte avser upphandla fordon för godstransporter som dessutom riskerar att göra avkall på linjedragningar och punktlighet.		x			
Höga Kusten Turism						Huvuddokument		Hur ser de finansiella förutsättningarna ut?	x				8.6
Höga Kusten Destin.						Huvuddokument		Beskriva resursbehov och finansiella förutsättningar	x				8.6
MiUn	x					Huvuddokument		Beskriva hur kollektivtrafikplanering ska integreras i planeringsprocesser för att möjliggöra trafikering till etableringar av verksamheter och bostäder	x				Få in i 8.3 samhällsplanerings perspektiv. 5.4.1?
MiUn			x			Huvuddokument	rubrik	Tydligare beskrivning av roller och ansvar i organisationen	x				Förtydliga 8.3.2.
LST	x					Huvuddokument		Förtydligad defintion av social hållbarhet enligt förslag	x				Förtydliga alla 3 hållbarhetsaspektvern a.
Höga Kusten Turism						Huvuddokument		Mobilitetslösningar ej tillräckligt beskrivna	x				i huvuddok hänvisa till bilaga 3 punkt 5.
Höga Kusten Destin.						Huvuddokument		Förtydliga hur arbetet mot kombinerad mobilitet ska ske	x				i huvuddok hänvisa till bilaga 3 punkt 5.
LST	x					Huvuddokument		6.2.2 Komplettera med att kollektivtrafik kan bidra till god och jämlik hälsa genom exempelvis tillgängliggöra platser för meningsfull fritid så som promenadstråk	x				Lyfts in i 6.2.2
LST	x					Huvuddokument		3.4.2. Komplettera med socioekonomiskt svaga grupper och områden, särskilda boenden m.m.		x			Förtydliga alla 3 hållbarhetsaspektvern a.
LST	x					Huvuddokument		Vilka avvägningar har gjorts och hur kommer en prioritering mellan olika insatser att ske?		x			Insatser utgår från indentifierade behov genomförandet kommer att specificeras i kommande MRP och den slutliga prioriteringen sker genom politiska beslut.
LST						Huvuddokument		Tydligare besöksnäringsperspektiv i dokumentet		x			Nuvarande prioritering utgår från de dialoger som genomförts.
Höga Kusten Turism						Huvuddokument		Besöks- och fritidsresor bör inte har lägre prioritet än ex arbetsresor		x			Nuvarande prioritering utgår från de dialoger som genomförts.
Höga Kusten Destin.						Huvuddokument		Besöks- och fritidsresor bör inte har lägre prioritet än ex arbetsresor		x			Nuvarande prioritering utgår från de dialoger som genomförts.
Ånge	x					Huvuddokument	rubrik	Tydligare lyfta barn och ungdomars behov och lyfta prioriteringen av dessa resor jmf arbetspendling		x			Nuvarande prioritering utgår från de dialoger som genomförts. Ändringar förutsätter fortsatt politiskt diskussion.
Höga Kusten Destin.						Huvuddokument		5.4.2 Besöksnäringsperspektivet måste genomsyra alla delar av dokumentet		x			Programmet anger att samverkan med näringslivet ska utvecklas för att bidra till länets utveckling.
LST	x					Huvuddokument		Hur bidrar föreslagna åtgärder till måluppfyllelse?				x	Se över om det är möjligt att knyta föreslagna insatser till målen.
Sundsvall					x	huvuddok. Bilaga 3	5.1.1	Trafikeringsprinciperna finns inte med i förbundordningen, TRFP och förbundsordningen är däremd inte samstämmiga.		x			Politisk styrgrupp beslutade att tradikprinciper emdast skulle finnsa i TRFP.
Härnösand			x			Huvuddok. & bilaga 1		Vilka är de andra aktörerna som Din Tur idag samverkar med? Det bör övervägas att sammanställa aktuella intressenter mer tydligt i programmet samt beskriva vilken roll och ansvar de har för att nå målbilden.	x				Se 8.2, utveckla att hitta samverkans former med andra aktöer för att bredda utbud.

Härnösand			x			Huvuddok. & bilaga 1		Roller och ansvar kring framtidens resande får gärna beskrivas närmare		x			Se 8.1 Huvuddokument samt att detta inte kommer att avgöras fören vi har en förbundsordning på plats.
