

# Remiss Sammanställning

## Rapport Kraftsamling Öppna Data

Datum 30 mars 2017

Final version 2.0

Projektgruppen: Agnetha, Elias, Håkan och Daniel.

	Remissinstans	Kommentar	Åtgärd
1	Östgötatrafiken Carin Carelind	Vilket bra jobb ni har gjort med rapporten!	Tack!
2	Östgötatrafiken Carin Carelind	<u>Redigeringsfel</u> : Referensälla saknas - Sid 35, sid 42	Bra. Uppdateras
3	Östgötatrafiken Carin Carelind	<u>Fundering</u> – sid 38 Affärsavtal i rutan, struktur för affärsavtal. Där kan även Betalningsvillkor stå för att betona att det är en affärsuppgörelse där även ersättning ska vara reglerad i ett avtal. I texten ovan står om ansvarsförbindelser (finansiella transaktioner) men kan tydliggöras att det är en viktig del i affärsavtalet.	Bra. Uppdateras
4	Västtrafik Federico Hernandez	Bra rapport.  Och tack för ett bra jobb med att guida oss deltagarna genom alla workshops. Trevliga och intressanta möten i Stockholm.	Tack!
5	Norrtåg Annika Garpenfjäll	Gedigen rapport. Lyfter bra alla risker – bör och ska lägen.	Tack!
6	Norrtåg Annika Garpenfjäll	Slutsatser – bör lyfta fram risker och lyfta fram det som är ska läge – vad alla ska göra för att detta ska bli verklighet. Lyfta fram standardisering/harmoniseringen som ett ska läge	Bra. Uppdateras i slutsatser och i sammanfattningen
7	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Bra rapport!	Tack!
8	Västmanlands Länstrafik Peter Backman	Belyser bra alla områden. Kommer att fungera bra som en grund för att utveckla organisationer strategiskt lokalt hos RKM.	Tack! Bra!
9	Västmanlands Länstrafik Peter Backman	Genomarbetat och sammanfattade området bra.	Tack!
10	Västmanlands Länstrafik Peter Backman	Olika format och standarder – mkt Noptis? Måste kunna använda andra standarder. Borde vi gräva djupare i rapporten för att öppna upp för NeTEx och hur andra format kommer att kunna fungera.	Det har inkommit flera ståndpunkter kring NOPTIS som central intern standard. Vi har lagt in följande stycke i rapporten som kommentar till Målbild: IT-arkitektur” ”De remissvar som inkommit kring målbilden visar på att det finns olika ståndpunkter kring om NOPTIS eller någon mer generisk standard ska användas för dataöverföring till den

			<p>nationella åtkomstpunkten. En del remissvar har pekat på att NOPTIS har fördelen av att vara relativt hårt styrd mot de behov som branschen har vilket minskar behovet av samordning och utveckling för att få den nationella åtkomstpunkten till stånd. NeTEx har fördelen att vara mer generisk och har en större spridning utanför Norden. I målbilden behålls dock NOPTIS som utgångspunkt till informationsmodellen då användande av detta format beslutats om i både projektgrupp och styrgrupp. Diskussionen kring intern standard bör dock tas vidare av de teknik- och förvaltningsråd som föreslås i avsnitt "Målbild: Organisation" nedan."</p>
11	Samtrafiken Adam Laurell	Jättebra rapport som reder ut en hel del frågetecken och pekar ut en tydlig väg framåt.	Tack!
12	Samtrafiken Adam Laurell	Generellt är det en väldigt positiv syn på öppna data, vilket det ska vara. Men rapporten hade fått större trovärdighet om den också kunde belysa de risker/hinder/utmaningar som kommer med öppna data. Man skulle också kunna resonera om varför det inte kommit längre i vissa delar. Är det alltid bättre att data är öppet?	Vi anser att vi har tagit med de risker, hinder och utmaningar som kommit fram under projektet. Marknaden är mogen och alla trycker på att vi ska öppna upp data nu. Däremot slår inte målbilden fast hur varje enskild aktör ska bedriva tjänsteutveckling.
13	Samtrafiken Adam Laurell	Saknar ett resonemang om svårigheten att hitta affärsmodeller/tjäna pengar på öppna data som inte inkluderar försäljning/transaktioner. Många applikationer som bygger på öppna data är ju "hobbyprojekt".	Att öppna upp data kommer att skapa en utveckling av smarta tjänster. Vi vet inte idag vilka dessa utvecklare är och därför kan vi inte svara på den frågan i rapporten. Vi vet att det kommit fram en del bra tjänster utan att de tjänar pengar på biljetter. Vi lägger till ett stycke om detta i inledningen till Nuläge öppna trafikdata i Sverige.
14	Samtrafiken Adam Laurell	Saknar ett resonemang om vad en 3:e parts utvecklare är. Det kan ju vara allt ifrån Google till Kalle i studentrummet. Kan drivas av kommersiella drivkrafter och andra...	Vi lägger till ett stycke i inledningen Nuläge öppna trafikdata i Sverige.
15	Samtrafiken Adam Laurell	Bra med resonemanget "eat your own dogfood". Det skulle dock kunna tas upp redan i sammanfattningen. Från min lilla erfarenhet av Trafiklab så var det en viktig fråga för 3:e parts utvecklare tillsammans med frågan om SLA:er, dvs Trafiklab och trafikföretagens möjlighet att supportera. För att kunna utveckla kommersiella applikationer krävs att man kan säkerställa kvalitén.	Detta är en princip för IT arkitekturen och vilket framkommer på flertalet ställen i rapporten. Varför inte projektet anser att detta ska belysas i sammanfattningen.

16	Samtrafiken Adam Laurell	För utveckling av kombinerade mobilitetstjänster så är tillgång till data och möjlighet att sälja resor/biljetter en faktor. Minst lika viktigt är utbudet av trafik tjänster, infrastruktur, lagstiftning och policys, etc. Man kan ex. i sista meningen i kapitlet "Kollektivtrafikbranschen och framtidens mobilitet" eller i andra stycket i "Behov tredjepartsaktörer" få ett intryck att tillgång till data löser allt...	Vi lägger in en bisats i sista stycket " Kollektivtrafikbranschen och framtidens mobilitet" om detta.
17	Samtrafiken Adam Laurell	Saknar i Sammanfattningen ett kort beskrivning av det vi redan har och kan bygga vidare på via Trafiklab.	Vi ser över texten
18	Samtrafiken Adam Laurell	I angränsande initiativ saknar jag (det kanske inte finns) projekt som mer specifikt jobbar med öppna data. De som beskrivs handlar främst om kombinerad mobilitet, vilket självklart har också har en koppling.	Vi tar med riksarkivets arbete med öppna data.
19	Samtrafiken Adam Laurell	Text om Swedish Mobility Program skulle jag vilja justera lite. Se förslag nedan. Det kanske också kan nämnas någonstans att projektet har koordinerats i viss mån med den grundläggande uppdelningen att Vitt paper fokuserat på kombinerad mobilitet och 3:e parts försäljning och öppna data just på öppna data ur ett bredare perspektiv	Vi ser över detta men vi vill hålla dessa exempel kortfattade och i balans men övriga hänvisningar.
20		<p><b>Vitt paper/Swedish Mobility Program</b></p> <p>Samtrafiken drev under 2016 projektet Vitt paper på uppdrag av Samtrafikens styrelse. Projektet som bedrivs med bred förankring både av samtrafikens befintliga partners och potentiellt nya partners (taxi, hyrbil, poolbil, cykel, bildelningstjänster, etc.), hade som syfte att föra branschen och Samtrafiken in i framtidens resande där alla trafikslag kan användas i olika kombinationer oberoende om det idag kallas kollektivtrafik eller inte. I detta arbete skapades en ny definition av kombinerade mobilitetstjänster; <i>Tjänster som underlättar att med olika transportsätt ta sig från en plats till en annan.</i></p> <p>Projektet enades om en gemensam vision, målbild och en roadmap framåt. Det fortsatta arbetet är tänkt att bedrivs inom ett program med arbetsnamnet Swedish Mobility Program - där Samtrafiken får en roll som samordnare och möjliggörare med en bredare definition av kollektivtrafik – Persontransporter med delade resurser. Programmet innefattar tre arbetsspår;</p> <p>1) Etablera en nationell åtkomstpunkt/integrationsplattform med kollektivtrafikmyndigheterna/länstrafikens utbud som bas.  2) Etablera rollen som teknisk möjliggörare/samordnare med aktörer enligt den bredare definitionen av kollektivtrafik.  3) Initiera, driva och medverka i piloter inom kontexten kombinerad mobilitet.</p>	Se ovan.

