

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

2026-2040



FÖR ETT BRA LIV
I EN ATTRAKTIV REGION

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Tillsammans för ett bra liv för alla

Jönköpings län präglas av invånare som skapar starka lokalsamhällen, ett engagerat civilsamhälle, ett starkt näringsliv och stor innovationskraft. Här finns en tradition av samverkan, där föreningsliv, företag och offentliga aktörer tillsammans skapar trygghet, delaktighet och livskvalitet och där invånarna upplever att det är nära till beslutsfattare och mellan människor.

Samtidigt står vi inför gemensamma utmaningar. Färre behöver försörja fler och vi behöver matcha arbetskraften mot arbetsmarknadens behov. Svensk hälso- och sjukvård har gjort stora framsteg med bättre teknik och behandlingar, men utvecklingen kräver nu en omställning till mer hälsofrämjande, förebyggande och proaktiv vård. Den psykiska ohälsan ökar och tillsammans måste vi vidta åtgärder. Kollektivtrafiken* är en viktig del i många invånares vardag för att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter, men inom länet skiljer sig invånarnas tillgång till kollektivtrafik åt.

Inom länet finns en tydlig vilja att växa – med fler invånare, starkare samhällen och mer hållbara livsmiljöer. Det finns en gemensam insikt: att framtidens samhällen formas genom långsiktighet, tillit och samverkan över gränser och med starkt fokus på hållbarhet i alla delar, miljömässig, social och ekonomisk – för ett bra liv idag och för kommande generationer.

Region Jönköpings läns fyra strategiska dokument – Strategi för att möta framtidens behov av hälso- och sjukvård, Regional utvecklingsstrategi, Trafikförsörjningsprogrammet och Hållbarhetsprogrammet utgör tillsammans en väg framåt, förankrad i lokal kunskap och gemensamma ambitioner.

Vår utgångspunkt är tydlig: framtiden bygger vi bäst – tillsammans.

Tillsammans för ett bra liv för alla är en gemensam ambition i Jönköpings län – förankrad i lokal kunskap och samverkan mellan Region Jönköpings län, länets 13 kommuner, Jönköping University, Länsstyrelsen, samt civilsamhälle, näringsliv och invånare.





Inledning

Detta är Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2040, med en utblick mot 2050. Programmet beskriver kollektivtrafikens roll i länets utveckling, vilka behov som finns – och vilka mål Region Jönköpings län vill uppnå.

Programmet har tagits fram enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065) och ska fungera som ett vägledande dokument för:

- politiska beslut
- trafik- och samhällsplanering
- investeringar i infrastruktur och fordon.

Det är också ett verktyg för samverkan mellan Region Jönköpings län, länets kommuner, trafikföretag och andra aktörer.

Arbetet har skett i dialog med kommuner, myndigheter, trafikföretag och intresseorganisationer och innehållet är förankrat i länets behov och prioriteringar.

Programmet innehåller

- En analys av nuläget – befolkning, resvanor, utmaningar och behov.
- Vision och mål för kollektivtrafiken.
- Strategier och åtgärder för att nå målen.
- Beskrivning av allmän trafikplikt*, trafikutbud och kommersiell trafik*.
- Fokus på tillgänglighet, miljö, trygghet och samverkan.
- Hur programmet ska genomföras och följas upp.

Sammanfattning

Välfungerande kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för att skapa ett tillgängligt, jämlikt och hållbart samhälle. Genom att fler reser tillsammans skapas en effektivare resursanvändning och en bättre vardag för länets invånare. Kollektivtrafiken kan jämna ut skillnader i inkomst, bakgrund och boendeort. När invånare kan välja att bo och arbeta där de önskar, delta i förenings- och kulturlivet lokalt, regionalt och nationellt ökar länets attraktivitet. Miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet är grunden för arbetet med planering och genomförande av kollektivtrafikförsörjningen i länet.

Trafikförsörjningsprogrammet tar sin utgångspunkt i länets förutsättningar, dess styrkor, utmaningar och potential för att fortsatt vara ett län där människor vill bo, leva och verka. Under vintern och våren 2025 har Region Jönköpings län tillsammans med länets kommuner fört dialog för att gemensamt hitta vägen framåt för länets utveckling. Dessa dialoger är en del i arbetet med det nya trafikförsörjningsprogrammet. Särskilda samråd har genomförts med länets kommuner avseende revidering av trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammet är vägledande för Region Jönköpings län beslut rörande trafikplanering och investeringar. Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under perioden 2026–2040.

Region Jönköpings län ansvarar för kollektivtrafiken i Jönköpings län. Uppdraget genomförs i egen verksamhet, genom upphandlade aktörer och i samarbete med externa trafikföretag samt med omkringliggande läns kollektivtrafikmyndigheter.

Mål till år 2040

I trafikförsörjningsprogrammet finns fem mål:

- Marknadsandel – strävan finns att kollektivtrafiken ska stå för 20 procent av alla motoriserade resor.
- Antal resor – antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till cirka 30 miljoner år 2040.
- Kundnöjdhet – till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.
- Tillgänglighet* – kollektivtrafiken ska fungera för fler – oavsett funktionsförmåga.
- Miljö – all kollektivtrafik ska drivas med fossilfria drivmedel.

Strategier för att nå målen

Programmet innehåller strategier för att:

- Bygga ut kollektivtrafiken i tätorter, pendlingsstråk och på landsbygden där det är lämpligt.
- Stärka bytespunkter* och bidra till att skapa trygga och tillgängliga hållplatser.
- Använda fossilfria drivmedel, öka energieffektiviteten och därmed minska klimatpåverkan.
- Göra kollektivtrafiken enklare att använda – genom information, digitala tjänster och samordning.
- Samverka med kommuner, närliggande regioner, trafikföretag och andra aktörer i hela länet.



Nuläge och behov

Jönköpings län består av 13 kommuner med varierande demografiska* och geografiska förutsättningar. Utöver residensstaden Jönköping har länet flera mindre städer, omfattande landsbygdsområden och starka pendlingsflöden – både inom länet och över länsgränserna.

I hela länet finns stark arbetsmarknad och näringsliv, engagerade civilsamhällen och kulturliv. Tillgång till god samhällsservice, väl utbyggd digital infrastruktur samt stärkta kommunikationer mellan tätort och landsbygd skapar förutsättningar för hela länets utveckling. Det är därför viktigt att stärka tillgängligheten inom länet och över länsgränser.

Inom länet skiljer sig invånarnas tillgång till kollektivtrafik åt, vilket påverkar möjligheter till arbetspendling och att ta del av kultur, friluftsliv, idrotts- och andra fritidsaktiviteter. Särskilt barn och unga är beroende av kollektivtrafik för utbildning och sociala aktiviteter. I det längre perspektivet stärks utvecklingen genom förbättrade

kopplingar till Sveriges storstadsområden och Öresundsregionen. Detta utökar studie-, boende- och arbetsmarknader i södra Sverige.

Demografi
Jönköpings län står, liksom övriga Europa, inför en demografisk utmaning där antalet äldre ökar i förhållande till yngre och personer i arbetsför ålder. För kollektivtrafiken innebär detta nya resmönster bland invånare och förstärkt behov av att knyta samman länet. Kollektivtrafiken möjliggör förbättrad kompetensförsörjning och hållbara persontransporter.

Enligt prognos förväntas befolkning i Jönköpings län öka från dagens cirka 370 000 invånare till cirka



380 000 till år 2033, se figur 1 på sida 11. Den största folkmängdsökningen väntas i åldrarna 80 år och äldre och den största minskningen i den yngsta åldersgruppen 0-9 år.

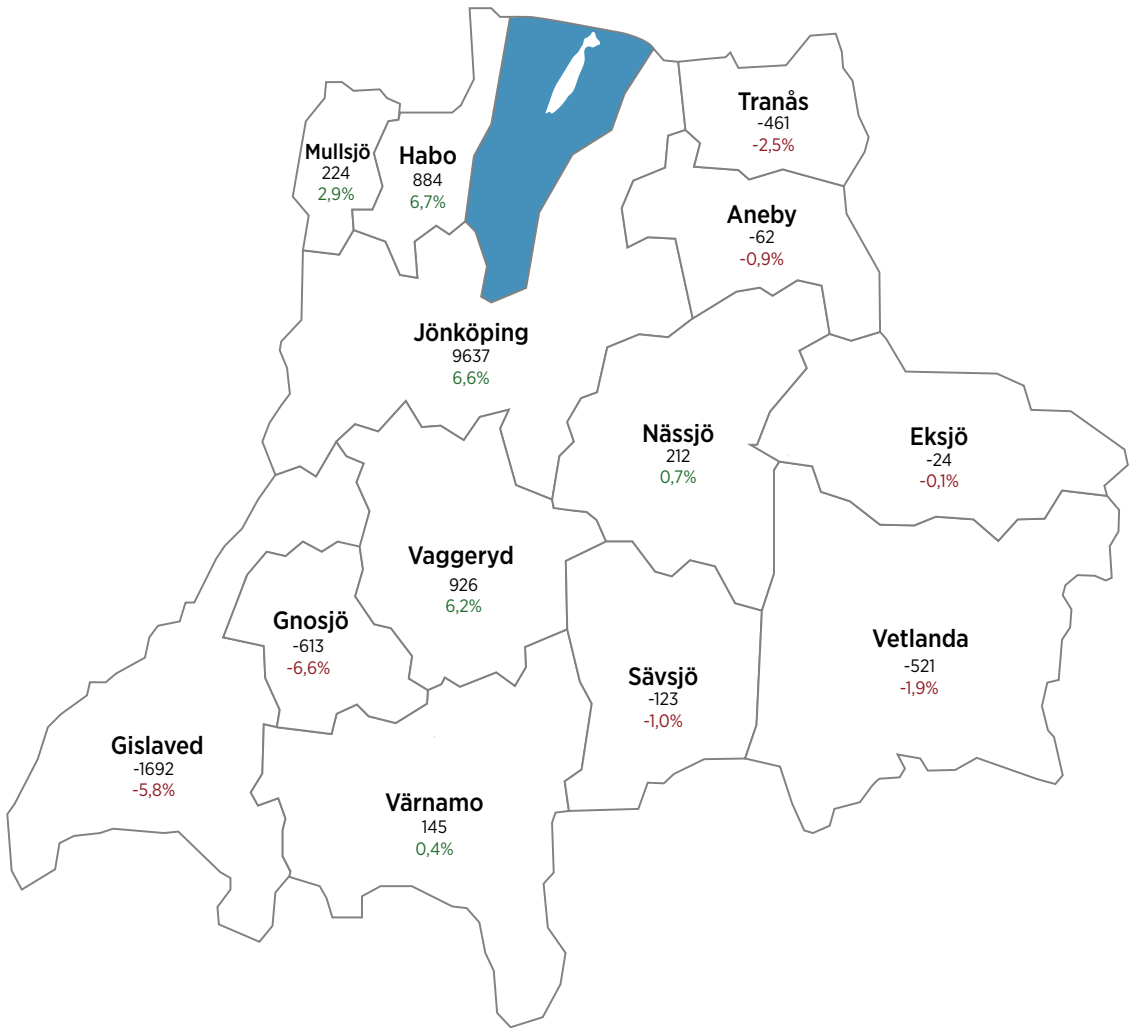
Förändrat konjunkturläge påverkar invånarnas flyttmönster och barnkullarnas storlek. Invånare i åldersgrupperna 60 år och äldre har inte lika stora förändringar i sina flyttmönster på grund av konjunkturen.