Sollefteå					x	Huvuddok. & bilaga 1		Kommuen önskar en smidigare planeringsprocess som ger dialog, vägledning och lösningar och därmed snabare hantering för att möjliggöra kontinuerliga förbättringar av kollektivtrafiken.		x			Se årshjul
PRO City						Huvuddok.		Saknar koppling till RUS. Länet är ett av de mest glesbebidda och eftersatt och dålig utbyggd kollektivtrafik. Funktionellt och sammanhållet system krävs, i dagsläget saknad det eftersom att det inte går att köpa en gemensam biljett för en resa med där byte mellan taxi och buss sker.		x			Alla synpunkter hanteras i dokumenten.
PRO City	x					Huvuddok & bilaga 6		Målen ej mätbara, mätbarheten ska återfinnas i indikatorerna. Indikatoerna ej tillräckligt specifika, stort antal indikatorer saknas-går ej att ta ställning till om de är tillräckliga eller tydliga. Resenärer är inte ej homogen grupp, alla olika grupper som förväntas använda kollektivtrafiken bör ges möjlighet att resovisa sina behov.		x			Målen-inriktningsmål. Viss justering av indikatorer sker. Utvecklat målgruppsarbete kommer ske.
PRO City						Huvuddok & bilaga 3		Viktigt del att kollektivtrafiken ska underlätta för människor utan tillgång till bil att ta sig till arbete, utbildning, service och fritidsaktivteter. Samt bidra till minskad klimatpåverkan och förbättrad folkhälsa, svårt att utläsa detta i befintligt program.		x			
Härnösand	x					Huvudd. & Bilaga 6	3.4.2	Inte bara utgå från ekonomiska och ekologiska perspektiv utan även sociala för att motverak fysiska och sociala barriärer och bör övervägas i den ekonomiska planeringen.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Sollefteå					x	Finansiering	Förbundsor	Förslaget till förbundsordning tar inte hänsyn till de politiska prioriteringar och satstnignar/besparingar som gjorts i olika kommuner. Om skolans behov av resore viktas ned kan annan trafik på annan plats komma att ersätta denna insats om kostnaden skall finansiseras med samma krontal per invånare, vilket då resulerar i att denna kostnad behöver finansieras en gång till.		x			
Trafikverket					x	Bilagor	Genomföra	Det står att kollektivtrafiken har mer eller mindre påverkan på flera av de 17 globala hållbarhetsmålen – Agenda 2030. Det bör på något sätt framgå av genomförandeplanen hur detta arbete är tänkt att ske.		x			Mål och indikatorer i målområde Hållbart samhälle är styrningen mot agenda 2030.
Trafikverket					x	Bilaga 6	Indikatorer	Fler indikatorer till mål *Kollektivtrafiken ska erbjuda ett sömlöst resande från start till mål.* Fler indikatoer kopplat till målet om att kollektivtrafiken ska palneras och genomflras med hänsyn till alla resenärsgrupper.	x				Indikatorerna har setts över
Örnsköldsvik		x				Bilaga 6		Indikatorerna och mplen är bra men en utveckling och uppföljning av följande områden bör även finnas med: digitalisering, övergångsprojekt, effektivitet, kundnöjdhet (NPS), andelen av kollektivtrafikresorna för vilka passagerare prooaktivt fick hållbar reseinformation. Lägg till indikator C1 under Enkelt	x				
Sundsvall		x				Bilaga 6		Överväg om det behövs aktivitetsindikatorer som kopplas till resultatindikatorerna.		x			genomförandet kommer att specificeras i MRP och VP
SRF					x	Bilaga 5		Vill att kommunarresten ska upphöra. Man ska kunna åka färdtjänst över kommungränsen utan att ett särksilt tillstånd ska behövas. Framställan av upphandlingsunderlag har SRF ett antal synpunkter som är mer lämpade att presentera i samband med att ett upphandlingsunderlag ska framställas.		x			Färdtjänstreglemente styr kommunerna över. Dialog kommer att hållas inför kommande upphandling.