21	Samtrafiken Adam Laurell	Jag fick viss kritik för att vi uttryckte att bilen var ett hot (jmf. inledande kap. i Kollektivtrafikbranschen och framtidens mobilitet). Bättre kanske att säga att "potential för ökat hållbart resande finns om fler väljer att resa med delade resurser istället för att sitta ensam i sin egna bil..."	Vi ser över texten
22	Samtrafiken Adam Laurell	I kap. Mobilitetstjänster och olika exempel saknar jag Google, Resrobot, Res i Stockholm. Jag saknar också en koppling till öppna data för ex. Whim och UbiGo(om det är en tjänst eller bara ett koncept).	Vi lägger till Google och Res i Sthlm. Resrobot anser vi inte ligger i linje med övriga ex. eftersom det är en specifik tjänst från en branschaktör. Rubriken Mobilitetstjänster uppdateras till Mobilitetstjänster som konsumerar data.
23	Samtrafiken Adam Laurell	Ibland används "Datamängder" och ibland "Dataset". Är det samma eller olika och ska vi vara konsekventa?	Bör konsekvent vara "Datamängder" (och ibland även "tjänster", beroende på vad som avses). Vi uppdaterar.
24	Samtrafiken Adam Laurell	Innehållet är väldigt långt. Kan man inte ta bort underrubriker för en bättre överblick?	Vi behåller den nuvarande. Ifall vi skapar en populär-version ser vi över detta.
25	Samtrafiken Adam Laurell	Figur 6. Vad tillför den annat än att Sverige är litet ;-)	Bilden har visat sig ha ett bra kommunikativt värde. En viktig del i förankringen om nationell målbild.
26	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>s 8. Syfte och Mål.</b> Liten detalj, men tempus är olika i de två styckena: Målet med projektet är,,,,, Projektet var.... Får en att undra om det är två olika projekt som avses...	Bra. Uppdateras
27	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>S 10.</b> Elisabet Elm skall det var på Västtrafik (Står Alm), eller fanns det en Elisabet Alm också med ?	Bra. Uppdateras
28	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>Figur 5.</b> Referens borde vara M.Collado, RISE Viktoria, <a href="http://www.mcollado.kumu.io">www.mcollado.kumu.io</a> etc.	Bra. Uppdateras
29	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>s. 21. UbiGo.</b> Skall man vara riktigt kort så borde det stå i samarbete på Lindholmen Science Park, då de var Projektkoordinatorer. Att bara lyfta upp Chalmers blir väl lite fel. Alternativt i samarbete mellan Lindholmen Science Park, Arby Kommunikation, Västtrafik, Chalmers, RISE Viktoria och Volvo. Inser att det blir väldigt många, men då tror jag att LSP är den gemensamma nämnaren.	Bra. Uppdateras
30	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>s.27. Trafikverket.</b> "...järnvägen...". Borde väl stå "persontransporter inom järnvägssystemet" om man skall vara korrekt? (Daniel eller Elias kan väl verifiera). OM man skriver så generellt kan man ledas till att tro att järnvägsinformationen via trafikslag är komplett, vilket andra studier har visat att den inte är...	Bra. Uppdateras
31	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>s.33 högst upp pkt 4.</b> Visst var det här nånstans som Biljett-API tillkom också, var inte det också en "Komplettering", eller var det med redan från början?	Bra. Uppdateras
32	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>s.47 pkt 9.</b> Vad betyder detta? Jönköping kan, om de vill?? (men samma kan ju sägas om de flesta RKM), eller Jönköping kommer att, eller Jönköping kan komma att.... Stor skillnad mellan dem. Blir lite otydligt.	Jönköping har beslutat att öppna upp 2017. Vi justerar texten i dialog med Jan Karlson JLT
33	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<b>s.48. Kollektivtrafikbranschens roll vid tredjepartsutveckling – ett ekosystemperspektiv</b>	Tack!

		<p>Detta stycket tyckte jag jättemycket om...Väldigt bra sammanfattning, vem som än skriv det...</p>	
34	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<p><b>s.54. Figur 26.</b> Här framgår tydligt att biljettförsäljningen är med i handlingsplanen, men det framgår inte i texten i övrigt (se kommentar under synkronisering). Tror dessutom att riskanalys biljettförsäljning kommer komma redan 2017, eftersom Västtrafik avser att påbörja detta 2018.</p>	<p>Vi har tagit med text om det i punkt 3c.</p>
35	RISE Viktoria Per-Erik Holmberg	<p><b>s.56. Kompetenser och synkronisering.</b> Här saknar jag två viktiga punkter.</p> <p><b>Den första</b> avser samverkansprogrammet "Nationell Uppskalning Kombinerad Mobilitet" – Flertalet aktiviteter är upptagna i båda planerna, och väl synkade, men det för kommenteras under detta stycke. Tex: "Aktiviteter och föreslagna åtgärder i denna rapport återfinns också i Samverkansgruppen Framtidens resor och transporters handlingsplan Kombinerad Mobilitet. Resultatet av detta projekt är av stor vikt för den handlingsplanens möjlighet att kunna realiseras.</p> <p>(Kan möjligtvis vara svårt att referera till det då den inte är publicerad och godkänd ännu)</p> <p><b>Den andra</b> frågan vilket är det jag främst saknar i rapporten (och tror att det är olyckligt), är referenser och resonemang till hur detta arbete relaterar till Samtrafikens arbete med att etablera en nationell åtkomstpunkt för digital biljettförsäljning för kollektivtrafiken (vill inte använda termen Swedish Mobility Program, då denna term skapar otydlighet runtomkring). Det är för mig självklart att Samtrafikens styrelse inte skall behöva ta ställning till två "plattformar" och projekt. Ett för portal och organisation för öppna data, och ett för biljettförsäljning. Det skall naturligtvis vara samma organisation och samma "ramverk för plattform" (sen att det i den kan vinnas en leverantör för biljetteknik och en annan för API-skalning av data, det är mer en implementeringsfråga). Även om det nämns tidigt i dokumentet, och sen finns med som delaktivitet i handlingsplan-bilden, så resoneras det ingenstans om denna "synkronisering. Hade jag varit styrelseledamot i samtrafiken, och fått en fråga om Biljettplattform, och sen lite senare på samma styrelsemöte, ett förslag om en öppen dataplattform, ja då hade jag skickat ut båda förslagen. Om två sådana projekt kommer upp ovetandes om varandra, ja då är det förstäeligt, men skulle ändå rendera en "gå tillbaka och gör om" från mig. Men dessa är ju inte framtagna isolerade från varandra. Här tycker jag att vi <b>MÅSTE</b> skriva om frågan (och tycka, - och jag tror att alla är av samma mening, att detta bör vara EN organisatorisk och teknisk (till vissa delar i vilket fall) plattform.</p>	<p>Första punkt Vi lägger in ett stycke om samverkansprogrammet i kapitlet.</p> <p>Andra punkt Vi lägger till en text om kommer att förtydliga att nationella åtkomstpunkten kommer att vara en funktion inom Samtrafiken där flera initiativ såsom Swedish mobility program kommer att samnyttja. Vi lägger in denna text under It arkitektur.</p>