Folkmängdens förändring är ojämn inom länet där Jönköpings kommun och närliggande kommuner väntas fortsätta växa medan övriga kommuner

antas fortsätta minska. Totalt flyttar idag fler personer från än till länet.

Inrikes flyttnetto* är mer än dubbelt så stort för kvinnor som för män. Det finns flera orsaker men vanligast är att fler kvinnor flyttar för studier eller arbete och sedan stannar kvar. Variationen är dock stor inom länets kommuner, både vad gäller flytt-netto och könsfördelning.

Figur 1 Prognos för befolkningsförändring 2023-2033 i länets 13 kommuner.



Resvanor och resmönster

Resvaneundersökningar visar att bilresor är det vanligaste färd sättet i länet. Det gäller särskilt på landsbygden och i mindre orter där kollektivtrafiken är mer begränsad. I tätortsnära områden är kollektivtrafikens andel något högre, särskilt bland unga. Fler väljer att kombinera olika färd sätt - till exempel buss, cykel och gång - beroende på resmål. Se figur 2 och 3 på sida 13.

Samtidigt har digitalisering, distansarbete och förändrade levnadsvanor påverkat både efterfrågan på och förväntningarna kring kollektivtrafiken.

Det finns en ambition att en resvaneundersökning ska göras inför varje förnyelse eller revision av trafikförsörjningsprogrammet, minst en gång per mandatperiod.

Se fördjupad information sidan 49 - Resvaneundersökning oktober 2024, Region Jönköpings län.

Utökat behov av kollektivtrafik

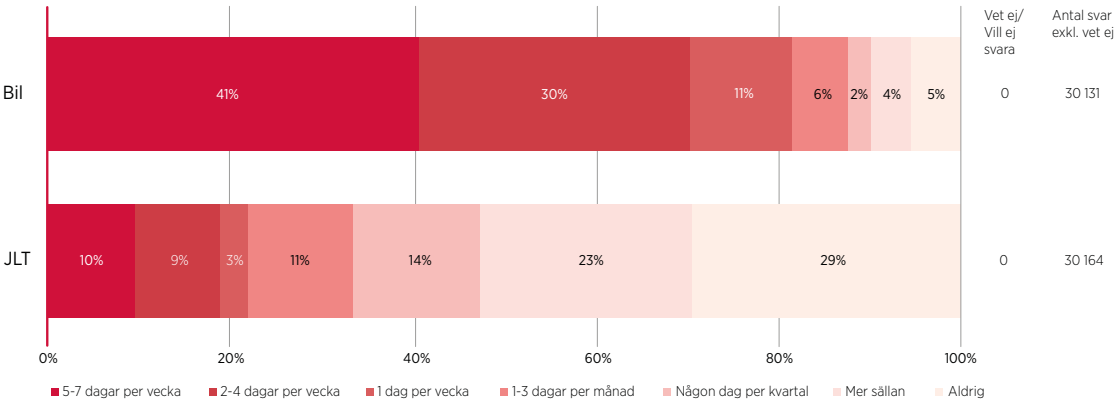
För att identifiera de styrkor, utmaningar och behov

som finns i Jönköpings län har ett omfattande dialogarbete genomförts tillsammans med länets 13 kommuner. Dialogerna har identifierat behov av utökad trafik för att binda samma östra och sydvästra delarna av länet samt en utvecklad samverkan över länsgränser och mellan trafikslag. Det framkom önskemål om tätare utbud i pendlingsstråken och behov av ökad tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. Flexibla lösningar på landsbygden och till mindre tätorter efterfrågas samt ett förändrat utbud på kvällar och helger. Detta behöver ske samtidigt som transportsektorn ska minska sin klimatpåverkan.

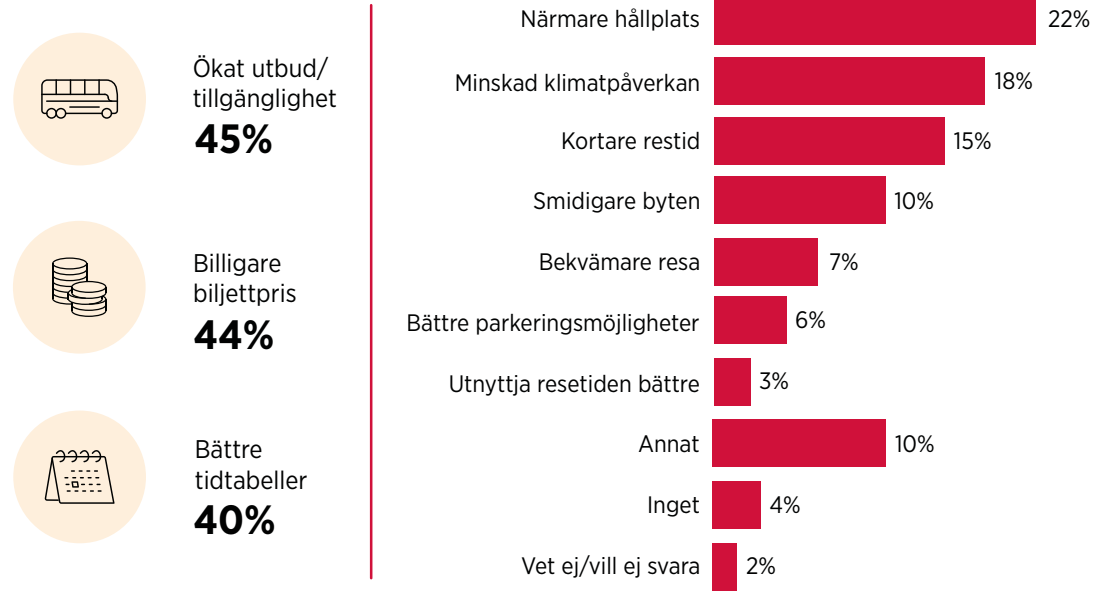
För att möta dessa behov krävs en kollektivtrafik som är anpassad efter olika livssituationer, geografiska förutsättningar och framtidens hållbarhetskrav. Det innebär både utveckling av dagens kollektivtrafik och mod att tänka nytt kring hur resor kan lösas. Att arbeta för bilfria zoner i städer och tätorter samt att främja attraktiva bytespunkter på landsbygden gör att kollektivtrafiken kan öka sin marknadsandel.



Figur 2 Användning av färdmedel - Hur ofta reser du med bil respektive med Jönköpings länstrafik?



Figur 3 Attityder kring att nyttja kollektivtrafiken - vad skulle få dig att nyttja kollektivtrafiken mer jämfört med bil?





16:02	Skövde		Tåg 7240
	Falköping	12b	Västtågen
16:07	Nässjö		Tåg 7241
16:27	Växjö	2b	Krösatågen
	Nässjö Alvesta Huskvarna		Tåg 17619
17:03	Skövde	2a	Västtågen
	Falköping		Tåg 7244
Ankommande tåg		Train arrivals	
14:56	Vaggeryd	1	Krösatågen
			Tåg 17688
14:58	Nässjö	2a	Västtågen
			Tåg 7236
15:00	Skövde	2b	Västtågen
	Falköping		Tåg 7237
15:16	Växjö	2b	Krösatågen
	Nässjö Alvesta		Tåg 17610

swarcod

MITRON

TRAFIKVERKET
Vid fel ring 010-123 45 60
Uppge ID: 1044

TRAFIKVERKET

Avgående
Ankommande
Information

TRAFIKVERKET

Vision, mission, position och kärnvärden

Region Jönköpings läns vision är: *För ett bra liv i en attraktiv region.*
Kollektivtrafiken har en viktig roll i att förverkliga denna vision. Den ska bidra till att människor kan bo, leva och arbeta i hela länet – och samtidigt minska klimatpåverkan från transporterna.

Mission, position och kärnvärden för Jönköpings Länstrafik

Mission – så här gör vi skillnad varje dag
Jönköpings Länstrafik ska leverera pålitliga resealternativ för alla behov, göra det enkelt att resa smart tillsammans, och använda kollektivtrafiken för att utveckla vårt län.

Position – kollektivtrafik som ett alternativ
Kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ till att äga och köra egen bil. Det innebär att kollektivtrafiken ska erbjuda hög kvalitet, punktlighet och

god service – oavsett om man reser varje dag eller bara ibland. Genom att vara tillgänglig och pålitlig är kollektivtrafiken en viktig pusselbit i arbetet för en hållbar, sammanhållen och livskraftig region.

Kärnvärden – grunden i allt vi gör och hur vi betar oss
Jönköpings Länstrafiks kärnvärden är utvalda för att samspela och förstärka varandra. De interna värdena fungerar som möjliggörare för de externa. Värdena bildar en stark helhet som bygger långsiktiga relationer - både internt och med resenärer.



Kärnvärden

Jönköpings länstrafiks kärnvärden är utvalda för att samspela och förstärka varandra. De interna värdena beskrivs som möjliggörare för de externa värdena och ska hjälpa Jönköpings länstrafik att leverera på de externa värdena i mötet med människor. När mod visas och nytt tänks internt, ska enkelhet skapas för alla som kommer i kontakt med Jönköpings länstrafik. Med intern flexibilitet och positivitet förväntas det också bli naturligt att inkludering visas utåt. På så sätt ska Jönköpings länstrafiks kärnvärden tillsammans skapa en stark helhet för att bygga långsiktiga relationer – både internt och gentemot organisationens olika målgrupper.

Interna värden

Modiga

- vågar tänka nytt
- tar initiativ.

Flexibla

- användaranpassade
- hittar nya vägar.

Positiva

- lösningsorienterade
- engagemang.

Nytänkande

- utvecklar smarta lösningar
- framtidsinriktade.

