

2025-06-24

RJL 2025/860

Remiss

# **Regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län**

# Innehållsförteckning

Inledning.....	4
Förord .....	5
Sammanfattning .....	6
Programmet innehåller .....	6
Mål till år 2040 .....	6
Strategier för att nå målen .....	6
Genomförande och uppföljning .....	7
Nuläge och behov .....	8
Demografi.....	8
Resvanor och resmönster .....	8
Utökat behov av kollektivtrafik.....	8
Vision, mission, position och kärnvärden .....	10
Mission, position och kärnvärden för Jönköpings Länstrafik .....	10
Mål 2040 .....	11
Marknadsandel .....	11
Antal resor .....	11
Kundnöjdhet .....	11
Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättning .....	11
Miljö och hållbart samhälle.....	11
Kollektivtrafikens uppdrag .....	12
Kollektivtrafikutbud för vardagsresor .....	12
Samhällsförändringar som påverkar behovet .....	12
Positionspapper för kollektivtrafik .....	13
Funktionella områden och regional utveckling .....	13
FN-konventioner .....	13
Tre olika perspektiv på kollektivtrafiken .....	14
Resenärens perspektiv .....	14
Samhällets perspektiv .....	15
Trafikeringens perspektiv .....	17
Strategier och framgångsfaktorer .....	21
Strategier för ökad marknadsandel.....	21
Strategier för att nå resandemålen .....	21
Strategier för bättre kundnöjdhet.....	21

Strategier för tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.....	21
Strategier för miljö och hållbart samhälle .....	22
Framgångsfaktorer för att lyckas.....	22
Kollektivtrafikutbud och trafikplikt .....	23
Allmän trafikplikt – länets grundläggande kollektivtrafik.....	23
Kommersiell kollektivtrafik – en viktig del av helheten.....	23
Färdtjänst och riksferdtjänst .....	23
Roller och ansvar.....	24
Region Jönköpings län – huvudansvarig.....	24
Kommunernas roll.....	24
Trafikföretagens ansvar.....	24
Samverkan med andra aktörer.....	24
Genomförande och uppföljning .....	26
Genomförande och styrning .....	26
Ekonomi och resurser.....	26
Uppföljning och nyckeltal.....	26
Samråd och delaktighet .....	27
Genomförda samrådsinsatser .....	27
Synpunkter och påverkan .....	27
Fortsatt delaktighet.....	27
Bilagor.....	28

*Begrepp och definitioner infogas här*

# Inledning

Detta är Region Jönköpings läns trafikförsörjningsprogram för perioden 2025–2040, 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.

# Förord

Kompletteras med en gemensam för fyra styrdokument – utifrån kommundialogerna.

# 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 utjämna skillnader i inkomst, bakgrund och boendeort. När invånare kan välja att bo och ta arbete där de önskar, delta i förenings- och kulturlivet lokalt, regionalt och nationellt ökar länets attraktivitet. Social, ekonomiska och miljömässig hållbarhet är grunden för arbetet med planering och genomförande av trafikförsörjningen 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. Även 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 2025-2040

Jönköpings länstrafik ansvarar för kollektivtrafiken i Jönköpings län. Arbetet genomförs i egen verksamhet, genom upphandlade aktörer och i samarbete med externa trafikföretag samt med omkringliggande läns länstrafikaktörer.

## 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

## Mål till år 2040

I trafikförsörjningsprogrammet finns fem mål:

- Marknadsandel: Kollektivtrafiken ska stå för 25 procent av alla motoriserade resor
- Antal resor: Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till 40 miljoner 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 förnybara 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 förnybara drivmedel och minska klimatpåverkan
- göra kollektivtrafiken enklare att använda – genom information, digitala tjänster och samordning
- samverka med kommuner, trafikföretag och andra aktörer i hela länet

## **Genomförande och uppföljning**

Programmet gäller för perioden 2025–2040 och uppdateras minst vart fjärde år.

Kollektivtrafiken i Jönköpings län är upphandlad och genomförs i samarbete med externa trafikföretag. Uppföljning sker löpande genom mätningar av resande, tillgänglighet, kundnöjdhet och klimatpåverkan. Trafikplanering, upphandling och investeringar ska utgå från programmets mål och principer.

# Nuläge och behov

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

## Demografi

Jönköpings län står, liksom övriga Europa, inför en demografiutmaning 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 kompetensförsörjning och hållbara persontransporter.

Enligt prognos förväntas befolkning i Jönköpings län öka från dagens cirka 370 000 invånare till cirka 380 000 till år 2035. Den största folkmängdsökningen väntas i åldrarna 80 år och äldre och den största minskningen i den yngsta åldersgruppen 0-9 år.

Förändrat konjunkturläge påverkar arbetskraftens 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 Jönköping och närliggande kommuner väntas fortsätta växa medan övriga kommuner antas fortsätta minska. Totalt flyttar idag fler personer från än till länet från övriga Sverige.

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 flyttnetto och könsfördelning.

## Resvanor och resmönster

Resvaneundersökningar visar att bilresor är det vanligaste färdssättet 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 färdssätt – till exempel buss, cykel och gång – beroende på resmål.