36	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sammanfattningsvis är det en bra rapport och jag tycker ni har lyckats komma fram till en rimlig målbild med det mått av konkretion som man kan begära.	Tack!
37	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 6. Den som inte känner till GTI förstår inte vad "uppdraget för gemensam trafikantinformation" är när det inte förklaras i den med nödvändighet korta sammanfattningen. Man kanske istället kan skriva "Finansiering av lösningen ... via det pågående uppdraget att inrapportera viss trafikantinformation, det s k GTI-samarbetet."	Bra synpunkt. Vi uppdaterar
38	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Figurerna är dessvärre ofta svårlästa. Kanske kan de dras ut i marginalen? Detta gäller särskilt figurerna 2, 5, 7, 10, 18, 25, 27 och 28.	Bra. Vi ser över dessa. Det var problem i PDF formatet vid utskick.
39	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 6 m.fl. sidor. Det för rapporten centrala och frekvent använda begreppet "öppna data" gör att uttrycket "öppna upp data" blir mindre lyckat. I det första fallet är öppna ett adjektiv, i det andra ett verb. Det blir mer lättläst om man byter "öppna upp" mot "tillgängliggöra". Uttrycket finns på flera ställen i rapporten.	Bra. Uppdateras
40	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 9 + 10 + 42 + 52 + 60. Justera "Trafikförvaltningen Stockholm" till "Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting" eller "Trafikförvaltningen SLL". Observera många förekomster på sid 60.	Bra. Uppdateras.
41	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 13. Första meningen är lite underlig. Vad är det för människa som åsyftas? Byt t ex mot ordet "man"	Bra. Uppdateras.
42	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 27. Trafiklab nämns två ggr i texten om Trafikförvaltningen. Lägg gärna till "(se nedan)" efter Trafiklab första ggn det kommer på sid 27, som en hänvisning till det som sedan förklaras på sid 28. Alternativt kan man flytta texten om Samtrafiken och Trafiklab så att den kommer före texterna om de olika RKM	Bra. Vi ser över texten.
43	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 33. Det blir lite tjatigt med ordet "initialt" som nämns tre ggr på sidan. Det är också ologiskt eftersom det vi erbjuder idag rätteligen är någon form av initiala data? Och de tolv datamängder och tjänster som föreslås i rapporten är ju framtagna för att vara i någon mån <i>kompleta</i> , dvs täcka ett brett behov. När det står "initialt" här undrar läsaren vad som väntar bakom knuten och det hintas inget om det. Jag föreslår att ordet stryks och man istället skriver att det framöver kan uppstå behov av andra data och tjänster än dessa.	Bra. Uppdateras.
44	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 49-50. Jag tycker att målbilden för organisation är ett så pass väsentligt resultat av ert arbete att den borde få en tydligare förklaring. Nu blir målbilden liksom likställd med själva bilden (figuren). Den har försetts med många kommentarer men egentligen inte med en beskrivning av vad den är/innebär. Tänk att man ska kunna förstå målbilden bara genom att läsa text och att figuren	Bra. Vi ser över.

		förtydligar och ackompanjerar texten. Risken finns annars att två läsare (eller snarare "betraktare" av figuren) tolkar den på olika vis.	
45	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 53. "där fördelar kan finnas" låter som om vi hoppas på ett närmast passivt skeende som output av en incitamentsmodell. Förslag till omskrivning: "Det vore intressant att utforma en incitamentsmodell som belönar den aktör som tillhandahåller fler dataset."	Bra. Uppdateras.
46	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 53. "bedömningen" ska nog vara "bedömning".	Bra. Uppdateras.
47	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	Sid 58. "där vissa RKM:er endast nyttjar den nationella utvecklarportal <del>en</del> ". Det är väl inte RKM som nyttjar portalen? Det gör utvecklare. Byt ordet "nyttjar" mot "erbjuder sina data via". Observera även skrivfelet som jag fetmarkerat ovan	Bra. Uppdateras.
48	Trafikförvaltningen SLL Agneta Öberg	13. Sid 60. Jag stavar mitt namn Agneta.	Bra. Uppdateras
49	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	Har sett fram mot att få läsa den här rapporten! Mycket trevlig läsning. Tycker att rapporten är välskriven och det känns som att det vi har diskuterat är reflekterat i den.	Tack!
50	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	S 6. 3:e stycket andra meningen. Går det att få in här att data även ska publiceras i sin helhet? Detta tas upp under "Dataleverans för framtidens smarta tjänster" och en av grundförutsättningar för mobilitetstjänster	Bra. Uppdateras.
51	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.16. 3:e stycke "internationella trängselindexet". Saknar referens?	Bra. Uppdateras.
52	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.17. 1:a stycket. Tillägg: men löser inte problemen med trängsel.	Bra. Uppdateras.
53	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.17. 3:a stycket. Som kräver tillgång till och tillförlitliga trafikdata (kanske)? Tillgång över kvalitet?	Bra. Uppdateras.
54	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.17. Behov tredjepartsaktörer. 5:e stycket. Som kräver tillgång till och tillförlitliga trafikdata (kanske)? Tillgång över kvalitet?	Bra. Uppdateras.
55	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.17. Behov tredjepartsaktörer. 6:e stycket. Vet inte riktigt vad som menas med gemensam resegaranti och gemensam integrationslösning, kan det förtydligas?	Vi ser över texten.
56	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.18. 3:e stycket. "offentliga aktörer". Kanske utanför skopet, men för en komplett bild krävs även trafikdata från kommersiella aktörer. Möjligt tillägg att köp av biljett även krävs om man vill nå ett sömlöst resande	Bra. Uppdateras.
57	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.27 andra stycket. Stavfel. Presentera	Bra. Uppdateras
58	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.32. sista stycket. Andra exempel som inte är USA (finns ett flertal installationer i Europa med) HSL i Helsingfors, Finland, Ruter i Oslo, Norge, nationell reseplanerare i Holland, referens	Bra. Uppdateras.
59	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.38 andra stycket. Det blir på så sätt enklare att ta fram nya tjänster om information är licensierad med CC0.	Bra. Uppdateras.