SRF					x	Bilaga 5		Fritt antal fädtjänst resor förespråkas snarare än att sätta ett tak på antalet resor. Inte tidsbegränsa ett färdtjänsttillstånd för en blind eller synsvag person då nedsättningen är intygad av läkare att den är permanent. Handläggaren sätter en tidsbegränsning med motiveringen att kollektivtrafiken ska bli fullt tillgänglig, dock beror tillgängligheten på andra faktorer som HPL man ska av på osv. Färdtjänst ska finnas att tillgå dynget runt pga annars begränsningar i människors liv.		x			Färdtjänstreglemente är kommunernas ansvar och kan därför inte ingår i skrivning.
SRF					x	Bilaga 5		Bra ide att prcisera vad chauffören ska göra i samband med färdtjänstresa.		x			
SRF					x	Bilaga 5		SRF önskar en kontunierlig samverkan mellan KTM och funktionshinderrörelsen.		x			
Härnösand					x	Bilaga 4	4.9	Ser stora svårigheter tidsmässigt att kunan genomföra en såan förändring så att den är på plats till kommande upphandling. Frågan bör skyndsamt diksuteras mellan KTM och dess medlemmar.				x	Hänvisa till depåutredning. Under 2023-
Härnösand					x	Bilaga 4	4.8	Tveksam till ett val där ansvaret för fordonskontrollerna överlämnas till trafikoperatörernas egenkontroll och ansvar. Förordar att fordonskontroller sker i KTM:s egen regi alt. genom att anlita extern kontrollinstans.		x			Inga beslut tagna, framtida arbetsstätt ska utredas.
Örnsköldsvik					x	Bilaga 4		Infrastkturförbättringar och fordonsförändringar krävs. Krav på nollutsläpp kräver nya depå och laddanläggningar och det behövs investeringar vid viktiga hållpunkter. Dess kräver resurser för samordning och ansökningar till relevanta samfinasieringsorganisationer.		x			Se punkt 4.9.
Härnösand					x	Bilaga 4	4.7	H-sands kommun och HEMAB ställer sig kritiska till användningen av kraven och definitioner i egen målsättning för kollektivtrafiken enligt CVD. Detta krav fokusrtar på utsläppen från avgasröret och tar inte hänsyn till den faktiskta klimatpåverkan som ett drivmedel har under sin livscykel vilket kollektivtrafiken i VN har som mål. HEMAB har genom samverkansavtal med kommuner i regionen uppdrag att ta hand om matavfallet och tillverka biogas av detta. utifrån nuvarande skrivning diskvalificeras biogasen genom att kortsiktigt mäta hållbarhet vid avgasröret på foron. Rekomenderas att ändra skrivningar som erkänner biogas som långsiktigt hållbart bränslealternativ.		x			fordonsutveckling som politiska beslut styr tydligt mot nollemissionstrafik. I de dialoger som genomförts så har marjoriteten av förbundets medlemmar ställts sig bakom denna inriktning .
Härnösand					x	Bilaga 4	4.9	Depåer som ägs av det allmänna och som hyrs ut till trafikoperatören är att föredra. Torde öppna möjligheten för fler akötrer attt lämna anbud på traifken samt skapa förutsättbnungat till att tillskapa den infrastruktur för olika framtida drivmedel.		x			
Örnsköldsvik			x			Bilaga 4	4.7 & 4.9	en förändrad infrasktrutkur med ex depåladdningar och laddplaster vid bussvändplatser akn det skapas en ny roll som elleverantör som kan behöva förtydligas i framtiden då placering i organisationerna inte är självklara.		x			
Örnsköldsvik	x					Bilaga 3 & 4	Övergripan	Betydande detlajluckor i Trafikplan som får konsekvenser för andra områden inkl. fordonsstrategin. Skolskjuts i linjelagd trafik inom Örnsköldsviks kommun ligger mer än dubbelt så högt soom genomsnittet i Västernorrland. Skolskjus i linjelagd trafik är undantaget i Din Turs plan				x	Kommentera i samrådsredogörelsen.
Örnsköldsvik	x					Bilaga 3		Trafikplan är en modell som måste anpassas till Örnsköldsviks geografi och stora arbetsgivare.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Örnsköldsvik	x					Bilaga 3		Skoltrafiken måste lösas	x				4.10 bilaga 3. Tillägg om att skolskjuts är ett kommunalt ansvar som om möjligt kan hanteras i allmänn kollektivtrafik.