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

*Här infogas länk till resvaneundersökning från 2024.*

## Utökat behov av kollektivtrafik

För att identifiera de styrkor, utmaning och behov som finns i Jönköpings län har ett omfattande dialogarbete genomförts tillsammans med länets 13 kommuner. I dialogmötena deltog representanter från regional och kommunal politik, tjänstepersoner, näringsliv och civilsamhälle.

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 landsbygderna 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.

# 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 – fundamentet i allt vi gör och hur vi beter 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.



## **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**

Kollektivtrafiken ska stå för 25 procent av alla motoriserade resor.

### **Antal resor**

Antalet resor med kollektivtrafiken ska öka till 40 miljoner 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 att minska utsläpp, främja fossilfri drift och stärka resurseffektivitet. All kollektivtrafik drivs med förnybara drivmedel.

# Kollektivtrafikens uppdrag

Kollektivtrafiken ska ge goda möjligheter att ta sig till arbete och utbildning men också vård, service 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.

Kollektivtrafiken ska bidra till att:

- fler kan resa till arbete, skola, vård, service och fritidsaktiviteter
- invånare når fler arbetsplatser inom rimligt tid.
- arbetsgivare kan rekrytera kompetens från ett större område
- Klimat och miljöpåverkan minskar genom färre bilresor
- personer med funktionsnedsättning får god tillgänglighet till kollektivtrafiken
- det finns prisvärda och jämlika möjligheter att resa

Kollektivtrafik som innebär resor i vardagen – till exempel arbetspendling – kallas för regional kollektivtrafik enligt lagen. Den omfattar både resor inom länet och till angränsande län.

## 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 människors behov.

Några trender som påverkar hur kollektivtrafiken bör planeras:

- Klimatförändringar gör att transportsektorn behöver minska 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
- 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. En möjlighet är anropsstyrd kollektivtrafik, som körs efter behov i områden där resandet är mer utspritt.

## Positionspapper för kollektivtrafik

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

I målbilden beskrivs effektiva resmöjligheter tidsmässigt mellan tillväxtmotorerna i de sex sydsvenska regionerna, Jönköpings län, Kalmar län, Kronobergs län, Hallands län, Skåne län och Blekinge län.

*Bild från positionspapper RSS infogas här.*

## Funktionella områden och regional utveckling

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

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

*Bild över funktionella geografier från dokumentet "Geografin spelar roll" infogas här.*

## 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 funktionsnedsättning – i både planering och genomförande.

# Tre olika perspektiv på kollektivtrafiken

Enligt Positionspapper för kollektivtrafik inom Regionsamverkan Sydsverige kan kollektivtrafiken utvecklas utifrån tre perspektiv:

- resenärens
- trafikeringens
- samhällets

## 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 viktigt för att skapa trygghet i kollektivtrafiken.

Följande områden är särskilt viktiga:

- Hög kundnöjdhet, som vi följer upp genom regelbundna kundundersökningar.
- God tillgänglighet, smidiga bytespunkter, pendlarparkeringar 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.

### Planerade åtgärder under programperioden

- Se över linjestäckningar för att korta restiderna och öka antalet avgångar i de viktigaste stråken.
- Anpassa tidtabeller efter stora arbetsplatsers arbetstider.
- Undersöka var pendlarparkeringar 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. När invånare kan välja att bo där de önskar och ta arbete där de önskar ökar länets attraktivitet. 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, publika och offentliga verksamheter men även tillgång till naturen. 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.

**Infoga bild ”agenda 2030 mål 11”.**

### 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. Därför är arbetsgivare 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. Därför behöver fler pendlarparkeringar 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 länstrafik 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.

De strategiska ställningstagandena omsätts till prioritering av infrastruktursatsningar i länet, både kollektivtrafikåtgärder och järnvägssatsningar, vilka finansieras i regional transportinfrastrukturplan.

Jönköpings länstrafik kommer i samverkan med länets kommuner arbetet med att peka ut nya strategiska bytespunkter. Även tillgänglighetsanpassningen av 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 restidskvot i de starka stråken. Även för att bättre svara mot behov av mobilitet i områden där underlaget för linjetrafik är svag. Detta arbete kan ske kombinerat med andra insatser, såsom närtrafik och anropsstyrd trafik.

### **Planerade åtgärder under programperioden**

- Region Jönköpings län bör i större utsträckning 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.
- Trafikverket och kommunerna föreslås samarbeta med Jönköpings Länstrafik 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.
- Länstrafiken tar fram stråkb beskrivning som beskriver syftet med stråket, de ingående bytespunkterna samt planerad trafikering.
- Länstrafiken tar fram prioriteringar av tillgänglighetsanpassade bytespunkter, utefter stråk

*Här infogas uppdaterad stråkkarta från nu gällande program (modifierad).*

## Trafikeringens 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 – ett så kallat ”hela resan-perspektiv”.

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. Dessa stråk trafikeras av tåg, buss eller en kombination av båda. Finns det järnväg med tillräcklig kapacitet är det tågtrafik som prioriteras.