60	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.38 Villkor för access/tillgång. Första stycket. Förstår att detta är ett exempel, men detta problem kan lösas med bättre designade tjänster med som tillåter hämtning av datamängder på ett annat sätt. Jämför t.ex. en prenumeration på förändringar mot att själv fråga efter förändringar för respektive hållplats.  Kanske kan ha reseplanerartjänst som ett exempel istället? Visar även på fördelen med att leverera data istället för tjänster?	Vi ser över texten.
61	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.43. GTFS. Alternativ länkning / referens till <a href="http://gtfs.org/">http://gtfs.org/</a> . Ej bunden till Google och representerar nuvarande formen av GTFS bättre i mitt tycke.	Bra. Uppdateras.
62	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s. 44 sista meningen GTFS. Det är dock enkelt att utöka GTFS i de fall man önskar lägga till funktionalitet som ej finns i grundutförandet. Tillägg till standarden sker genom öppen diskussion på <a href="https://groups.google.com/forum/#!forum/gtfs-changes">gtfs-changes</a> [1].  Osäker på om en jämförelse av standarder ska ske i introduktionen av respektive standard. Denna poäng kanske kan göras nedan istället om det krävs?  1. <a href="https://groups.google.com/forum/#!forum/gtfs-changes">https://groups.google.com/forum/#!forum/gtfs-changes</a>	Vi har lagt ett förtydligande kring detta.
63	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.45. Målbild pkt 4 a) Standarder	Bra. Uppdateras
64	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.45. Målbild pkt 5 " kan ske" istället för sker? Jag tycker det är bra att leverans mot tredjepart kan ske på olika sätt, men vad hindrar publicering av tvättad rådata till tredjepart eller att det nödvändigtvis behöver vara ett annat format?	Bra. Uppdateras.
65	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.52 punkt 5. Ta bort ett "för"?	Bra. Uppdateras
66	3:parts utvecklare Mark-up artist Johan Nilsson	s.60 andra stycket. "Tillhandahålla"... I sin helhet? För att visa på att information som levereras behöver göras tillgänglig på ett sätt så att det går att ta till sig helheten i mobilitetstjänster, t.ex. inte endast tillåta frågor för ett hållplats-ID per tillfälle	Bra – uppdateras..
67	Trafikverket Lars-Olof Hjarp	Jag har läst och tycker det ser väldigt bra ut	Tack!
68	Samtrafiken Wille Jansson	Vilket imponerande arbete ni gjort med rapporten och i projektet. Jag har läst hela rapporten och tycker att det är en bra rapport över ett komplicerat ämnesområde med många olika aspekter. Jag tycker att materialet är väl penetrerat och beskrivet så att det trots den stora textmassan går att följa och förstå.	Tack!
69	Samtrafiken Wille Jansson	s.6.6.e stycket. "...öppenhet och synlighet..." byts ut mot transparens	Noterat. Vi behåller texten pga. av att detta är begrepp vi använt genomgående i projektet
70	Samtrafiken Wille Jansson	s.7. 1:a stycket. "...mobilitetslösningar" byts ut mot "med utgångspunkt i megatrenderna digitalisering, urbanisering och delningsekonomi."	Noterat. Vi behåller texten pga. av att detta är begrepp vi



			använt genomgående i projektet
71	Samtrafiken Wille Jansson	s.7 Med trafikdata avses i detta sammanhang informationsmängder som stödjer digitala tjänster inom mobilitetsområdet. Bra definition och tydliggörande, den snor jag för eget bruk!	Tack!
72	Samtrafiken Wille Jansson	s.7. Figur 1. Under Regionala kollektivtrafikmyndigheter föreslås komplettering "Smarta tjänster skapar förutsättningar för effektiviseringar och innovation"	Bra. Uppdateras
73	Samtrafiken Wille Jansson	s.12. sista stycket. 2 "approacher" byts ut mot angreppssätt. Samt lägg till ett och i meningen ovan	Bra. Uppdateras
74	Samtrafiken Wille Jansson	s.12. Lagt till en mening. Samtrafiken genomför i bred samverkan pilotprojektet <b>Cykel i kollektivtrafik</b> som syftar till att göra data om möjlighet att medföra cykel och kombinera bike-sharing vid kollektiva resor tillgängligt för tjänsteutveckling.	Vi lägger till det.
75	Samtrafiken Wille Jansson	s.13. första mening. Bättre med "...människor var oense..." plus se stavfel.	Vi ser över.
76	Samtrafiken Wille Jansson	s.13. figur 5. Jag får säkerhetsvarning vid klickning på länken för att det inte finns säkerhetscertifikat. Olika stavning i Mcollando mcollado...	Bra. Uppdateras
77	Samtrafiken Wille Jansson	s.15. se stavfel...	Bra. Uppdateras
78	Samtrafiken Wille Jansson	s.16 första mening. Alternativ istället för utbud.	Vi ser över.
79	Samtrafiken Wille Jansson	s.16 andra stycket första mening. Skriv istället - Bilen orsakar såväl miljöproblem som trängsel.	Vi ser över.
80	Samtrafiken Wille Jansson	s. 16 punkter under figur. Skriv istället: <b>Automatisering.</b> Tekniken för självkörande fordon finns redan och en stor mängd exempel och pilotprojekt är igång. <b>Tjänstefiering.</b> Att äga blir mindre och mindre attraktivt samtidigt som efterfrågan på tillgång till tjänster blir mer och mer populärt	Vi ser över.
81	Samtrafiken Wille Jansson	s.17 se språkfel	Bra. Uppdateras
82	Samtrafiken Wille Jansson	s. 19. se språkfel	Bra. Uppdateras
83	Samtrafiken Wille Jansson	s.20. stycke under bild. Transportföretagen istället för transportbolag. Öppna isf öppet. Ta bort är.	Bra. Uppdateras
84	Samtrafiken Wille Jansson	s.24. Mitt på sidan. Bättre formulering: Företag som driver kollektivtrafik skall till Samtrafiken i Sverige AB lämna information om sitt trafikutbud, innehållande:	Vi ser över
85	Samtrafiken Wille Jansson	s.28. se stavfel. Samtrafiken sista stycket. Vilka krav och på vilket sätt?	Vi ser över texten och kompletterar med exempel.
86	Samtrafiken Wille Jansson	s.26, 27 32, 33, 35, 36, 37, 42, 43, 44, 45, 46, 49, 50, 51, 53, 55, 57, 58, 59 se stavfel	Bra. Uppdateras
87	Samtrafiken Wille Jansson	s.41. Andra stycket. Vore det inte relevant att beskriva BoB-standarden här?	Bra. Uppdateras
88	Trafikförvaltningen SLL Carina Trofast	Generellt tycker jag den är bra!	Tack!

89	Trafikförvaltningen SLL Carina Trofast	Sid 6: Jag tycker inte om starten på sammanfattningen. Tycker att den vinklingen förstör projektet och inte tar hänsyn till alla de bra förutsättningar som faktiskt fanns. I kapitlet Bakgrund till projektet saknas avgränsningen som gjordes med att detta endast gäller RKM inte övriga spelare som finns. Detta tycker jag någonstans ska finnas med och anledning varför.	Vi har lagt till DESI 2017 undersökningen i sammanfattningen och i omvärld. Vi lägger till i bakgrunden en text som förtydligar att beställaren (Forum för transportinnovation) avgränsade projektet till att omfatta offentlig sektor dvs. RKM, trafikverket och 3:part.
90	Trafikförvaltningen SLL Carina Trofast	Sid 42 en referens hittades inte!	Bra. Uppdateras
91	Trafikförvaltningen SLL Carina Trofast	Sid 50 Vore bra med en förklaring av bilden. (Håller med Agneta här.. risk för många egna definitioner annars.)	Vi ser över texten. Samma som tidigare kommentar
92	Trafikförvaltningen SLL Carina Trofast	Sid 58 Slutsats Vill ha med någonstans att vi bygger vidare på befintligt arbete med TrafikLab.	Vi ser över texten
93	Trafikförvaltningen SLL Carina Trofast	Sid 59 Handlingsplan Här bör det stå med att en förstudie behövs göras. Här kan man få intrycket att detta redan är klart	Det framgår i första stycket i kapitlet. Vi har dock förtydligt skrivningen.
94	Trafikförvaltningen SLL Robert Fromell	Har läst och tycker det ser bra ut i stort.	Tack!
95	Trafikförvaltningen SLL Robert Fromell	En viktig remissinstans för rapporten tycker jag borde vara utvecklare-community kring Trafiklab. Har föreslagit Elias att fundera kring hur en sådan "remiss-workshop" skulle kunna genomföras.	Bra synpunkt. Detta bör göras under förstudien i genomförande projektet. Tyvärr går detta inte att få med innan rapporten ska vara klar. (Detta är planerat på kommande meet-up med Trafiklab som äger rum i april)
96	Trafikförvaltningen SLL Robert Fromell	Tycker att det finns anledning att fundera kring balansen i rapporten. Tycker nu det finns en kantring gentemot område Mobilitet. Utifrån de 6 fokusområden vi arbetat med.	Vi förstå kommentaren men det beror på syftet men projektet. (Forum för transportinnovation)
97	Trafikförvaltningen SLL Robert Fromell	Tror det finns ett faktafel rörande att TFL - att de inte längre har någon egen tjänsteutveckling. Ingen expert på deras område men ganska säker på att de inte skulle känna igen sig i en sådan beskrivning. Möjligtvis avses att de inte utvecklar ngn egen app.?	Bra relevant. Vi ser över texten.
98	UL Johan Hammar	S 28. Vi heter sedan 2012 inte Upplands lokaltrafik. Vi använder oss av UL. Till nöds kan man använda Kollektivtrafikförvaltningen UL.	Bra. Uppdateras
99	UL Johan Hammar	s.43. Näst sista stycket. "Vid val av..." Håller inte riktigt med om den bilden. Det står vilken leverantör som helst fritt att utveckla sina produkter enligt NOPTIS inklusive ett alternativ till PubTrans. Det finns inget som låser NOPTIS till PubTrans. Om vi alla står fast vid NOPTIS så kan vi få flera alternativ att välja på där varje model sant är utbytbara. Erfarenheter från andra standards	Se svar på remisspunkt 10.