Sundsvall					x	Bilaga 3	5.5	Önskar att "närtrafiken ska finansieras av de olika typer av resenärer som nyttjar upplägget" förtydligas.	x				Utveckla 4.2 bilaga 3
Örnsköldsvik			x			Bilaga 3	3. Ansvar o	Punkten med att din tur ansvara för it-system bör även inkludera information och beställning.	x				
Örnsköldsvik	x					Bilaga 3		Det finns ingen hönsyn till det omfattande övergångsprojekt som behövs för att genomföra TRFP. bara detta är en allvarlig svaghet för att uppnå TRFP:s mål.		x			Förbundsordning
Kramfors	x					Bilaga 3	Utbud	Ambitionshöjningar: Persontrafik på övre ådalsbanan. Införande av helgtrafik på linje 50 och 217 . Utbudet med tågtrafik mot Botniabanan måste möjliggöra arbetspendling till och från Kramfors innan 07, 08 samt 16, 17. Åstakomma ett förbättrat tågutbud med biljettsamarbete med kommersiella aktörer, ex. SJ. Utöver befintligt utbud anser kommunen att detta är den miniminivå som ska ingå i ett gemensamt upplägg.		x			Ingen linje beskrivs i utbudet. Nytt linjenät arbetas fram utifrån principer.
Härnösand					x	Bilaga 3	5.1	Fundersam till hänvisningen till förslaget till förbundsordning. I förslaget finns ingen skrivning om trafikprinciperna.				x	Kolla igenom förslaget till förbundsordning
Sollefteå					x	Bilaga 3		Om trafikutbudet ska baseras på befolkning, arbetstillfällen och servicefunktioner kommer utbudet bli långt mindre likvärdigt än vad det är idag.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Sollefteå					x	Bilaga 3		Med förslagets definition av likvärdigt kommer kommuner med industrier som ger fler arbetstillfällen på ett och samma ställe att premieras.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Sollefteå					x	Bilaga 3		För att få ett sant solidariskt perspektiv behöver hela kollektiva resandet vägas in, dvs sjukresor, skolskjutsar samt arbetspendling och övrigt resande med buss och tåg.		x			Kommentera i samrådsredogörelsen.
Sundsvall					x	Bilaga 3	Avtal och u	Vore bra om tidlinjen kunnde illustreras på ett annat sätt med tydligare start och slut.		x			Tar med oss synpunkten i det fortsatta arbetet.
Örnsköldsvik				x		Bilaga 3	4	I den föreslagna utbudsmatrisen för tätortstrafiken framgår enbart turtätheten på linjera och vilket tid på dygnet de ska trafikera. För att få ett jämlikt trafikupplägg som fiansieras gemensamt, bör flera parametrar vara kopplat till tätortstrafiken, då kostnaden för trafiken beror på linjenätsupplägget, vilka tidtabellskm TT det genererar.		x			Titta på i kommande trafikplaneringsarbete , för detaljerat.
Örnsköldsvik			x			Bilaga 3	5.7	Bör med ett långsiktigt perspektiv titta på nya placeringar av stationer och hållplatser som stödjer lokal utvecklong och hållbar tursim. Ex Bjästa.		x			
Sundsvall					x	Bilaga 3	5.3	framhåller att det är av största vikt att alla förslag på nedgradering av kollektivtrafiken föregås av medlemsdialog där varje medlem får vara delaktig och påverka.		x			
Funktionsrätt Vnorr			x			Bilaga 2	Hela resan	Hur sker implementeringen? Det bör tydligt framgå vem som har ansvaret som utförare och uppföljning för att resenären ska känna sig trygg.	x				Din tur har ansvar för den trafik och information som rör vår trafik, genom samverkan med andra aktörer så är ambitionen att kunna ge information.
SRF			x			Bilaga 2	Roller och a	SRF saknar en tydlig beskrivning av hur funktionshinderrörelsen ska involveras i det fortsatta tillgänglighetsarbetet.	x				Förtydliga punkterna under 7.6. Anser att ha kontinuerliga brukarråd.