Externa värden

Pålitliga

- skapar trygghet
- grundförutsättning för verksamheten

Inkluderande

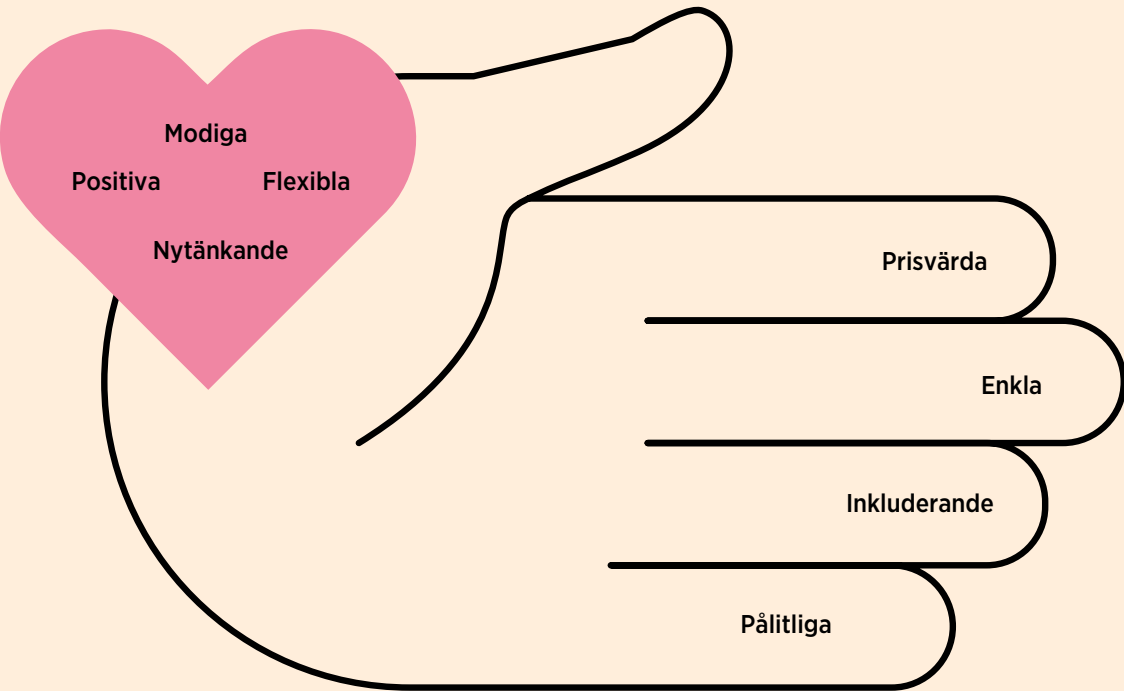
- varmt och omhändertagan
- lyhördhet.

Enkla

- lätt att resa
- tydliga lösningar.

Prisvärda

- ekonomiskt tillgängliga
- god service för pengarna.



Mål 2040

I trafikförsörjningsprogrammet finns fem mål för kollektivtrafiken som ska nås senast år 2040. Dessa mål styr hur kollektivtrafiken planeras, utvecklas och följs upp under hela programperioden.

Marknadsandel

Strävan finns att kollektivtrafiken ska stå för 20 procent av alla motoriserade resor. Målet är att öka marknadsandelen i alla kommuner. Bäst förutsättningar att nå en noterbart högre marknadsandel bedöms vara i Jönköpings kommun med sin omfattande stadstrafik och betydande tåg- och regionbusstrafik. Kommuner med stor landsbygd bedöms ha en blygsammare möjlighet till en väsentligt ökad marknadsandel för kollektivtrafiken.

Antal resor

Antalet resor med kollektivtrafiken inom länet ska öka till 30 miljoner år 2040.

Kundnöjdhet

Resenärernas upplevelse av kollektivtrafiken ska vara positiv och stabilt hög. Det gäller hela resan – från planering till genomförande. Till 2040 ska 70 procent av resenärerna vara nöjda eller mycket nöjda.

Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning

Kollektivtrafiken ska vara tillgänglig för fler, oavsett funktionsförmåga. Det innebär att fordon, information och viktiga bytespunkter ska vara anpassade. Även strategiskt belägna hållplatser ska anpassas för god tillgänglighet.

Miljö och hållbart samhälle

Kollektivtrafiken ska bidra till ett hållbart samhälle och till att klimatmålen uppnås – genom minskade utsläpp, fossilfri drift och minskad energianvändning per utförd resa. All kollektivtrafik ska drivas med fossilfria drivmedel och teknik-neutrala lösningar som minskar klimatpåverkan. Kollektivtrafiken ska bidra till en effektivare användning av gaturummet i städer.

Se fördjupad information sidan 49 - Redovisning av länstrafikens miljö- och hållbarhetsmål från Region Jönköpings läns hållbarhetsprogram och trafikförsörjningsprogram 2024.



Kollektivtrafikens uppdrag

Kollektivtrafiken ska ge goda möjligheter att ta sig till arbete och utbildning men också vård, service, kultur- och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken spelar också en viktig roll för att länet ska nå klimatmålen och för att skapa ett jämlikt samhälle där så många som möjligt kan resa hållbart.

Ibland är kollektivtrafik förstahandsvalet, ibland kompletterar det andra sätt att resa. Kollektivtrafik ska vara ett bra alternativ som passar vid olika tillfällen för olika individer. Se figur 4 på sida 21.

Kollektivtrafik som innebär resor i vardagen – till exempel arbets- och skolpendling – kallas enligt kollektivtrafiklagen för vardagsresor. Den omfattar både resor inom länet och till angränsande län.

Taxiförsörjning
Enligt kollektivtrafiklagen har de regionala kollektivtrafikmyndigheterna ett lagstadgat ansvar att verka för en tillfredsställande taxiförsörjning.

Genom Region Jönköpings läns verksamhet kring särskild kollektivtrafik* det vill säga färdtjänst*, sjukresor och närtrafik* finns en viss möjlighet att påverka utbudet av traditionell kommersiell taxiverksamhet.

Region Jönköpings län strävar efter att stimulera möjligheten att kunna upprätthålla kommersiell taxitrafik på så många platser i länet som möjligt.

Kollektivtrafikutbud för vardagsresor
För att människor ska välja kollektivtrafiken som ett alternativ i sin vardag krävs:

- Tillräckligt många avgångar för att passa vardagliga behov.
- Hållplatser på relevanta platser.
- Biljettpriser, biljettutbud och betalningsmöjligheter som är enkla att förstå och använda.
- Fordon som är bekväma och anpassade för dagligt resande.

De flesta vardagsresor är kortare än tio mil och tar under en timme. Resandet varierar över dagen, med flest resor under morgon och sen eftermiddag. Kollektivtrafiken ska vara anpassad efter detta.

Samhällsförändringar som påverkar behovet
Samhället förändras, och kollektivtrafiken behöver utvecklas i takt med samhällets och invånarnas behov.

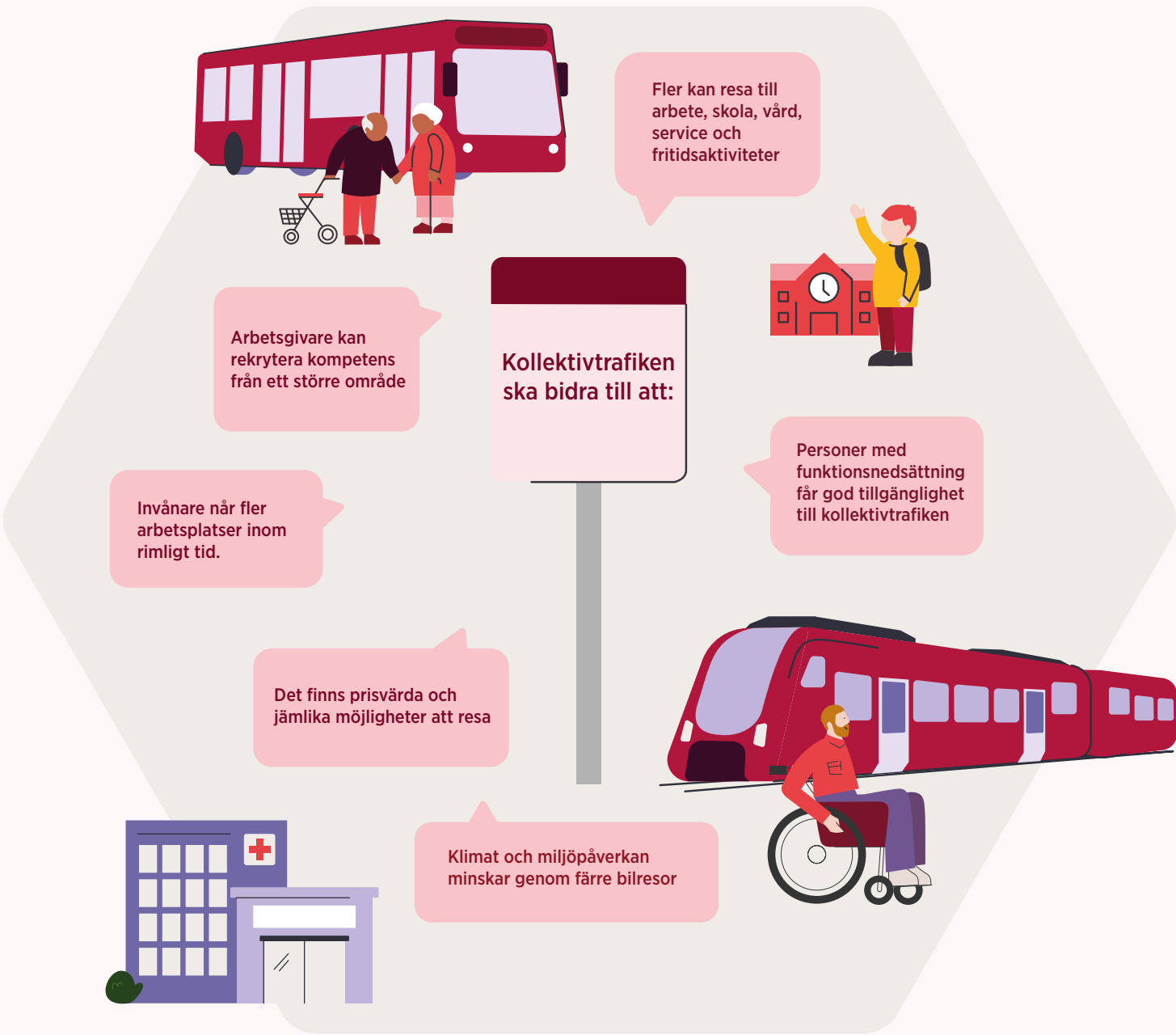
Ett förändrat omvärldsläge ställer större krav på en stark civil beredskap för kriser i fredstid och vid höjd beredskap. Krav på en robust kollektivtrafik som klarar att hantera störningar, behålla funktion och struktur, samt fortsätta att utvecklas kommer att öka från samhällets olika aktörer. Tillsammans med länets kommuner bör ett arbete göras med att peka ut prioriterad kollektivtrafik i händelse av kris eller höjd beredskap.