		är att de är så löst definierade att leverantörer lätt kan skapa inlåsnings effekter.	
100	Samtrafiken Marcus Weiland	En mycket bra rapport!	Tack!
101	Samtrafiken Lars Löfquist	<b>Kommentar kring licenserna: CC-BY till CC0</b> Står att "De friheter som licensen ger kan inte återkallas så länge återanvändaren följer licensvillkoren" Att tänka på här är att detta inte har så stor effekt för trafikföretagen, då man ständigt publicerar ny aktuell data. Den historiska datan går inte att dra tillbaka licensen för, men om en dataägare inte är nöjd med hur aktuell data används, så går det att "dra tillbaka" datan, genom att sluta publicera under den tillåtande licensen. Så om man inte vill "skrämmas" av att det är oåterkallbart skulle detta kunna läggas till.	Bra. Uppdateras
102	Trafikförvaltningen SLL Stina Carlstedt	Ledsen för sent svar. Jag har inte haft möjlighet att granska helheten i detalj, men jag står till 100% bakom de tekniska delarna och ser fram emot att vara med och realisera detta framåt.	Tack!
103	Jönköping länstrafik Jan Karlsson	Mest språkliga korrigeringar.	Bra. Uppdateras
104	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	Skånetrafiken stödjer digitalisering och att öppna upp kollektivtrafikens data till tredjepartsaktörer. Rapporten belyser på ett bra sätt drivkrafterna och anger syfte och mål.  Däremot är rapportens handlingsplan beroende av finansiering, som ännu inte är löst. Skånetrafiken anser att man kan godkänna rapporten den 31 mars med ett förbehåll. Förbehåll för godkännande av rapport: <u>Finansiering och förväntade resurser måste redovisas och sedan beslutas i Samtrafikens styrelse före slutligt godkännande/ projektstart</u>	Tack!  Förbehåll noterat.
105	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	A1) Det saknas kapitelnumrering. Utan den är det ibland svårt att veta var man är och göra referenser	Vi har valt rapportmall utan kapitel. Skapar vi en populärversion kommer vi att se över detta.
106	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	A2) Rapporten använder både begrepp "trafikföretag" och "RKM" och vi tror man menar samma sak. Skånetrafiken använder RKM (PTA) om sig själv och trafikföretag = trafikoperatörer (PTO) Några exempel: Sida 46 , kommentarer till lösningsförslaget – Standarder: "Det innebär att trafikföretagen kommer ha egna API:er men även en central organisation med syfte att förenkla för tredjepartsaktörer ..." Sida 49, Målbild: Organisation, "Dessutom kommer RKM:er ansvara för sin dataleverans till den nationella åtkomstpunkten." Sida 56, kompetenser och synkronisering: "En stor del av	Bra. Uppdateras till RKM och/eller privat trafikföretag beroende på sammanhang.

		aktiviteterna behöver genomföras i samverkan mellan <i>trafikföretag</i> och den centrala organisationen	
107	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	A3) Några faktafel: Sida 10, bilden Projektorganisation : Jonas Fröier deltog på WS6 och inte Carl Järsberg Sida 60, Bilaga 1: Projektets branschgrupp: Jonas Fröier och Carl Järsberg saknas på listan.	Bra. Uppdateras.
108	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	I1) Sida 26, kap Lagstiftning: Data som skall tillhandahållas initialt: Addera järnvägsnät dvs <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väg- och järnvägsnät, cykel och gångvägnät.</li> </ul>	Bra. Uppdateras.
109	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	I2) Sida 31-34, Kollektivtrafikens Öppna data- Urval av datamängder och sida 46, Utvärdering av föreslagen IT-arkitektur. Dataägaren/RKM ansvarar för sitt data och avgör vad som får publiceras som öppna data (följande lagstiftning). Det är dataägaren som regionalt gör eventuell filtrering med hänsyn till PUL, affärskritisk data mm	Vi ser över texten.
110	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	I3) Sida 37, under Licensiering och villkor finns Villkor för access/tillgång Saknar text om tillgänglighet/upptid och SLA. Pratar vi service/support under kontorstid eller 24/7/365 ?	Korrekt - projektet har konstaterat att SLA:er är en viktig komponent. Tillagt att denna fråga måste ingå vid framtagande av villkor för åtkomst/access.
111	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	I4) Sida 52-Finansiering, Det saknas helt grova budgetsiffror samt business case med möjliga intäkter. Figur 26, sida 52: Dagens GTI verkar kosta 10 (miljoner kr). Puckeln för kurvan Trafiklab 2.0 verkar vara lika stor som dagens GTI-kostnad. Är detta en indikering på investeringsstorlek?	Stämmer. Denna analys måste göras i genomförande projektet. Vi har antagit ett budgetvärde på ca 10 Mkr. Vi ser över texten och förtydligar.
112	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	I5) GTI-fördelningsnyckeln nämns ett flertal gånger som komponent i framtida finansiering. Få personer inom Skånetrafiken känner till GTI-fördelningsnyckeln. <u>Addera GTI-fördelningsnyckeln</u> som en bilaga till rapporten.	Bra. Uppdateras i texten.
113	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	I6) Handlingsplan, sida 54-55- nämns "Etablera Open trip planner" Att testa Open trip planner (med öppen kod) är intressant men har inte med detta projekt "öppna data" att göra. Tvärtom vill vi låta tredjepart utveckla olika tjänster och då skall vi inte addera en egen tjänst. Projektet är tillräckligt stort.	Avsnittet om Open Trip Planner är kopplat till att implementera IT-arkitekturen (där open trip planner eller motsvarande ingår). Syftet är även framöver att kunna erbjuda möjlighet till API-anrop till en reseplanerare (jmf resrobot idag) eftersom framtiden för resrobot är oklar.
114	Skånetrafiken Krister Nordland Jonas Fröier Carl Järsberg Johan Karlberg	I7) Handlingsplan, sida 55, Licenser och villkor: d) Anpassa biljettsortiment. Anpassning biljettsortiment känns som en punkt som tillhör BoB.	Vi håller med. Uppdaterat och fört till en synkroniserings-aktivitet.