Härnösand					x	Bilaga 2		Idag används bekreppet funktionsnedsättningar. I många sammanhand används idag funktionsvariationer. KTM bör samråde med lämpliga intresseorganisationer vad som är mest lämpligt.	x				
Härnösand					x	Bilaga 1	5.2	Förslaget om att elförsörjningen på hållplatser på statligt vägnät ska ligga på kommunen riskerar att bli kostnadsdrivande och inte möjligt enligt rättstolkning för en kommun att söka el från väghållaren så skapar det nya stora kostnader för nya elabonnemang till varje hållplats.	x				
Härnösand					x	Bilaga 1	5.4	Se över skrivningen på sidan 10	x				
Örnsköldsvik				x		Bilaga 1	6	Ansvaret och genomförandet av kartläggningen och sammanställning av länet hållplatser behöver förtydligas	x				
Sundsvall					x	Bilaga 1	Hållplatsrit	Hållplatshandboken saknar typritningr över hållplatser och hållplatsklasser. Sådanan bör utgöra essensen i en HPLhandbok och därav anser stadsbyggnadskontoret att HPLhandboken inte kan antas.	x				
Timrå					x	Bilaga 1		Utvecklingsbehovet av HPL beskrivs som stort och kostsamt där ansvaret är fördelat mellan Din Tur, TRV och kommunerna. Även här saknas en uppskattning i kronor.		x			Kostnadsutvecklingne i samhället gör det svårt att uppskatta detta i dagsläget.

Trafikverket			x			Bilaga 1		Roller och ansvar är beskriva, men behöver kompletteras för att det ska bli tydligt hur vi ska arbeta tillsammans. Processen för prioritering av hållplatsåtgärder är beskriven och som inkluderar årliga möten med TRV, men det finns också ett behov av en strategisk dialog angående utveckling av kollektivtrafiken.		x			Samverkan finns beskriven i samtliga dokument, ambitionen är att utveckla samverkan de kommande åren.
Härnösand					x	Bilaga 1	5.4	Den nya tolkningen av förordningen innebär att KTM kan ansökan om statlig medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar även efter statlig väg vad avser sådant som KTM/kommunerna ansvaraf för, ex väderskydd & hållplatsinformation				x	Se över beskrivningen
Härnösand					x	Bilaga 1	5.2	En hög kommunal kostnad kan innebär att kommuner, av ekonomiska skäl, måste avstå fårn att bodra till god hållplatsstandard med ex belysning och digtal hållplatsinformation.		x			
Trafikverket					x	Bilaga 1	Sid 6	I tabellen på sid 6 (det saknas tabellnummer) som visar fysisk utformning och hållplatsklasser skulle det underlätta om det fanns en fotnot för respektive utformning som behöver beskrivas tydligare, tex. de olika belysningarna och skyddsräcke.					
Trafikverket					x	Bilaga 1	Sid 7	När det gäller 3.4 Hållplatsutrustning på sid 7 borde det finnas en hänvisning att ansvarsförhållandena framgår på sid 9. I tabellen på sid 7 (det saknas tabellnummer) borde det förtydligas vilken belysning det avser, så det inte blandas ihop med allmänbelysningen					
Trafikverket					x	Bilaga 1	5.1	Region Västernorrland även har en roll som planupprättare och beslutar om prioriteringar av åtgärder och medel i den regionala transportplanen gällande regionala vägar, dvs finansiering för hållplatser längs statlig väg samt medfinansiering till kommunala kollektivtrafikanläggningar. Under TRV kan det tydliggöras att det är TRV som förslår prioritering och finansiering för åtgärder till bytespunkter och hållplatser längs nationella vägar, sedan är det Regeringen som fattar beslut om planen.					
Trafikverket					x	Bilaga 1		Bra med tabellen på sid 9 som tydliggör ansvar för de olika hållplatsdelarna. Stycket under tabellen kan tas bort, den innehåller samma text. Det står också att *Din Tur tar initiativ till att ta fram länsgemensamma ramavtal som möjliggör harmonisering och kostnadseffektiva inköp för alla parter.* Mycket tveksamt att TRV skulle kunna använda ett sådant ramavtal för de delar som TRV ansvarar för.					