Trender utöver ovan beskrivna omvärldsläge som påverkar hur kollektivtrafiken bör planeras:

- För att bromsa klimatförändringarna behöver transportsektorn sänka sina utsläpp.
- Fler bor i städer, vilket ökar behovet av tät kollektivtrafik i vissa stråk.
- Digitala tjänster gör det lättare att arbeta eller studera under resan.
- Fler unga väntar med att ta körkort.
- Ett ökat intresse för miljöfrågor gör att fler kommer att välja tåg och buss i samband med fritidsresor och turism.
- Vården specialiseras, vilket kräver fler resor mellan orter.
- Fler studerar på annan ort, vilket skapar nya resmönster.
- Fler vill bo på landsbygden, men kollektivtrafiken där är ofta begränsad.
- Fler har möjlighet till distansarbete.

För att möta dessa behov behövs både fasta linjer och flexibla lösningar. Därför bör bland annat anropsstyrd kollektivtrafik införas, som körs efter behov i områden där resandet är mer utspritt. Detta kan gälla både på landsbygden, i tätorter och städer.

Figur 4 Kollektivtrafikens uppdrag.



Positionspapper för kollektivtrafik

Positionspapper för kollektivtrafik är framtaget på uppdrag av Regionsamverkan i Sydsverige och beskriver en målsättning med starkt reducerade restider företrädesvis med tågsystem som en målbild för år 2040.

I målbilden beskrivs effektiva resmöjligheter (anges i minuters restid mellan tillväxtmotorerna*), i de sex sydsvenska länen, Jönköpings län, Kalmar län, Kronobergs län, Hallands län, Skåne län och Blekinge län.

Se fördjupad information sidan 49 - Kollektivtrafik för ett enat sydsverige, positionspapper kollektivtrafik 2019.

Funktionella områden och regional utveckling

Människors vardag formas inte av kommun- eller regiongränser, utan av var de arbetar, studerar och har sitt sociala liv. Kollektivtrafiken behöver fungera i så kallade funktionella områden – där människor rör sig dagligen, oavsett administrativa gränser. Se figur 5 på sida 23.

I dessa områden är det särskilt viktigt att:

- Information om kollektivtrafik från olika huvudmän visas samlat.
- Resenärer kan se och jämföra hela utbudet.
- Kollektivtrafik planeras utifrån verkliga behov.

Det är också viktigt att Region Jönköpings län via Jönköpings Länstrafik samarbetar med andra kollektivtrafikmyndigheter för att:

- Samordna tidtabeller och trafikupplägg.
- Förenkla biljettutbud och betalningsmöjligheter.
- Skapa bra kollektivtrafik till större städer i andra regioner.

Se fördjupad information sidan 49 - Funktionella områden och regionala trafikstråk.

FN-konventioner

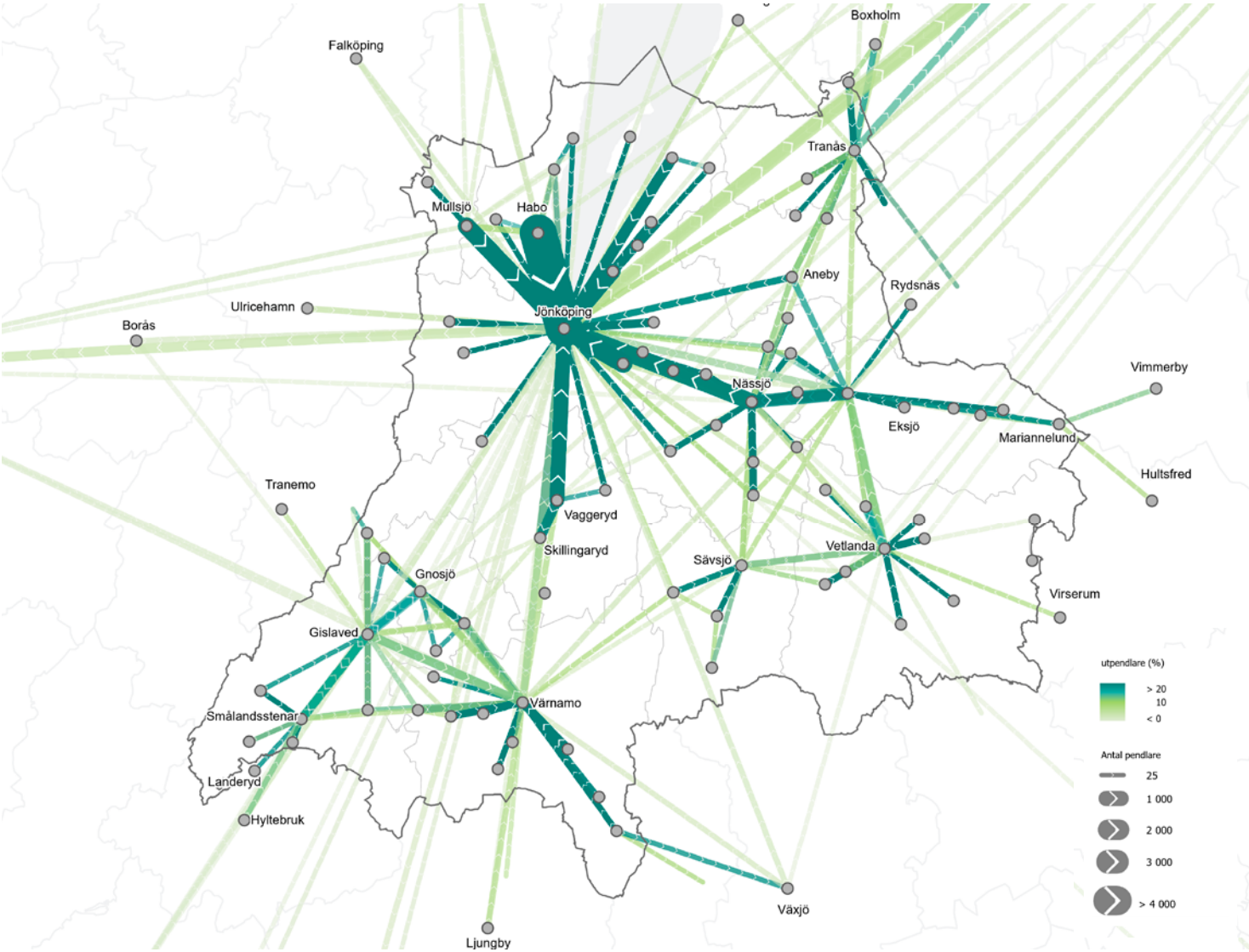
Kollektivtrafiken ska utformas i linje med:

- FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning
- FN:s barnkonvention

Det innebär att särskild hänsyn tas till barn och unga samt till personer med funktionsnedsättning – i både planering och genomförande.



Figur 5 Funktionella områden.



Tre olika perspektiv på kollektivtrafiken

Resenärens



Samhällets



Kollektivtrafikens

Resenärens perspektiv

Utveckling av kollektivtrafiken och pålitliga resor i hela Jönköpings län

För att skapa nya resvanor och uppmuntra till förändrade beteenden behövs insatser som riktas både till invånare och arbetsgivare. Det är avgörande för att nå målet om ökat resande fram till 2040.

Trygghet är en nyckelfråga – både före, under och efter resan. Kvinnor, unga vuxna, storstadsbor och barn känner sig ofta mindre trygga i kollektivtrafiken. Otrygghet kan göra att man avstår från att resa kollektivt. Otryggheten kan handla om allt från miljön vid hållplatser och stationer till upplevelsen ombord på fordonen. Det gäller också hur förare kör och bemöter resenärerna – både säkerheten i trafiken och förmågan att skapa en trygg stämning är viktiga. Pålitlighet är också viktigt för att skapa trygghet i kollektivtrafiken.

Följande områden är särskilt viktiga:

- Hög kundnöjdhet, som följs upp genom regelbundna kundundersökningar.
- God tillgänglighet, smidiga bytespunkter, pendlerparkeringar och bra information för att underlätta resandet.
- Snabba och bekväma resor, med täta avgångar och korta restider i de viktigaste stråken – både inom länet och till angränsande län.
- Sömlöst resande över gränser, där trafik mellan kommuner och till andra län planeras lika noggrant som inom det egna länet.

Region Jönköpings läns planerade åtgärder under programperioden:

- Se över linjesträckningar för att korta restiderna och öka antalet avgångar i de viktigaste stråken.
- Anpassa tidtabeller efter stora arbetsplatsers arbetstider.
- I samarbete med kommunerna och Trafikverket undersöka var pendlerparkeringar för bil, cykel och andra färdmedel bör byggas.
- Ta kontakt med stora arbetsgivare för att uppmuntra dem att erbjuda subventionerade periodkort till sina anställda.
- Utveckla beteendepåverkande insatser som vänder sig till allmänheten.
- Skapa bättre dialog med resenärer, bland annat via sociala medier.
- Initiera och medverka i trygghetsskapande åtgärder i kollektivtrafikens miljöer, i nära samverkan med kommunerna.
- Utveckla dialogen med barn och unga och genomföra barnkonsekvensbedömningar tillsammans med trafikföretag och kommuner.
- Utbilda all personal inom Jönköpings Länstrafik i FN:s barnkonvention och uppmuntra trafikföretagen att göra detsamma, för att säkerställa ett bra bemötande av barn och unga.





Samhällets perspektiv

Välfungerande kollektivtrafik är en av förutsättningarna för jämlik tillgång till arbete, utbildning, fritid och kultur för alla invånare. Kollektivtrafiken kan utjämna skillnader i inkomst, bakgrund och boendeort. Länets attraktivitet ökar när invånare kan välja att bo och arbeta där de önskar. Arbetsmarknadsregionerna utvidgas och möjligheterna till kompetensförsörjning och kompetensutveckling stärks för både arbetsgivare och arbetstagare.

Utvecklingen och planeringen av kollektivtrafiken i Jönköpings län behöver ske i nära dialog och samverkan med både privat och offentlig sektor. Kollektivtrafikens nuvarande och kommande utformning är en viktig del av samhällsplaneringen både på lokal, regional och nationell nivå. Här finns möjlighet att samplanera kollektivtrafiken tillsammans med utvecklingen av ny bebyggelse, infrastruktur, tillgång till naturen, publika och offentliga verksamheter. Planeringen måste utgå från människors faktiska resebehov och uppmuntra till förändrade resvanor.

På samma sätt är det nödvändigt med en välutvecklad infrastruktur för persontrafik av flera slag. Tåg, buss och bil kompletterar varandra och kollektivtrafiken ska erbjuda ett attraktivt alternativ för invånarna.

Kollektivtrafik för tillväxt, välfärd och ett sammanhållet samhälle

God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att stärka tillväxten och öka välfärden i länet. Den spelar en viktig roll för att vidga arbetsmarknadsregionerna, bredda möjligheterna på arbetsmarknaden och säkra kompetensförsörjningen – både inom näringslivet och i den offentliga sektorn. Arbetsgivare är en viktig part i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken.