115	Västtrafik Mikael Faleke	Övergripande – jättebra rapport. Lyfter problemställningen bra.	Tack!
116	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	Västtrafik anser att rapporten ger en bra bild av den förflyttning som kollektivtrafikbranschen i Sverige behöver göra för att skapa möjligheter för fler smarta tjänster på området. Initiativet som sådant, det vill säga att kraftsamla kring öppet data så att det blommar ut ordentligt står vi kraftfullt bakom. Det finns mycket gott med det. Med några få undantag och påpekanden så ställer vi oss bakom rapporten.	Tack!
117	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	Vi tycker att det saknas en helhetsbild kring hur målbilden för de olika områdena i projektet hänger ihop med det som kommit ut av arbetet med BoB och Vitt papper/SMP. Kanske finns den helhetsbilden hos Samtrafiken men vi upplever inte att vi har den/fått ta del av den. Vi kan därmed se en risk i att vi inte har helhetsbilden klar när vi besvarar remissen.	Vi håller med. Se svar remisspunkt nr 35
118	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<b>Är Ubigo aktuellt?</b> Ubigo tas, på sidan 20 och framåt, upp som ett exempel på en färdigutvecklad och fullvärdig mobilitetstjänst på marknaden. Men enligt deras egen hemsida så har de gjort ett pilotprojekt i Göteborg för ett par år sedan och nu kommer de hösten 2016/våren 2017 att återlanseras i Sverige tillsammans med Ericsson. Tjänsten borde därför inte tas upp som ett exempel och det som står i rapporten stämmer inte: <i>I abonnemanget ingår en riktig resegaranti, en bemannad kundtjänst och bonuspoäng för inbesparade koldioxidkilon som kan växlas in i varor och tjänster hos premieringspartners.</i> Förslagsvis tas Ubigo bort som ett exempel på tjänst.	Vi ser över texten. Vi bedömer dock att Ubigo bör finnas med eftersom de ska återlanseras i Sverige 2017.
119	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<b>Licens och resegaranti</b> För CC-BY och CC0 gäller att: <i>Licensen friskriver dataägaren från allt ansvar avseende användning av det aktuella materialet.</i> Vi saknar här ett resonemang kring hur detta kan påverka RKM:s och/eller respektive trafikföretags ekonomi/anseende. Licensvillkoret innebär, enligt vår tolkning, att resegarantin inte gäller för resvägsförslag som hämtats via sökning i en tjänst byggd på öppen data. Vilka risker kan det finnas med detta? Å ena sidan skulle RKM/trafikföretag kunna säga att resegarantin gäller men å andra sidan kan detta bli kostsamt om en tjänst är felutvecklad och konsekvent ger icke genomförbara resealternativ. Detta kan få påverkan antingen på bolagets ekonomi, om vi är för generösa, eller anseende, om vi väljer att inte hantera kundproblem som uppstår på grund av tredjepartstjänster. Det finns inget självklart svar på frågeställningen men vi saknar ett resonemang kring detta.	Detta är en mycket bra synpunkt. Den första frågan, kring CC0 specifikt, har projektet inte haft möjlighet att djupdyka i (kanske finns andra nationella regelverk som gör att man inte avsäga sig ansvar från kvalitet på data). Det skulle kräva djupare juridisk kompetens än vad som funnits tillgängligt i projektet.  Den andra frågan (i vilken utsträckning resegarantin ska gälla vid tredjepartsutveckling) är mer generell, d.v.s. vad händer med restidsgarantin om en tredjepartstjänst exempelvis föreslagit resor med marginaler som är för små för att resegarantin ska gälla. Frågan är relevant men har inte hanterats

			<p>i projektet. Dessutom bör det finnas befintliga best practices inom området, eftersom det redan idag finns en mängd tredjepartstjänster som kan ge andra reseförslag än de som de officiella reseplanerarna gör.</p> <p>Vi har uppdaterat handlingsplanen kring licenser och villkor så att denna hanterar att hantera frågan.</p>
120	<p>Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant</p>	<p><b>IT-arkitektur</b> <b>IFOPT för terminaler?</b></p> <p>Vi saknar ett stycke gällande IFOPT. Ett av de dataset som ska ingå är hållplatser och enligt förslaget så ska det innehålla position, ID, namn på hållplatser men även ytterligare faciliteter vid större stationer. Här kan IFOPT vara en lämplig standard att bygga på. IFOPT och Transmodell har mycket gemensamt. IFOPT används bland annat i Västtrafiks geografisystem och av andra RKM:er i Sverige.</p>	<p>IFOPT tycks vara en mycket kompetent standard för hållplatser. Dock har projektet koncensus kring att NOPTIS ska användas för hållplatser och givet detta sena läge har vi valt att inte ta in IFOPT. Dock bör frågan resas i de teknik- och förvaltningsråd som målbilden föreslår så att IFOPT ev. kan göras till den delen av gemensamma informationsmodellen.</p>
121	<p>Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant</p>	<p><b>Generisk eller specifik standard?</b></p> <p>NOPTIS föreslås som standard internt men samtidigt pekar rapporten på den starka kopplingen mellan NOPTIS och produkten PubTrans och att en mer generisk standard skulle kunna öppna upp för fler systemleverantörer. Men mot detta talar, enligt rapporten, en försenad leverans av den nationella åtkomstpunkten.</p> <p>Västtrafik använder idag PubTrans och är givetvis positiva till att NOPTIS får en framträdande roll i förslaget. Men samtidigt inser vi att kopplingen till en leverantör kan vara problematisk och att rapporten borde gå djupare in på leverantörsberoendet kontra en eventuell försening.</p> <p>För slutresultatet och för kollektivtrafikbranschens utveckling bör man överväga om en försening, för att vänta på en generisk standard, exempelvis NeTEx, är att föredra framför att använda NOPTIS enligt förslaget.</p>	<p>Se svar på remisspunkt 10.</p>
122	<p>Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant</p>	<p><b>Eat your own dogfood</b></p> <p>På sidan 46 i kommentarerna till lösningsförslaget står det: <i>Möjliggör att använda samma datakällor för egna tjänster som vi erbjuder till tredjepartsutvecklare, enligt principen "eat your own dogfood". Ett exempel på detta är att använda Open Trip Planner som egen reseplaneringsmotor.</i></p> <p>Västtrafik ser det inte som självklart att Open Trip Planner ska vara den reseplanerare som om några år används på den nationella åtkomstpunkten. Det kan vara en köpt produkt eller någon egenutvecklad produkt. Det känns tidigt att peka ut en viss produkt innan det finns någon kravställning.</p>	<p>Vi har gjort Open trip Planner till ett exempel i rapporten. Se remisspunkt 113 ovan för mer tankar kring detta.</p>
123	<p>Västtrafik</p>	<p><b>Fordonsegenskaper</b></p> <p>I den tabell som finns på sidan 47 görs en genomgång av de</p>	<p>Vi ser över texten och uppdaterar.</p>

	Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	olika dataseten och hur långt ifrån branschen är att uppfylla dessa. När det gäller "12. Fordonsegenskaper" så hänvisas till att systemet Frida behöver förändras. Men i NOPTIS-standarden finns redan en lång rad egenskaper kring fordon och kanske borde en fördjupning göras här kring hur trafikföretagen använder denna standard i stället för/parallellt med Frida. Enligt NOPTIS-dokumentationen finns exempelvis dessa fordonsegenskaper	
124	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<i>Organisera för smarta mobilitetstjänster</i> <b>Även stötta svenska tjänster?</b> I målbild för organisationen på sidan 50 står det att vi behöver en funktion "outreach" som bland annat ska stödja större externa aktörer som vill etablera en internationell tjänst i Sverige. Varför gäller detta enbart internationella tjänster? Borde inte funktionen även kunna stödja den som har en mindre svensk tjänst och vill utöka den och nå nya marknader. Har det diskuterats om denna tjänst delvis ska finansieras via avgifter för den som vill använda stödet?	Bra. Uppdateras.
125	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	Finansiering <b>Västtrafiks möjlighet att finansiera</b> Målbilden för finansiering är att RKM med flera frivilligt ska vara med och finansiera uppbyggnaden av Trafiklab2 inklusive den personella organisation som krävs. Västtrafik har delvis möjlighet att från tid till annan bidra med personella resurser inkind. Men vi har små möjligheter att i övrigt finansiera utvecklingen och driften av plattform/organisation utöver de avgifter som vi idag betalar till Samtrafiken för GTI-uppdraget. Detta remissvar ska inte tolkas som ett slutligt ställningstagande från Västtrafik avseende finansiering.	Bra. Tanken är att RKM tar sin del inkind och det centrala kommer att finansieras externt. Vi ser över texten och förtydligar.
126	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<i>Handlingsplan</i> <b>Anpassa biljettsortimentet</b> Punkt 3d handlar om att anpassa biljettsortimentet. Är detta en aktivitet som hör hemma i den här handlingsplanen? Är det inte snarare en önskvärd aktivitet som projektet bör skicka vidare till Samtrafiken med en uppmaning att titta på detta tillsammans med övriga intressenter, utanför målbilden. Vi menar att det är viktigt att samordna detta med övriga initiativ som redan tittar på frågan och att detta inte är primärt detta projekts uppgift. Även om projektet har kommit fram till detta så betyder det inte säkert att det finns konsensus inom branschen om att det är en nödvändig väg att gå.	Se remisspunkt 114.
127	Västtrafik Mikael Faleke	Övergripande – jättebra rapport. Lyfter problemställningen bra.	Tack!
128	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<b>Sidan 10 figur 3.</b> Felstavat namn på Västtrafiks deltagare vid workshopen. Rätt är Elisabet Elm.	Bra. Uppdateras