Trafikverket					x	Bilaga 1		Under rubriken Avslut anges att - *I slutet av en om- eller nybyggnation är det viktigt med besiktning för att identifiera eventuella brister innan hållplatsen börjar trafikeras.* Här kan man skriva in att Din Tur ska bli informerad om när hållplatsåtgärder är färdigställda, så att en förbesiktning kan utföras innan TRV eller kommunen genomför sin slutbesiktning gentemot sin upphandlade entreprenör.					
Trafikverket					x	Bilaga 1		Förslaget till att använda en gemensam checklista på sida 10 kommer förmodligen bli svår att införliva i de olika myndigheternas processer, däremot borde de kritiska processtegen framgå, dvs när är det viktigt att samråd måste ske mellan de olika parterna.					
Trafikverket					x	Bilaga 1		Under punkt 5.4 beskrivs årshjulet med årliga trafikdialoger samt det årliga dialogmötet med TRV där en regional prio-lista presenteras och diskuteras. Det vore bra om det går att göra två priolistor utifrån det är två olika anslag för finansieringen (regionala resp. nationella vägar). Just nu är det svårt att få medel på nationella vägar för kollektivtrafikåtgärder. TRV behöver också ha ett handlingsutrymme att paketera de prioriterade hållplatser smartast för att få ut mest för pengarna.					
Trafikverket					x	Bilaga 1		På sidan 11 står det att *Av de medel som finns tillgängliga varje år hos Trafikverket respektive kommunerna så bör cirka 80% gå till de hållplatser som prioriterats i regional lista. Övriga 20% bör hållas öppet som en flexibel pott för akuta behov som behöver lösas.* Enligt transportplan ska 80 tkr/år avsättas till microåtgärder som används av skolbarn. Totalt är det avsatt 130 mnkr för kolltrafikåtgärder <50 mnkr på 12 år. Texten behöver skrivas om så att det mera stämmer med transportplanen.					
Trafikverket					x	Bilaga 1		Under rubriken *5.5 Forum för samverkan* - I den regionala transportgruppen ingår även TRV. I Arena för samhällsplanering och resande ingår även Länsstyrelsen.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Hållplatshandboken är ett viktigt styrdokument för Din rur och länets väghållare och bör därflör inte utgöra en bilaga till TRFP utan ges status som ett eget dokument. Desamma gäller flertalet andra bilagor till TRFP.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Förslaget på process vid om och nybyggnation av HPL är positiv men det är väghållaren som avgör vilka åtgäder som ska genomföras och prioriteras. Processen får inte hoindra eller försvåra för kommunerna att göra standarshöjningar. Det är inte ovanligt att standarden höjs i samband med vägpåtgärder och kan vara svåra att förutse i god tid.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Priotering av ny och ombyggnationer bör utgöras för vad som ger störst samhällsnytta för att öka det kollektiva resandet.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		TRV bör involveras i arbetet med den regionala prioriteringslistan tillsammans med medlemmarna.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Sundsvalls kommun förslag är att inventeringen sköts av väghållaren.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Checklistan bör ses över. Ibland behövs inte ritningar utan endast skisser.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Önskvärt att schablonkostander redovisas för varje kriterier i matrisen utifrån dagens penningvärde. I övrigt bör ett resonemang föras vad gäller investeringskostnader för genomförande av HPLhandbokens riktlinjer samt ökade driftskostnader.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Typritningar saknas för respektive hållplatsklass, exempel finns men är inte tillräckliga. Tilllämpningne förutsätter beskrivningar av hög detaljerningsnivå. Utrustningsparametrearna skulle behövas kompletteras med utförligare beskrivningar. Tex. typ av cykelparkering, hur taktila strpk ska utformas, hur hårdgjort yta bedöms och hur väderskydd ingår i måtten, utformning på skyddsräcke och krav på belysning. Lagstifningne ställer krav på att kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för alla, ambitionsnivån bör ligga på 17 cm kanthljd på alla HPL.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Cykelparkeringar och pendlarparkeringar bör avgöras utifrån strategiska ställningstaganden istället för antalet påstigande. Behovet av skyddsräcken behöver också utgöras utifrån andra parametrar än påstigande statistik. Utrustningen för synsvaga bör stämmas av med berörda organisationer.