För många, särskilt yngre, styrs valet av bostadsort av andra faktorer än arbetsplatsens läge. Det gör fungerande arbetspendling avgörande. Kollektivtrafikens framtida sträckningar måste ta hänsyn till hur människor faktiskt reser i dag och hur resmönstren väntas utvecklas framöver. Om

företagen ska klara sin kompetensförsörjning och länet behålla sin konkurrenskraft, behöver kollektivtrafiken vara ett tillgängligt och attraktivt alternativ.

Samhällsplanering och kollektivtrafik i samspel

Hur vi planerar våra samhällen påverkar kollektivtrafikens möjligheter att fungera väl. Ett hållbart transportsystem kräver att kollektivtrafiken ses som en del av samhällsstrukturen – något som påverkar var människor bosätter sig och hur de tar sig till arbete och studier.

För att kollektivtrafiken ska upplevas som ett attraktivt alternativ måste hela resan fungera – från bostaden till hållplatsen och vidare till målet. En genomtänkt bebyggelseplanering med korta avstånd till kollektivtrafikens huvudstråk är nyckeln till effektivt resursutnyttjande och högre kvalitet i kollektivtrafiken.

Trots att många i Jönköpings län bor på landsbygd eller i mindre orter, har länet en relativt samlad struktur. Det skapar goda möjligheter att erbjuda kollektivtrafik i flera starka stråk.

Regional och kommunal planering – gemensamt ansvar

Kollektivtrafiken ska vara en integrerad del av samhällsplaneringen, både på kommunal och regional nivå. I kommunernas översiktsplaner och i den regionala utvecklingsstrategin ska kollektivtrafiken ha en tydlig roll. Kollektivtrafiken bör samplaneras med lokalisering av publika verksamheter som till exempel köpcentrum och idrottsanläggningar.

Samtidigt har vissa mindre orter utanför huvudstråken minskande befolkning, vilket kan göra det svårt att erbjuda frekvent trafik.

Bilen kommer även framöver att vara en del av ett effektivt transportsystem, särskilt i glesbygd. Fler pendlarparkeringar behöver etableras i anslutning till kollektivtrafikens huvudstråk vid strategiska bytespunkter.

Infrastrukturens betydelse och tydliga roller

För att kollektivtrafiken ska fungera krävs rätt infrastruktur. Det gäller både buss och tåg. Region Jönköpings län utformar den regionala infrastrukturen tillsammans med Trafikverket, där prioriteringar fastställs i den regionala transportplanen.

Region Jönköpings län behöver ta en aktiv ledarroll i att samordna kollektivtrafik och infrastruktur. Tydliga stråk gör det lättare att prioritera rätt satsningar. De regionala målpunkterna som exempelvis tåg- och busstationer, arbetsplatsområden, högskolor, gymnasieskolor, sjukhus, kulturutbud och stora köpcentrum ska planeras med fokus på bra tillgång till kollektivtrafik och enkla byten mellan gång, cykel och kollektivtrafik.

Strategiska ställningstaganden för långsiktig trafikering

Under programperioden kommer Jönköpings läns trafik fortsätta arbetet med att ta fram strategiska ställningstaganden för långsiktig trafikering. En utveckling av planeringsprinciperna ovan innebär att stråkens dragning, bytespunkter i stråken och ambitionsnivå för trafikeringen tydliggörs. Se figur 6 på sida 31.

De strategiska ställningstagandena omsätts till prioritering av infrastruktursatsningar i länet, både kollektivtrafikåtgärder och järnvägssatsningar, vilka bland annat finansieras via statlig transportinfrastrukturplan.

Region Jönköpings län kommer i samverkan med länets kommuner arbeta med att peka ut nya strategiska bytespunkter och tillgänglighetsanpassa både nya och befintliga bytespunkter. Detta för att fler ska kunna nå viktiga målpunkter i länet. Utpekanden

görs för att kunna erbjuda attraktiv kollektivtrafik med konkurrenskraftiga restider i de starka stråken. Detta innebär också att bättre svara mot behov av mobilitet i områden där underlaget för linjetrafik är svag. Arbetet bör kombineras med andra insatser som närtrafik och anropsstyrd trafik*.

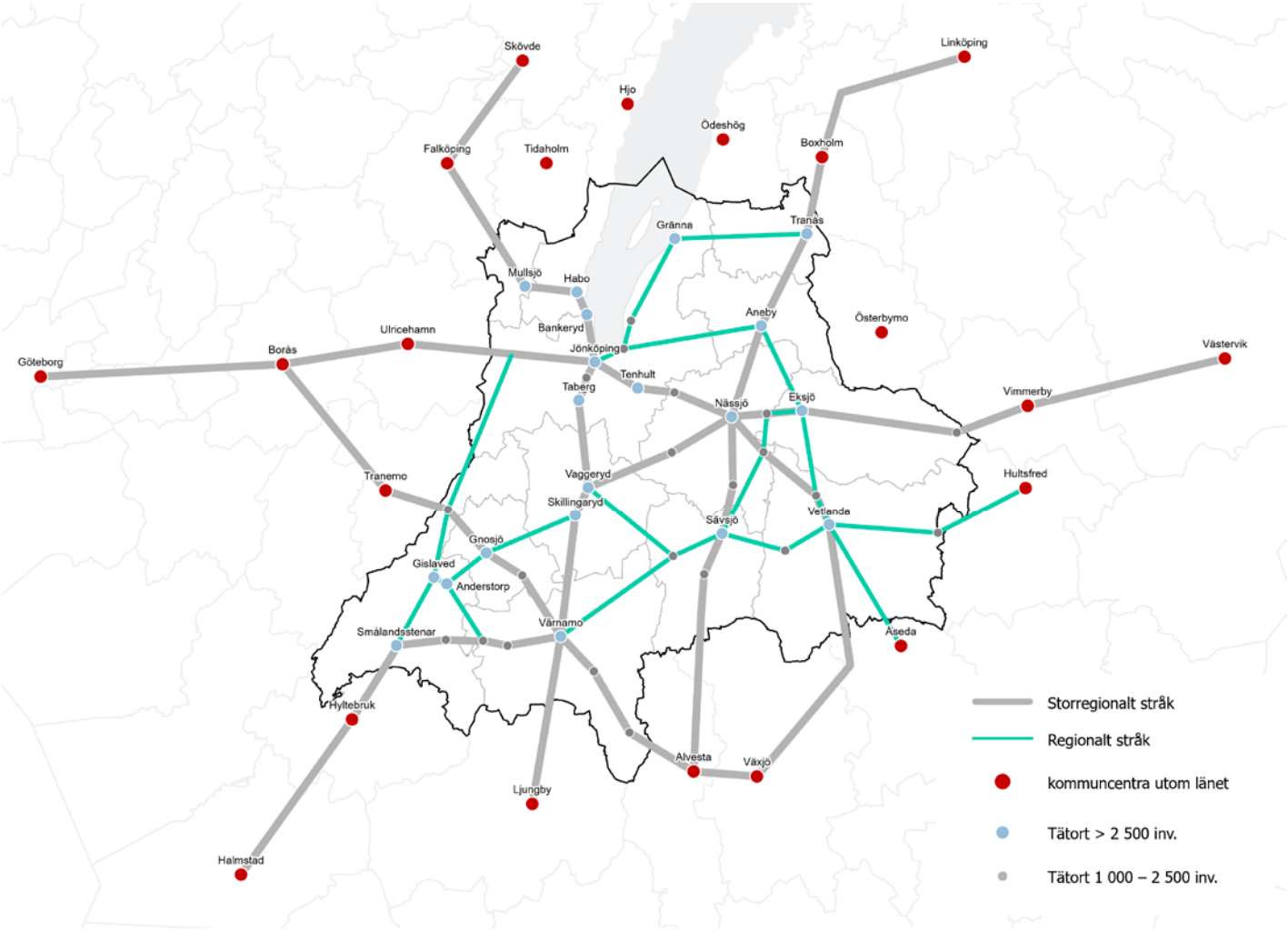
Planerade åtgärder under programperioden

Region Jönköpings län bör beakta kollektivtrafikens behov vid framtagandet av den regionala transportplanen

Region Jönköpings län bör prioritera fysiska åtgärder som gör det enkelt och bekvämt för resenärer att nå regionala verksamheter med kollektivtrafik:

- Trafikverket föreslås prioritera kollektivtrafik i sin planering, i linje med de regionala strategierna.
- Region Jönköpings län samarbetar med kommunerna och Trafikverket för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet på väg och järnväg.
- Kommunerna bör ta hänsyn till kollektivtrafikens behov i den fysiska planeringen.
- Kommunerna föreslås bidra ekonomiskt till utveckling och underhåll av hållplatser, bytespunkter och terminaler – och placera dem där kollektivtrafiken får bästa möjliga förutsättningar.
- Kommunerna föreslås utforma trafik- och parkeringsplaner som stödjer kollektivtrafiken.
- Region Jönköpings län tar fram beskrivning som beskriver syftet med stråket, de ingående bytespunkterna samt planerad trafikering.
- Region Jönköpings län tar fram prioriteringar av tillgänglighetsanpassade bytespunkter, utefter stråk.

Figur 6 Karta över regionala trafikstråk.



Kollektivtrafikens perspektiv

Principer för hur kollektivtrafiken planeras och körs
Kollektivtrafiken i länet bygger på ett system med olika nivåer som hänger ihop och stödjer varandra. Målet är att skapa ett sömlöst resande där alla delar av resan fungerar.

För att utnyttja kollektivtrafikens styrkor på bästa sätt, koncentreras insatserna till ett antal utvalda stråk där det finns hög efterfrågan, med ett stort utbud och hög tillgänglighet. Genom att prioritera resurser till dessa stråk kan många invånare få tillgång till god kollektivtrafik, vilket bidrar till ett mer hållbart samhälle samt ger ökad möjlighet att åka kollektivt mellan de olika länsdelarna. Dessa stråk trafikeras av tåg, buss eller en kombination av båda. Finns det järnväg med tillräcklig kapacitet prioriteras tågtrafik.

Samtidigt bör kollektivtrafik även erbjudas i landsbygdsområden. Här är lösningar som anropsstyrd trafik aktuella. Ett långsiktigt och strategiskt arbete krävs för att nå framgång även på dessa platser. Kollektivtrafiken kan på detta sätt bidra till ett sammanhållet län med möjlighet att åka kollektivt.

Det finns en samsyn mellan kommunerna och Region Jönköpings län om att kollektivtrafiken i de starka stråken ska präglas av hög turtäthet, korta restider och goda förbindelser över länsgränserna.

Kort restid är en avgörande faktor för att fler ska vilja pendla och välja kollektivtrafiken framför bilen. För vissa branscher – särskilt inom industrin och vården – är det dessutom nödvändigt att tidtabellerna anpassas till skift- och arbetstider för att kollektivtrafiken ska vara ett reellt alternativ.