129	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<b>Sidan 37 första stycket.</b> Här nämns att flera trafikorganisationer i Sverige beslutat sig för att gå från CC-BY till CC0. Även om det framgår senare i rapporten så vore det lämpligt att nämna Västtrafik tillsammans med Trafikverket eftersom vi under hösten tagit ett aktivt beslut att gå över till CC0.	Bra. Uppdateras
130	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<b>Kapitlet Licensering och villkor</b> innehåller väldigt många meningsbyggnadsfel som i vissa delar gör det svårläst.	Bra. Uppdateras
131	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	På <b>sidan 42</b> nämns att SIRI används i exempelvis Norge, Storbritannien och Finland. Även Sverige bör nämnas som exempel.	Bra. Uppdateras
132	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<del><b>Sidan 44 punkt 6.</b> Vi skall acceptera "good enough" för att få ut data även om den inte är perfekt. Det är en pragmatisk hållning som Västtrafik kan ställa sig bakom. Men vi skulle gärna se att meningen kompletterades med "så länge den data som finns tillgänglig är korrekt".</del>	Sid 45. Bra. Uppdateras Kommentar från Västtrafik: "Du kan stryka denna pkt ur rapporten, då vi hade en ganska lång och uttömmande diskussion och kom fram till att ta bort det då det kan verka i negativ riktning mot vad vi vill åstadkomma."
133	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<b>Sidan 44 figur 23.</b> Det saknas pilar mellan Utvecklarportalen och Skånetrafiken respektive Östgötatrafiken. Kanske beror detta på att bilden blir mer överskådlig utan dem. Men det kan tolkas som att de båda RKM väljer att stå utanför utvecklarportalen.	Pilarna saknades och bilden är nu uppdaterad.
134	Västtrafik Mikael Faleke Projektet koordinator Per Fröjmark Styrgrupps- representant	<b>Sidan 60, projektets branschgrupp.</b> Marketta Jurmus efternamn är felstavat. Och hennes titel är fel, ska vara chef IT-arkitektur. Henrik Strömberg har fel titel, ska vara digital strateg.	Bra. Uppdateras
135	Trafikverket Clas Roberg	Rapporten är föredömligt skriven och reflekterar bra det arbete som genomförts fram tills nu.	Tack!
136	Trafikverket Clas Roberg	En kommentar under sammanfattningen och den inledande texten om digitalisering; Digitaliseringen av offentlig sektor i Sverige går inte i samma takt som i omvärlden och vi ligger efter ur ett globalt perspektiv enligt mätningar...". Det stämmer inte, vi ligger på 3e plats inom digitalisering men inom området öppna data är inte lika framstående.	Bra. Uppdateras med DESI 2017 för att förtydliga att det är endast gällande öppna data vi ligger efter.



137	Trafikverket Clas Roberg	Jag saknar även en enklare GAP analys under samma rubrik, vad för data saknas i Sverige (Koppling till avsnitt om reseplanerare), rådata behovet, tillgång till data för biljettlösningar...	Bra. Uppdateras.
138	Trafikverket Clas Roberg	Förslag på ny rubrik s 12. "Nationell Strategi och handlingsplan för ITS", istället för ITS roadmap	Bra. Uppdateras.
139	Trafikverket Clas Roberg	ITS Strategin formulerar 10 områden inte 12.	Bra uppdateras.
140	Trafikverket Clas Roberg	S 15 1 stycket under rubrik Europa. Föreslår ny mening: Ett av fokusområdena handlar om tillgängliggörande och utbyte av multimodaldata och "linking services" mellan EU länder.	Bra. Uppdateras.
141	Trafikverket Clas Roberg	S 15. År 2023 under samma rubrik andra stycket. Detta datum är inte fastställt i och med att det ännu inte finns något beslut. Arbetet ligger ca 1 år efter tidsplan men troligtvis så kommer det att finnas ett beslut till hösten.	Bra. Vi ser över texten.
142	Trafikverket Clas Roberg	S 17 tredje stycket under rubrik Behov tredjepartsaktörer" av bristandet tillgång". Vad är det för data som saknas?	Framför allt realtid.
143	Trafikverket Clas Roberg	S 17 6 stycket samma rubrik. "brytas ned i små beståndsdelar". Går det att beskriva barriärer/hinder för att detta löses?	Det finns inga egentliga barriärer utan handlar mer om på vilken nivå man väljer att tillgängliggöra data.
144	Trafikverket Clas Roberg	S 19 sista stycket. "numera av tredjepartsaktörer". Enbart av 3:e part eller har man någon typ av bastjänst?	TFL har sin biljettförsäljning kvar själva men inget mer vad vi vet.
145	Trafikverket Clas Roberg	s.26 första stycket under EU-akter. "Syftet är att uppnå...". De tidigare kommentarer om EU arbetet	Bra. Uppdateras.
146	Trafikverket Clas Roberg	s.26 "Kommande EU-akter ställer krav på..."Lägg till bl.a.	Bra. Uppdateras.
147	Trafikverket Clas Roberg	S 26. År 2023 se tidigare kommentar.	Bra. Uppdateras.
148	Trafikverket Clas Roberg	S 26. "Förslaget innehåller även rekommendationer på standarder". Byt ut rekommendationer till krav.	Bra. Uppdateras.
149	Trafikverket Clas Roberg	s. 28 Lägg till under trafikverket följande: Trafikverket har även en beslutad strategi för trafikinformation (TDOK 2011:336) som har starka kopplingar till arbetet med tillhandahållande av data.	Bra. Uppdateras.
150	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Kollektivtrafiken består både av linjelagd och områdesstyrd trafik hos oss. Den linjelagda är den dominerande men områden införs mer och mer framförallt hos oss mindre THM. Detta nämns inte i rapporten men behöver beaktas framöver. Vi "mindre" THM köper in system och använder standarder som finns, då vi inte har möjlighet att utveckla själva.	Det är korrekt. Det behövs säkerställas att informationsmodellen kan hantera tillkommande aktörers trafikutbud. Detta finns skrivet i texten på sidan 50 pkt 6 under rubrik Standarder.
151	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Viktigt är att öppet data måste innehålla och kunna hantera all trafik som allmän kollektivtrafik och kommersiell trafik erbjuder resenärerna. Med all trafik avses då både traditionell linjelagd trafik och allmän anropsstyrd trafik oavsett linje- eller områdestrafik. Vidare måste all realtidsinformation och trafikstörningsinformation finnas med kopplat till trafikutbud.	Se ovan.
152	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Flera bilder har så dålig upplösning att de är oläsliga	Bra. Vi ser över.