Samtidigt finns en ambition att erbjuda kollektivtrafik även i landsbygdsområden. Här kan lösningar som anropsstyrd trafik vara aktuella. Ett långsiktigt och strategiskt arbete krävs för att nå framgång även på dessa platser.

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 fortsatt 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.

### *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. Länstrafiken ser över möjligheterna att 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.

När vi 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 reserelationen ligger mellan två angränsande kommunhuvudorter. I dessa fall är målsättningen 12-16 dubbelturer.

<b>Relation</b>	<b>Turutbud/vardag</b>
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.

Samtidigt 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 1 000 invånare ligger längs de stråk som pekas ut som prioriterade. För dem som inte bor längs dessa stråk kan den anropsstyrda trafiken komma att utvecklas under programperioden, så att även dessa orter får viss tillgång till kollektivtrafik.

## Restider och restidskvoter

Kollektivtrafiken planeras utifrån följande riktvärden för restid:

- Till regioncentrum (Jönköping): Målet är 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 kommuncentra: 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. Därför är det 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 resan-perspektiv”. 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.

### **Särskilda persontransporter – färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och närtrafik**

Särskilda persontransporter 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 särskilda persontransporter. 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.

### **Samordning med kommunalt upphandlad trafik**

Kommunerna uppmuntras att samordna skolskjuts med linjelagd 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 effektiv 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.

Strategierna är uppdelade efter de fem målområdena i programmet.

## 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 tät kollektivtrafik och korta restider
- Skapa goda förutsättningar för resor genom smidiga byten och hög kvalitet
- Samarbeta med kommuner för att förbättra tillgängligheten till hållplatser
- 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.

- Erbjud fler avgångar, särskilt i vardaglig pendling
- Förbättra punktlighet i högttrafik
- 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 bemötande och återkoppling från resenärer

## 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 riksfärdtjänst 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 fossilfri drift vid upphandling
- Samordna kollektivtrafik med samhällsplanering
- Arbeta för att minska bilberoendet i hela länet
- Främja energieffektivitet och cirkulära resurser

## **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 planeras tillsammans med bostäder, service och arbetsplatser.
- Samarbete 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 människors behov.

## 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 regionen 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 särskilda persontransporter för personer som inte kan använda 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 särskilda persontransporter och 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 (RKM), men många aktörer påverkar hur kollektivtrafiken planeras, finansieras och upplevs.

## Region Jönköpings län – huvudansvarig

Regionen 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

Regionen 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.

## Trafikföretagens ansvar

Trafikföretagen ansvarar för:

- Att leverera kollektivtrafik enligt avtal
- Punktlighet, säkerhet och service
- Rapportering till Region Jönköpings län
- Bemötande och information till resenärer

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

# 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.

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

## **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 tematiska träffar där kollektivtrafikbehov, prioriteringar och samhällsplanering diskuterats.
- Samarbete med trafikföretag.
- Samråd har genomförts med intresseorganisationer, ungdomsråd och företrädare för personer med funktionsnedsättning.
- Resenärsperspektiv. Synpunkter har samlats in genom enkäter, analyser av kunddata och kontakt med resenärsorganisationer.
- Myndighetssamverkan. Trafikverket, Länsstyrelsen, angränsande regioner och SKR har bjudits in att lämna synpunkter.

## **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.

# Bilagor

Följande bilagor hör till trafikförsörjningsprogrammet. De ger fördjupad information som kompletterar programmets analyser, strategier och beslutsunderlag.

- *Bilaga 1 – Linjer och trafikplikt*  
Beskrivning av den kollektivtrafik som omfattas av allmän trafikplikt i Jönköpings län, inklusive linjesträckningar och trafikupplägg.
- *Bilaga 2 – Resvaneundersökningar och statistik*  
Sammanställning av data från resvaneundersökningar, biljettstatistik och trafikrapportering. Används som underlag för planering.
- *Bilaga 3 – Funktionella områden och regionala stråk*  
Analys av arbetsmarknadsregioner och funktionella samband mellan orter, samt prioriterade kollektivtrafikstråk.
- *Bilaga 4 – Tillgänglighetsöversikt*  
Kartläggning av tillgänglighet i kollektivtrafiken, inklusive hållplatser, terminaler och informationssystem.
- *Bilaga 5 – Miljö- och klimatpåverkan*  
Underlag kring kollektivtrafikens roll i omställningen till ett fossilfritt transportsystem.
- *Bilaga 6 – Färdtjänst och riksfärdtjänst*  
Beskrivning av färdtjänstsystemets utformning, målgrupper, prissättning och samverkan med kollektivtrafik.
- *Bilaga 7 – Trafikekonomiska förutsättningar*  
Redovisning av ekonomiska ramar, kostnadsutveckling och beräknade investeringsbehov.
- *Bilaga 8 – Samrådsredovisning*  
Dokumentation av samrådsprocessen: inbjudna aktörer, inkomna synpunkter och Region Jönköpings läns svar.

*Bilagorna tillkommer efter remissomgången.*