De regionala busslinjerna som ingår i stomlinjenätet* ska inspireras av tågtrafikens principer: snabba, täta avgångar och hållplatser på strategiska platser med hög standard.

För att regional busstrafik ska fungera effektivt krävs också att den prioriteras i tätorter och att det finns välplanerade bytespunkter. Det kan ibland uppstå en intressekonflikt mellan snabbhet för långresenärer och service för mindre orter. Då måste en rimlig avvägning göras, så att fler får tillgång till kollektivtrafik utan att resorna tar för lång tid.

Att skapa välplacerade bytespunkter med god

standard kan vara en lösning för att människor på landsbygden ska ha god tillgång till kollektivtrafik, i enlighet med de mål som finns i den Regionala utvecklingsstrategin.

Fem nivåer i kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken är uppdelad i olika nivåer beroende på syfte och geografi.

Nivå 1: Storregionala stråk

Här går trafiken över länsgränser och förbinder länet med södra och västra stambanorna. Stråken trafikeras huvudsakligen med tåg och kompletteras med buss där det behövs. Kvaliteten ska vara hög med täta avgångar. Målet är att ge samma standard till angränsande målpunkter som inom det egna länet.

Nivå 2: Regionala stråk

Dessa stråk binder samman större orter inom länet. Regionbussar kompletterar tågen där järnväg saknas. Fokus ligger på snabbhet och effektivitet. Stationer och hållplatser är strategiskt valda. Bytespunkter och pendlingsparkeringar är viktiga för att underlätta resandet.

Nivå 3: Lågfrekvent regionbusstrafik

Denna typ av trafik kännetecknas av att det körs relativt få turer som i stor uträkning är anpassad efter att erbjuda pendlingsmöjligheter till och från skolor.

Nivå 4: Stadstrafik

I Jönköping är stadstrafiken tät, tillgänglig och en nyckel till att klara befolkningstillväxten. Den behöver fortsätta att utvecklas i nära samarbete med kommunen, särskilt vad gäller infrastruktur. Även andra kommuner efterfrågar stöd i att utveckla egen tätortstrafik, till exempel i Nässjö, Värnamo och Tranås. Tillskapande av attraktiva bytespunkter utanför städerna kan bidra till mindre belastning av biltrafik i stadskärnorna.

Nivå 5: Närtrafik och anropsstyrd trafik

Närtrafiken ger tillgång till grundläggande service genom resor till och från närmaste större ort. Närtrafiken har i nuläget egna villkor som gör att den inte betraktas som allmän kollektivtrafik*. Region Jönköpings län behöver skapa anropsstyrd trafik som komplement där linjelagd trafik är gles eller saknas. Anropsstyrd trafik räknas som allmän



kollektivtrafik, det vill säga öppen för allmänheten, och ska beställas i förväg.

Turutbud och avgångar

Hur många turer som erbjuds i kollektivtrafiken beror på flera faktorer – framför allt ortens storlek, viktiga resmål och hur många som faktiskt reser, oavsett färdstätt. Det är inte bara dagens kollektivtrafikresande som avgör, utan även det totala pendlingsunderlaget och förväntad efterfrågan.

Tabell 1 Turutbud från och till kommunhuvudorter

Relation	Turutbud/vardag
Kommunhuvudort – angränsande kommunhuvudort med längst 60 minuters kollektivtrafikpendling	24 dubbelturer*
Kommunhuvudort – regionhuvudort alternativt angränsande högskoleort eller regionhuvudort	12-16 dubbelturer
Kommunhuvudort – angränsande ort med mer än 2500 invånare alternativt funktionellt område*	24 dubbelturer
Kommunhuvudort – angränsande ort med 1000-2500 invånare	12-16 dubbelturer

I Jönköpings stadstrafik erbjuds ett varierat, men generellt högt antal avgångar. För stadstrafiken i övriga kommuner beslutas turtätheten separat, utifrån lokala behov och förutsättningar.

Kollektivtrafiken ska i första hand vara som mest tillgänglig under tider då flest reser – framför allt vid arbetspendling och skolstart. Det är dessa tidslägen som fortsatt ska prioriteras.

Det finns efterfrågan på kvälls- och helgtrafik inom regiontrafiken. Det är viktigt för att invånarna ska kunna ta del av nöjesliv, kultur och andra aktiviteter i större städer i närheten, även utanför traditionella arbetstider.

Många av länets mindre tätorter med färre än 1000 invånare ligger längs de stråk som pekas ut som prioriterade. För dem som inte bor längs dessa stråk bör den anropsstyrda trafiken utvecklas under programperioden, så att även dessa orter får viss tillgång till kollektivtrafik.

När Jönköpings länstrafik planerar för framtidens utbud är restiden en viktig faktor, eftersom den påverkar hur villiga människor är att pendla. Undersökningar visar att viljan att pendla minskar kraftigt om restiden överstiger 45–60 minuter, beroende på avståndet.

Hänsyn behöver tas till resandeunderlag för de fall där reserelationen ligger mellan två angränsande kommunhuvudorter och restiden överstiger 60 minuter. I dessa fall är målsättningen 12–16 dubbelturer.

Restider och restidskvoter*

Kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden för restid:

- Till regionhuvudort (Jönköping) är målet att resan från kommunhuvudort ska ta högst 60 minuter. För att nå det målet kan snabb- eller direkttrafik utan byten eller mellanliggande stopp behöva införas. Samtidigt finns det relationer där dagens infrastruktur eller lagar, till exempel hastighetsbegränsningar, gör det omöjligt att nå Jönköping på under en timme.
- Mellan angränsande kommunhuvudorter: Här bör restiden inte överstiga 45 minuter.
- Restidskvoter för 2040 – Förhållandet mellan restiden med kollektivtrafik och bil ska ha följande mål:
 - » Tåg: 0,8 (tågresan bör ta 80 procent av bilens restid)
 - » Regionbuss: 1,3
 - » Direkt-/expressbuss: 1,2.

För att göra restiden mer värdefull för resenären, ska kollektivtrafiken göra det möjligt för aktiviteter under resan – till exempel arbete, läsning eller vila.

För att uppnå kortare restider är det nödvändigt att justera hur linjerna dras. Det innebär att linjer blir rakare och snabbare. I samband med detta behöver fler pendlarparkeringar anläggas, både för bil och cykel, så att resenärer enkelt kan ta sig till kollektivtrafikens huvudstråk.

Bytespunkter, hållplatser och stationer

En bytespunkt är en plats där resenärer enkelt ska kunna byta mellan olika trafikslag – till exempel mellan buss, tåg, bil eller cykel. Idag ansvarar kommunerna och Trafikverket för att bygga, underhålla och finansiera dessa platser. En särskild handbok har tagits fram för att stödja arbetet med utformning av bytespunkter.

För att resan ska upplevas smidig behöver stationer, terminaler och bytespunkter vara:

- lättillgängliga och säkra
- utformade så att byten sker enkelt och snabbt
- tillgänglighetsanpassade
- väl underhållna och förutsägbara i sin funktion.

Även på landsbygden, där befolkningen är glesare, kan attraktiva bytespunkter med hög standard spela en viktig roll. De gör det möjligt för boende i dessa områden att ansluta till de större kollektivtrafikstråken och resa vidare på ett smidigt sätt.

För många som bor på landsbygden är bilen och andra fordon en nödvändig del av vardagen. Det är viktigt att kollektivtrafiken går att kombinera med andra transportsätt. Pendlarparkeringar vid bytespunkter är ett konkret exempel på detta.

Cykeln spelar också en viktig roll i ett ”hela resanperspektiv”. Genom att satsa på cykelvänlig infrastruktur i och runt kollektivtrafikanläggningar kan fler välja att kombinera cykel och kollektivtrafik. Möjligheten att ta med cykel utan kostnad på tåg och regionbussar har redan lett till att fler gör kombinationsresor.

Alla typer av kollektivtrafik – oavsett om den är kommersiell eller upphandlad – ska ha tillgång till bytespunkter på lika villkor. Om kapaciteten är begränsad, ska principerna för platsfördelning vara tydliga, förutsägbara och fastställda i förväg.

Resenärer ska enkelt kunna ta reda på vilka tillgängliga stationer och hållplatser som finns, bland annat

via Jönköpings länstrafiks webbplats och app.

Se fördjupad information sidan 49 - Fullt tillgängliga bytespunkter i Jönköpings län, våren 2025.

Särskild kollektivtrafik – färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och närtrafik

Särskild kollektivtrafik innefattar färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och närtrafik. Genom förbättrad tillgänglighet kan fler med funktionsnedsättning resa med den allmänna kollektivtrafiken. Det arbetet ska fortsätta, med målet att minska behovet av särskild kollektivtrafik. Färdtjänstberättigade har rätt till obegränsat antal resor inom länet och i vissa fall även till angränsande län. Resor utanför länet kräver riksfärdtjänst.

Allt fler äldre förväntas fortsätta vara aktiva resenärer. Det innebär att färdtjänstresorna per person kan komma att öka med ökade kostnader som följd. Därför är det ännu viktigare att kollektivtrafiken görs tillgänglig för fler.

Se fördjupad information sidan 49 - Färdtjänst och riksfärdstjänst.

Samordning med kommunalt upphandlad trafik

Region Jönköpings län och kommunerna strävar efter att samordning sker mellan kommunala skolskjutsar och den linjelagda trafiken. Det sker redan i stor utsträckning för gymnasieelever. Yngre elever reser oftare med kommunens egen upphandlade trafik. Bättre samordning gör att linjetrafik kan behållas i områden som annars riskerar att stå utan kollektivtrafik. Samtidigt används resurserna mer effektivt och parallellgående trafik kan undvikas.



Strategier och framgångsfaktorer

För att nå målen till år 2040 krävs en kombination av tydlig riktning, planering och samverkan. Region Jönköpings län arbetar långsiktigt med att utveckla kollektivtrafiken – med fokus på resenären, kollektivtrafikens funktion och hela samhällets nytta.

Strategier för ökad marknadsandel

För att kollektivtrafiken ska bli ett attraktivt val för fler behöver den vara synlig, pålitlig och användbar i vardagen. Insatserna ska öka kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna.

- Utveckla huvudstråk med dokumenterad efterfrågan av tät kollektivtrafik och korta restider som kan utvärderas utifrån samhällsekonomisk nytta.
- Skapa goda förutsättningar för resor genom smidiga byten och hög kvalitet.
- Kollektivtrafiken ska vara robust och fungera som planerat oberoende av väder eller annan påverkan men med trafiksäkerheten i fokus.
- Samarbeta med kommuner och Trafikverket för att förbättra tillgängligheten till hållplatser och stationer.
- Synliggöra kollektivtrafiken som ett alternativ till bilen.