153	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Harmonisering av data från respektive RKTM tas överhuvud taget inte upp vad jag kan hitta, kanske missat det? Stort problem i dag	Harmonisering har varit en viktig del i arbetet med målbilden men reflekteras inte fullt så tydligt som är önskvärt i målbilden. Under "Målbild: Datamängder och tjänster" pekas harmonisering ut som en viktig princip som ska guida hur data tillgängliggörs. Vi har dock lagt till harmonisering som en viktig uppgift för de förvaltnings- och tekniskråd som nämns i "Målbild: Organisation".
154	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 17 är mest en fundering. Där står det "Vidare eftersöks biljettstandarder i form av t.ex. en 90 minuters biljetter, dagsbiljetter och månadsbiljetter ". Ligger inte på vårt bord att ta beslut om?	Se remisspunkt 114.
155	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 33. Datamängder - Linje och Turer. Kommentaren i dokumentet mer utförlig men ser inte att anropsstyrd trafik kan hanteras i det som skrivs	Se kommentar 150/151
156	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 35. Referensfel	Bra. Uppdaterat.
157	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 38. Exempel på bild där texten är svår att läsa men bild i övrigt skarp	Noterat.
158	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 42. Referensfel	Noterat.
159	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 43. Här skrivs "det finns ett de facto-beroende mellan NOPTIS och PubTrans ". Jag vill se en skrivning där annan standard skarpare förordas och fördröjningen utreds för att komma bort från leverantörsberoende. Känns som om fördröjningen kan bli en ursäkt. Viktigt är att inte utestänga någon	Se svar på remisspunkt 10.
160	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 45. Här pekas NOPTIS ut som centralt trots beroendet av PubTrans.	Se svar på remisspunkt 10.
161	Kalmar Länstrafik Katharina Seijsing	Sidan 47. Radbrytning i första kolumnen lite felaktig	Bra. Åtgärdat.
162	SJ Markus Holfve	Rapportens fokus på syfte och mål utelämnar hur intressenten kommersiella aktörer inom dagens kollektivtrafik men även framtida trafikslag. En presentation av detta bör även lyftas in i bilden som är inklippt nedan för att tydliggöra att syftet med projektet även tar hänsyn till dessa.	Beställare har beslutat att detta projekt omfatta RKM, Trafikverket och 3: part. I nästa steg kommer kommersiella aktörer att omfattas.
163	SJ Markus Holfve	Av de tolv datamängder och tjänster som avses öppnas så är det två områden som det bör finnas frihetsgrader hos respektive operatör att besluta om de vill förse databasen med. Dessa två är tjänsten Försäljning av biljetter samt datamängden Nyttjandegrad. Försäljning av biljetter bör ligga hos respektive operatör att godkänna tredje part. Detta bör ligga i intresse för RKM	Det stämmer att för försäljning av biljetter behövs ett affärsavtal tas fram. Datamängderna är framtagna från RKM branschen och vi förstår att de kommersiellas medverkan är frivillig.

		såväl som kommersiella aktörer att avtala om istället för en central licenseringsprocess som automatiskt ger tillgång till allt utbud. Nyttjandegrad bör även den limiteras då det öppnar upp data som ger ökad transparens in i bokningslägen och annan information som kan vara känslig ur ett konkurrenshänseende. Om denna ska vara med i projektet så bör man tydligt beskriva syftet och användandet av datan som synliggörs.	Detta är en målbild och ambition och vissa divergenser kommer att finnas mellan offentliga och kommersiella i framtiden.
164	SJ Markus Holfve	Den bild som visar principen bakom hur villkor för licenser fungerar bör utvecklas ytterligare och kanske även involvera hur man får hantera data kring priser och utbud. Kanske ska det vara upp till varje RKM eller kommersiell aktör att besluta om just den delen som kan vara av affärskritiskt karaktär vid köptillfället.	Se ovan resonemang i punkt 163.
165	SJ Markus Holfve	Rapporten tar upp behovet att både rådata och programmerbara tjänster för att underlätta för tredje part att utveckla tjänster. Dock krävs en ytterligare fördjupning i detta området för att kunna ta ställning till vilken av metoderna som bör nyttjas vid olika datamängder och tjänster.	Se ovan resonemang i punkt 163.
166	UL Johan Hammar	När jag läser svaret kring NOPTIS (VLs synpunkt) så ser jag ett felaktigt antagande. NOPTIS är inte knutet till PubTrans. NOPTIS är ett fritt tillgängligt gränssnitt som vilken leverantör som helst kan välja att implementera. En korrekt notering är dock att det är noggrannare definierat vilket minskar risken för att en leverantör skall kunna låsa in kunden i en systemkedja där man ändå följer en "standard".	Vi tar bort det stycke överst på sidan 47 som beskriver NOPTIS som knutet till PubTrans. Vi uppdaterar även beskrivningen av NOPTIS på sidan 45.
167	Styrgrupp	Målbild 4. Ibland står det organisation och ibland står det Samtrafiken. Det blir otydligt. Förslag. Ta bort Samtrafiken i figuren och text och använd "organisation" konsekvent. I slutet av texten lägg till. "Branschgruppen föreslår att denna organisation realiserar genom Samtrafiken"	Vi ser över texten och uppdaterar enligt förslaget.
168	Styrgrupp	Målbild 5. Slutsatser. Eftersom Samtrafiken styrelse beslutar om GTI bör ordet bedöms bytas ut mot "föreslår" istället.	Bra. Uppdaterat.
169	Styrgrupp	Handlingsplan. Slutsatser. Det bör tydligare i texten framgå att arbetet ska inledas med en förstudie.	Bra. Uppdaterat.
170	Styrgrupp	Handlingsplan. Det kan hända mycket under tre år och en detaljerad tidplan behöver synkroniseras mot all respektive organisationers verksamhetsplaner. Tydliggör i rapporten att handlingsplanen kommer att specificeras under förstudien.	Bra. Uppdaterat.
171	Styrgrupp	Handlingsplan figur 30. Andra dataset till datamängder.	Bra Uppdaterat
172	Styrgrupp	Riskanalys. Andra punkten. Det kommer behöva prioriteras inom RKM också. Lägg till " hos Samtrafiken och RKM"	Bra. Uppdaterat.
173	Styrgrupp	s.45 ändra sista stycket hänvisning till PubTrans till att hänvisa till Transmodel.	Bra. Vi tar bort all text inom parentes.
174	Styrgrupp	Lägg till stycke om att NOPTIS väljs inledningsvis pga. av att de flesta använder detta gränssnitt. Men att det är viktigt att följa med om vad som händer i omvärlden och i Europa gällande andra standarder såsom NeTEx och Siri och möjliggöra för ändring om så behövs.	Vi lägger till ett nytt stycke överst på sidan 47 som ersätter den tidigare skrivningen kring valet av intern standard

		Noptis: Saknas ett resonemang om varför detta val. Svar: Det enklaste sättet för att komma framåt snabbt. Andra standarder vida, oprecisa med stort tolkningsutrymme. Kommer att ta några år att komma fram med ex. NeTeX och kommer att kosta mkt pengar för RKM. S.45 i rapporten byt ut förhållandet Noptis/Pubtrans till förhållandet Noptis/Transmodel. Även om Noptis föreslås nu så skall vi följa utvecklingen internationellt.	
175	Styrgrupp	SIRI behöver finnas med i IT arkitekturen. Finns med i bilden men bör tydliggöras att det pratas mycket om detta på EU-nivå. I rapporten står det att GTFS skall vara format för realtid. Kan vara SIRI i framtiden	
176	Styrgrupp	Skapa en engelsk version. Sammanfattning och slutsatser. En kort version som kan användas när vi möter utländska samarbetsparter. Den engelska versionen behöver ej tryckas.	Det ordnar vi.
177	Styrgrupp	Skapa en officiell PPT-version också som kan distribueras. (svensk och engelsk version)	Det ordnar vi.