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Skrivningen under klassficeringsmodellen behövs kompletteras med hänsyn till platsens förutsättningar eftersom man i oliak grad behöver ta hänsyn till omgivande miljö och avvägningar av olika trafikslag.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Bilaga 1.1 Illustrationerna stämmer inte med ritningarna som presenteras och skapar otydlighet. Fickhållplaster beskrivs också som en negativ åtgärd, men kan vara lämplig om bussarna ska stå och vänta.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Ansvaret för att anlägga och underhålla väderskydd bör på statligt vägnät bör lyftas över på TRV.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		I tredje stycket på sida tre bör det stå att HPLhandboken utgör bilaga till TRFP					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Det årliga resandet divideras med 300, för att räkna om årsstatistik till vardagsstatistik brukar talet divideras med 250.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Texten om att en hållplatsklass kan flyttas upp eller ner i en klass bör utvecklas med ett resomenang kring när detta kan vara aktuellt.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Avsteg från VGU kan göras med godkännande från TRV och vilket ofta görs, det måste framgå.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		I bilaga 1.4 behöver listan med bytespunkter med >20 påstigande kompletteras med påstigande statstik för A och B lägen. Avstigande och påstigande statistik bör redovisas separat.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		10 meter för ett övergångställe vid en HPL är att föredra framför 15 meter.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Funder om SJ, norrtåg och X-trafk behöver redsovisas som parter under denna rubrik?					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Exemplifiera vilka frågor som Din tur ska hanters med en tydlig ledar roll under rubriken Ansvarsfördelning.					
Sundsvall					x	Bilaga 1		Bilaha 1.3 bild ett bör hållplatsklassificering också stå på kommunens process.					
RVN					x	Allt		Programmet har inte samma tydlighet rakt igenom och skulle tjäna på att utformas mer likartat, mer sammanfattande och konkret med vad bristerna är, vad som avses göras, vad det bedöms leda till, när det ska göras och vad det kan tänkas kosta.		x			Programmet har vi slutjustering förtydligast på ett antal punkter.
LST						Alla dokument		Information på olika språk	x				4.4.3 Huvudd. Lägg till att information ska tillgängliggöras på olika språk.
Höga Kusten Turism						Alla dokument		Viktigt med information på fler språk	x				4.4.3 Huvudd. Lägg till att information ska tillgängliggöras på olika språk.
MiUn		x				6. Indikatorer		Indikatorer saknas för tågtrafik och delvis för växande region	x				Justera indikatoer
Höga Kusten Destin.						6. Indikatorer		Indikatorer för enkelt och tryggt känns smala och bör utvecklas	x				Ser över och justerar indikatorer
LST		x				6. Indikatorer		Har omfattningen av olika insatser legat till grund för ambitionen för kriterierna. Varför ser utvecklingen ut som den gör i enskilda indikatorer?		x			Ambitionsnivåerna är satta utifrån länets förutsättningar och planerade insatser.
Höga Kusten Destin.						6. Indikatorer		Ända indikator från *pendling till kommunhuvudort* till *pendling till arbetsplats*		x			Ändras inte pga svårigheter att följa upp.
Höga Kusten Destin.						6 Indikatorer		Lägg till punktlighetsindikator	x				Ser över och justerar indikatorer
Höga Kusten Turism						6 Indikatorer		Hur mäts besökare betyg på kollektivtrafik?		x			Kommande marknadsplan
Höga Kusten Destin.						4 Fordonsstrategi		Beskriva hur kollektivtrafiken ska kunna ta med cykel, skidor och bagage		x			Marknadsplan
LST						4 Fordonsstrategi		Möjligheten att ta med sig cykel och skidor på bussen		x			Synpunkten lyfts in i kommande arbete med marknadsplan.
LST						3 Trafikplan		2.3.4 Höga Kusten som målpunkt otydligt	x				Målpunktsbeskrivning ska förtydligas.
Höga Kusten Turism						3 Trafikplan		Tydliggöra hur anropsstyrd trafik utvecklas och marknadsförs	x				Punkt under rubrik 4 i bilaga 3.
Höga Kusten Turism						3 Trafikplan		Anpassa trafikering utifrån besöksnäringens säsonger	x				Titta på detta i huvudd. 4 samt i trafikplan.