Strategier för att nå resandemålen

Fler resor kräver både bättre tillgång till kollektivtrafik och ett utbud som passar olika behov. Utbudet ska spegla var och när människor reser – och göra det enkelt att välja kollektivt resande.

- Erbjuder fler avgångar, särskilt i vardagspendling.
- En hög punktlighet.
- Tillhandahålla ett enkelt biljettsystem, utveckla flexibla och attraktiva biljettlösningar.
- Införa flexibla, anropsstyrda lösningar i landsbygd där det är lämpligt.
- samverka med kommuner, arbetsgivare och skolor för att öka resandet.

Strategier för bättre kundnöjdhet

En positiv reseupplevelse är avgörande för att behålla och attrahera fler resenärer. Därför behövs insatser som skapar trygghet, tillit och tydlig information.

- Utveckla digitala tjänster och realtidsinformation.
- Göra biljettsystem enkla och lättförståeliga.
- Arbeta med resenärer för bemötande och återkoppling.

Strategier för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Fler ska kunna använda kollektivtrafiken på lika villkor. Det kräver fysiskt tillgängliga miljöer, tydlig information och lösningar som ger trygghet och självständighet.

- Tillgänglighetsanpassa hållplatser, fordon och information.
- Samverka med intresseorganisationer.
- Säkerställa ledsagning, röststyrd och visuell vägledning.
- Integrera färdtjänst och riksferdtjänst i helheten.

Arbetet utgår från kollektivtrafiklagen (2010:1065), diskrimineringslagstiftningen och FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Strategier för miljö och hållbart samhälle

Kollektivtrafiken ska vara en del av omställningen till ett fossilfritt samhälle. Det kräver satsningar på hållbara drivmedel, energieffektivitet och minskat bilberoende.

- Ställa krav på så låg total miljöpåverkan som möjligt vid upphandling.
- Samordna kollektivtrafik med samhällsplanering.
- Arbeta för att minska bilberoendet i hela länet.
- Främja energieffektivitet och cirkulära resurser.
- Kollektivtrafiken ska fungera även vid större påverkan på samhället och behöver vara flexibel vad gäller drivmedel och hur transporter utförs.

Strategier för starkare besöksnäring och för ett sammanhållet län

- Ha ett flexibelt turutbud för den linjelagda trafiken som snabbt kan anpassas.
- Göra det enklare att ta kollektivtrafiken till besöksmål och turistdestinationer.
- Införa flexibla anropsstyrda lösningar där behovet finns.
- Möjliggöra att ta sig till grannkommunernas huvudorter.
- Möjliggöra att ta sig mellan länets tre akutsjukhus.

Framgångsfaktorer för att lyckas

För att strategierna ska få effekt krävs att vissa grundläggande faktorer finns på plats. Dessa är avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i takt med målen:

- Tydlig politisk riktning och långsiktighet. Beslut som håller över tid – även vid tider av kärvande ekonomi – är avgörande.
- Samsyn mellan region och kommuner. Kollektivtrafiken måste samplaneras med bostäder, service och arbetsplatser.
- Samarbeta med trafikföretag och andra regioner. Effektiv kollektivtrafik kräver gemensam planering – även över länsgränser.
- Resurser för genomförande och uppföljning. Strategier kräver både finansiering och organisatorisk kapacitet.
- Resenärsförståelse och kundinflytande. Kollektivtrafik ska utgå från resenärens, företagens och offentlig sektors behov. Resenärer ska känna förtroende för kollektivtrafiken och uppleva att de har inflytande.

Kollektivtrafikutbud och trafikplikt

Kollektivtrafiken i Jönköpings län omfattar både upphandlad kollektivtrafik (med allmän trafikplikt) och kommersiell kollektivtrafik. Tillsammans ska dessa trafikslag bidra till att målen i trafikförsörjningsprogrammet uppnås.

Programmet bygger på ett helhetsperspektiv där resenären står i centrum – oavsett vem som kör trafiken.

Allmän trafikplikt – länets grundläggande kollektivtrafik

Region Jönköpings län har beslutat om allmän trafikplikt för viss kollektivtrafik. Det innebär att Region Jönköpings län tar ansvar för att erbjuda kollektivtrafik i de delar av länet där det annars inte skulle ske i tillräcklig omfattning.

Allmän trafikplikt omfattar linjelagd buss- och tågtrafik i länet.

Region Jönköpings län planerar och upphandlar kollektivtrafiken, ställer krav på tillgänglighet, punktlighet och miljö samt säkerställer att kollektivtrafiken är ekonomiskt försvarbar.

Kommersiell kollektivtrafik – en viktig del av helheten

Kommersiell kollektivtrafik – det vill säga kollektivtrafik som drivs utan offentlig upphandling – är viktig för att öka utbudet. Det gäller främst:

- regional busstrafik mellan större orter
- tågtrafik som drivs i egen regi av bolag
- fjärrtrafik och långväga linjer.

Region Jönköpings län samverkar med kommersiella aktörer för att:

- undvika parallellgående trafik
- säkerställa god hållplatsstruktur
- underlätta biljettsamverkan och information till resenärer.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Region Jönköpings län ansvarar för att erbjuda särskild kollektivtrafik för personer som inte kan använda den allmänna kollektivtrafiken. Det gäller:

- färdtjänst inom kommunen eller länet
- riksfärdtjänst vid längre resor över länsgränserna.

Resorna sker enligt lag (1997:735 och 1997:736) och prissättning styrs av särskilda taxor. Region Jönköpings län ser färdtjänst och riksfärdtjänst som en del av helheten – inte som ett separat system.

Syftet är att erbjuda jämlika resmöjligheter för alla invånare och att skapa god samordning mellan särskild och allmän kollektivtrafik.





Roller och ansvar

För att kollektivtrafiken ska fungera väl krävs tydliga roller och ansvar. Region Jönköpings län har det samordnande ansvaret som regional kollektivtrafikmyndighet*, men många aktörer påverkar hur kollektivtrafiken planeras, finansieras och upplevs.

Region Jönköpings län – huvudansvarig
Region Jönköpings län är ansvarig för att:

- ta fram och besluta om trafikförsörjningsprogram
- besluta om allmän trafikplikt
- planera, upphandla och följa upp kollektivtrafik
- samverka med kommuner, trafikföretag och andra myndigheter
- kommunicera med resenärer och invånare.

Region Jönköpings län har även ansvar för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor i alla länets kommuner.

Kommunernas roll
Kommunerna har en viktig roll i att skapa förutsättningar för kollektivtrafiken. De ansvarar för:

- fysisk samhällsplanering – till exempel var hållplatser kan placeras
- gator, gångvägar och cykelvägar
- trygghet, belysning och väderskydd vid hållplatser
- beslut om skolskjuts och lokal samverkan
- markfrågor och bygglov för kollektivtrafikanläggningar.

Kommunerna är också viktiga parter i planering och uppföljning. Region Jönköpings län har påbörjat att upprätta avsiktsförklaringar med länets kommuner.

Arbetet ska fortsätta till att omfatta alla länets kommuner.

Trafikföretagens ansvar
Trafikföretagen ansvarar för:

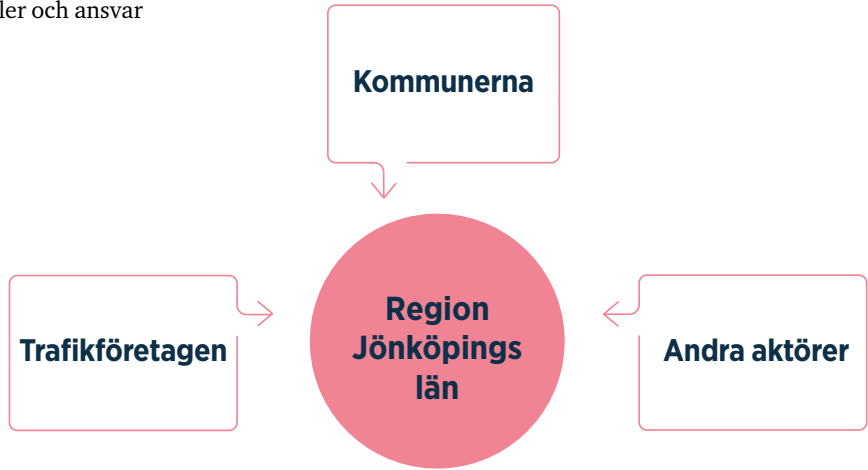
- att leverera kollektivtrafik enligt avtal
- punktlighet, säkerhet och service
- rapportering till Region Jönköpings län
- regelbunden fortbildning av förarpersonalen exempelvis kring bemötande och information till resenärerna. Hjärt- och lungräddningsutbildning är ett annat exempel

Företagen är en del av länets kollektivtrafiksystem – och kan bidra med innovation, utveckling och lösningsförslag.

Samverkan med andra aktörer
Region Jönköpings län samarbetar också med:

- Trafikverket – om vägar, järnvägar och infrastrukturinvesteringar
- Länsstyrelsen – i frågor om miljö, tillgänglighet och regional utveckling
- grannregioner – för samordnad kollektivtrafik och biljettsystem
- intresseorganisationer och resenärsföreträdare – särskilt kring tillgänglighet och brukarperspektiv.

Figur 7 Roller och ansvar



Genomförande och uppföljning

För att målen i trafikförsörjningsprogrammet ska uppnås krävs både långsiktig planering och löpande genomförande. Det handlar om att omsätta strategier till faktiska trafiklösningar, investeringar och samarbeten – och att följa upp resultaten på ett transparent sätt.

Genomförande och styrning

Genomförandet av programmet sker i flera steg:

- I strategiska dokument förtydliga önskad långsiktig trafikering, stråkbeskrivningar samt beskrivning av hur strategiska och tillgängliga bytespunkter ska möta resenärens behov.
- Investeringar i infrastruktur och fordon. Investeringar riktas mot exempelvis bytespunkter, tillgängliga hållplatser, informationssystem och fossilfria drivmedel.
- Planering av kollektivtrafik. Region Jönköpings län tar fram åtgärdsförslag som konkretiserar strategierna i programmet.
- Upphandling och avtal. Trafikupphandlingar utformas för att möta målen i programmet. Krav på turutbud, fordon, kvalitet och miljö ingår i avtalen.
- Samverkan och koordinering. Genom samarbete med kommuner, Trafikverket och andra berörda myndigheter, trafikföretag och angränsande regioner förankras beslut och prioriteringar.

Ekonomi och resurser

Genomförandet förutsätter tillräckliga och ökade resurser över tid. Kollektivtrafiken finansieras genom en kombination av biljettintäkter och regionala medel. För varje trafikslag görs bedömningar av kostnadseffektivitet, samhällsnytta och tillgänglighet.

Beslut om utökningar eller förändringar av trafikutbudet görs politiskt, utifrån ekonomiska förutsättningar och resenärsbehov.