Höga Kusten Turism						3 Trafikplan		Flexibel trafik som anpassas för större events	x				Titta på detta i huvudd. 4 samt i trafikplan.
Höga Kusten Destin.						3 Trafikplan		Beskriva hur kollektivtrafiken ska anpassas till säsonger, besöksnäringsmål och större events	x				Titta på detta i huvudd. 4 samt i trafikplan.
Höga Kusten Turism						3 Trafikplan		Beskriva hur kopplingar mellan olika trafikslag ska förbättras		x			5.3 i huvuddok.
Höga Kusten Destin.						3 Trafikplan		Tydliggöra hur kollektivtrafikens helhet ska förbättras genom kopplingar mellan olika trafikslag		x			5.3 i huvuddok.
LST						3 Trafikplan		5.1 Besöksnäring prioriteras inte i trafikutbud		x			Enligt de trafikprinciper som föreslås så är målpunkter en dimensionerande faktor.
Höga Kusten Turism						3 Trafikplan		Mer trafik i Höga Kusten området		x			Genomlysning av trafik kommer ske genom föreslagna principer.
Höga Kusten Turism						3 Trafikplan		Lyfta vikten av trafik i stråket Östersund-Umeå		x			Kommunalförbundets medlemmar har inte enast om inriktning i denna fråga varpå den hänvisas till pågående tågstrategi.

Höga Kusten Destin.						3 Trafikplan		Lyfta fram tågtrafik på sträckan Östersund-Umeå		x			Kommunalförbundets medlemmar har inte enast om inriktning i denna fråga varpå den hänvisas till pågående tågstrategi.
LST	x					3 Trafikplan		Hur ser ambitionen för närtrafik ut?		x			Närtrafik kommer att utredas, testas och succesivt implementeras. Ambitionen styrs av medlemmarnas finansiering.
LST						2. Plan för ökad tillg.		Lyfta rättighetsperspektivet utöver lagkraven	x				Se över bilaga 2
LST						2. Plan för ökad tillg.		Lyfta upp delen om dialog till början	x				Utveckla 7.6 men inte flytta.
LST						2. Plan för ökad tillg.		Omformulera texter som anger att tillgänglighet bidrar till höga kostnader	x				Ändra från mycket kostsamt till ett arbete som förknippas till höga kostnader. Bilaga 2 och huvudd.
LST	x					1. Hållplatshandbok		Omformulera text om trygg påstigning enligt förslag					
LST						1. Hållplatshandbok		Inte bara lyfta kostnader utan även samhällsvinster i likhet med huvudddokument					
LST						1. Hållplatshandbok		Tydliggöra hur olika gruppers behov säkerställs i de dialoger och processer som rör hållplatsutveckling					
LST						1. Hållplatshandbok		Lyfta fram och ta höjd för klimatanpassning och klimatberedskap kopplat till infrastruktur					
Timrå								Svårt att bedömma finansieringsbehovet.	x				8.6 förtydligas
Kommunal								jobba på bemötande från busschaufförer		x			4.5.1
Kommunal								Nolltaxe eller alternativa betalningsformer bör utredas som alternativ till dagens dyrbara och tidskrävande visering.		x			Dialogerna i framtagandet av TRFP har inte lyft nolltaxa som ett realistiskt alternativ.
Kommunal								Frågan om att utföra kollektivtrafik i egen regi bör utredas som alterativ till internationella koncerner som domnierar kollektivtrafiken.		x			Dialogerna i framtagandet av TRFP har inte lyft trafik i egen regi som ett alternativ som är prioriterat.
Timrå								Saknas uppskattning av prisbilden för hur skolresor ska hanteras.		x			Enligt bilaga 3 så ska skolresor ske till sjölvkostnadspris i regional kollektivtrafk. Trafik tillköpt av medlem finansieras fullt ut av medlem.
Kommunal								mer tid i tidtabellen för möjliggörande av bättre byten		x			Jobbar med hela resan prespektivet, 5.3.
SPF	x							I nuvarande situation har organisationen inte kunskap att lämna remiss med åsikter, förslag eller kritik som är välgrundande eller relevanta men efterlyser att få delta i kommande utredningar/förslag i framtiden.		x			
Sametinget								Har inga synpunkter på förslaget.		x			