Framtagande av kriterier och analysinstrument för när trafikutbud kan ifrågasättas ur ett ekonomiskt perspektiv bör tas fram regelbundet och presenteras när förändringar av trafikutbudet blir aktuellt.

Uppföljning och nyckeltal

Region Jönköpings län följer upp programmet genom:

- Resultat mot målen 2040. Nyckeltal kopplade till programmålen (resande, marknadsandel, tillgänglighet, miljö och kundnöjdhet) följs upp

och redovisas löpande. Resultaten ska ligga till grund för kommande revideringar av mål och handlingsplaner.

- Årlig uppföljningsrapport.
- Utvärdering och revidering. Programmet revideras minst vart fjärde år eller vid större förändringar i omvärlden.

Se fördjupad information sidan 49 - Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2024 - uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning Dnr: RJL 2025/2533

Samråd och delaktighet

Trafikförsörjningsprogrammet har tagits fram i dialog med länets kommuner, trafikföretag, myndigheter och invånare. Syftet har varit att förankra programmets innehåll i verkliga behov – och att skapa gemensamma förutsättningar för genomförande.

Genomförda samrådsinsatser

Arbetet med programmet har inkluderat:

- Dialogmöten med kommuner. Samtliga 13 kommuner har bjudits in till träffar där kollektivtrafikbehov, prioriteringar och samhällsplanering diskuterats.
- Samarbete med trafikföretag.
- Samråd med intresseorganisationer, ungdomsråd

och företrädare för personer med funktionsnedsättning.

- Synpunkter genom enkäter, analyser av kunddata och kontakt med resenärsorganisationer.
- Myndighetssamverkan. Trafikverket, Länsstyrelsen, angränsande regioner och SKR har bjudits in att lämna synpunkter.

Se fördjupad information sidan 49 - Samrådsredovisning och inkomna yttranden avseende Region Jönköpings län trafikförsörjningsprogram 2026-2040, daterat 2025-11-20.

Synpunkter och påverkan

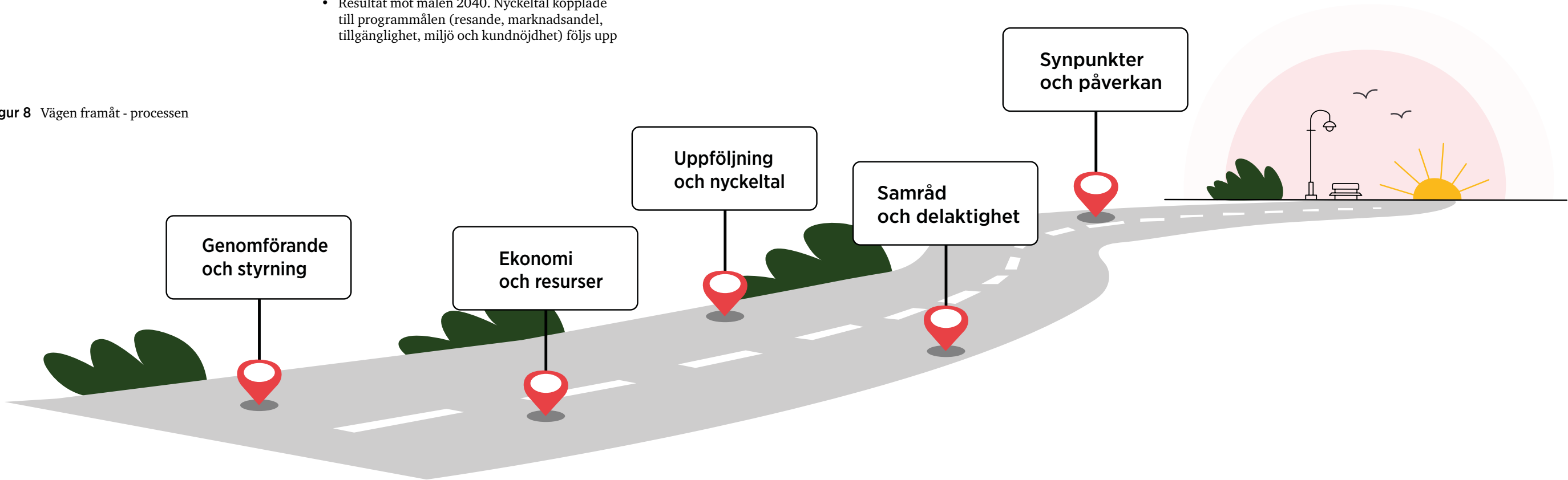
Synpunkter från samråden har påverkat flera delar av programmet, till exempel:

- behov av bättre kollektivtrafik på landsbygden
- vikten av trygghet vid hållplatser
- önskemål om tätare kollektivtrafik i vissa stråk
- vikten av tillgänglighetsanpassning

Fortsatt delaktighet

Region Jönköpings län fortsätter samverka med länets aktörer under programmets genomförande. Öppen dialog, årliga uppföljningar och återkommande dialogmöten är viktiga delar för att programmet ska vara levande och användbart.

Figur 8 Vägen framåt - processen







Fördjupad information

Här beskrivs fördjupad information som kompletterar programmets analyser, strategier och beslutsunderlag.

- 1. Region Jönköpings läns kollektivtrafik 2024 - uppföljningsrapport artikel 7.1 EU:s kollektivtrafikförordning. Dnr: RJL 2025/2533**
Linjer och trafikplikt
Beskrivning av den kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt i Jönköpings län, inklusive linjesträckningar och trafikupplägg.
Trafikekonomiska förutsättningar
Redovisning av ekonomiska ramar och kostnadsutveckling.

2. Resvaneundersökning oktober 2024, Region Jönköpings län
Resultatet för Region Jönköpings läns resvaneundersökning som redovisas i rapporten bygger på data från den nationella resvaneundersökningen Kollektivtrafikbarometern. Insamlingen har skett löpande från januari 2023 till september 2024. Sammanfattningen i rapporten fokuserar främst på cykeln som färdmedel samt ungdomars resvanor.

3. Funktionella områden och regionala trafikstråk
Analys av arbetsmarknadsregioner och funktionella samband mellan orter, samt prioriterade kollektivtrafikstråk.

Läs mer på Region Jönköpings webbplats, rjl.se/samhallsplanering. Fördjupande information finns via länken Geografin spelar roll.
- 4. Fullt tillgängliga bytespunkter i Jönköpings län våren 2025**
Kartläggning av tillgänglighet i kollektivtrafiken, inklusive hållplatser, terminaler och informationssystem.

5. Redovisning av Länstrafikens miljö- och hållbarhetsmål från Region Jönköpings läns Hållbarhetsprogram och Trafikförsörjningsprogram 2024
Underlag kring kollektivtrafikens roll i omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

6. Färdtjänst och riksfärdtjänst
Regelverk för färdtjänst, Region Jönköpings län
Regelverk för riksfärdtjänst, Region Jönköpings län

Aktuella regleverk finns på Länstrafikens webbplats jlt.se, *Färdtjänst och riksfärdtjänst*.

7. Samrådsredovisning och inkomna yttranden avseende Region Jönköpings läns Trafikförsörjningsprogram 2026-2040, 2025-11-20
Dokumentation av samrådsprocessen: inbjudna aktörer, inkomna synpunkter och Region Jönköpings läns svar.

8. Kollektivtrafik för ett enat sydsverige, Positionsapper kollektivtrafik 2019
Sex regioner i sydsverige i samverkan; Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne.

Den fördjupade informationen finns tillgänglig hos Region Jönköping Jönköpings län.

Kontakt
Postadress: Box 1024, 551 11 Jönköping
Epost: regionen@rjl.se
Kontaktcenter: 010-241 00 00
Fax: 036-16 65 99

Begreppsförklaring

Allmän kollektivtrafik

Benämning på kollektivtrafik som tillhandahålls allmänheten. Idag är kollektivtrafik den korrekta termen, men begreppet allmän kollektivtrafik (samhällsstödd eller kommersiell) lever kvar för att kunna skilja den från särskild kollektivtrafik, se nedan.

Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som den regionala kollektivtrafikmyndigheten definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse. Trafiken är sådan att ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något intresse av att bedriva den kommersiellt utan att få viss ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Anropsstyrd trafik

Trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop (beställning) till beställningscentral.

Bytespunkt

Plats där resenären kan byta mellan olika linjer och trafikslag.

Demografi

Demografi är vetenskapen om befolkningsfördelning, storlek och sammansättning.

Dubbeltur

Betyder att en buss åker tur och retur.

Flyttnetto

Flyttnetto är skillnaden mellan hur många som flyttar in till ett område och hur många som flyttar därifrån. Om fler flyttar in än ut blir flyttnettot positivt, och om fler flyttar ut blir det negativt.

Funktionellt område

Ett geografiskt avgränsat område som definieras av sina inbördes samband, som till exempel arbetsmarknad, handel och infrastruktur, snarare än administrativa gränser.

Färdtjänst

Särskilt ordnade transporter för personer med funktionsnedsättning som erhålls efter myndighetsbeslut.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik definieras som persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Definitionen finns i EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 artikel 2 a. I kollektivtrafiklagen (2010:1065) finns en hänvisning till denna definition.

Kommersiell trafik

Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån rent kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Närtrafik

Anropsstyrd trafik som kompletterar eller ersätter linjelagd trafik inom vissa geografiska områden. Närtrafiken är i Region Jönköpings län är inte öppen för alla, det krävs att man är folkbokförd i länet och har ett visst avstånd till erbjuden allmän kollektivtrafik av en viss standard.

Regional kollektivtrafikmyndighet/trafikhuvudman

Den myndighet som i ett län ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Myndigheten ansvarar för att det finns ett trafikförsörjningsprogram med fastställda mål för den regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ansvarar även för att fatta beslut om allmän kollektivtrafik och upphandling av kollektivtrafik.

Restidskvot

Skillnad i restid med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restider för andra färd sätt.

Stomlinjer

En stomlinje är en av de viktigaste busslinjerna i ett område. Den går ofta, kör raka och tydliga resvägar och binder ihop platser där många reser. Stomlinjer är grunden i kollektivtrafiken och gör det enkelt att resa vidare med andra linjer.

Särskild kollektivtrafik

Är ett samlingsnamn för kollektivtrafik som inte är öppen för allmänheten. Såsom färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor och i Jönköpings län även närtrafik.

Tillgänglig kollektivtrafik

Kollektivtrafik anpassad för att så många som möjligt ska kunna åka med kollektivtrafiken oavsett funktionshinder

Tillväxtmotor

En ort eller region som har stor ekonomisk betydelse genom att driva tillväxt.

Trafikstråk

Sammanhängande geografiska sträckor som körs med relativt hög turtäthet. Stråken binder samman större orter ofta över länsgränser.