

## **Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021- 2035 för Jönköpings län**

Remissversion januari 2020

## Innehållsförteckning:

Trafikförsörjningsprogram 2035 .....	5
1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län - Sammanfattning...	5
2 Inledning .....	9
3 Vision och värdegrund.....	12
3.1 Regional utvecklingsstrategi .....	13
3.2 Utblick 2050.....	15
3.2.1 Höghastighetsbana.....	15
3.2.2 Autonoma fordon.....	15
3.2.3 Ökad interaktion kollektivtrafik-konsumtion-boende .....	15
3.2.4 Digitalisering, robotisering, AI (Artificiell Intelligens), maskininlärning .....	15
4 Kollektivtrafikens uppdrag .....	16
4.1 Uppdraget.....	16
4.2 Trender i samhället som påverkar behovet av kollektivtrafik.....	17
4.3 Gränslös regionöverskridande trafik.....	18
4.3.1 Positionspapper för kollektivtrafik .....	18
4.3.2 Funktionella områden .....	21
4.3.3 Arbetsmarknadsregioner och regional tillväxt.....	21
4.4 Allmän trafikplikt.....	22
4.5 Kommersiell trafik .....	23
4.6 Miljö och hållbart samhälle .....	23
4.6.1 Myndighetens interna miljöarbete .....	24
4.7 Jämställdhet/social hållbarhet .....	25
4.8 FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning	27
4.9 FN:s barnkonvention.....	27
5 Tre olika perspektiv på kollektivtrafiken.....	28
5.1 Resenärens perspektiv .....	28
5.1.1 Resande, beteende, individanpassad service .....	28
5.2 Samhällets perspektiv .....	30
5.2.1 Regional tillväxt.....	30
5.2.2 Samhällsplanering.....	30
5.2.3 Regional och kommunal planering.....	31
5.2.4 Infrastruktur och roller.....	31

5.3	Trafikeringens perspektiv .....	32
5.3.1	Principer för trafikeringsupplägg.....	32
5.3.2	Nivåindelning .....	33
5.3.3	Särskilda persontransporter .....	35
5.3.4	Samordning med kommunalt upphandlad trafik .....	36
5.3.5	Utbud .....	36
5.3.6	Restider.....	38
5.3.7	Bytespunkter, hållplatser, terminaler.....	39
6	Mål 2035.....	40
6.1	Marknadsandel.....	40
6.1.1	Strategier för att nå målet för marknadsandel.....	40
6.1.2	Framgångsfaktorer för att nå målet för marknadsandel.....	40
6.2	Antal resor.....	41
6.2.1	Strategier för att nå resandemålet .....	41
6.2.2	Framgångsfaktorer för att nå resandemålet .....	42
6.3	Kundnöjdhet/kvalitet.....	42
6.3.1	Strategier för att nå kundnöjdhetsmålet.....	42
6.3.2	Framgångsfaktorer för att nå kundnöjdhetsmålet.....	43
6.4	Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättningar .....	43
6.4.1	Strategier för att nå tillgänglighetsmålet.....	43
6.4.2	Framgångsfaktorer för att nå tillgänglighetsmålet.....	44
6.5	Nåbarhet.....	45
6.5.1	Strategier för att nå nåbarhetsmålet .....	45
6.5.2	Framgångsfaktorer för att nå nåbarhetsmålet .....	45
6.6	Miljö och hållbart samhälle .....	46
6.6.1	Strategier för att nå miljö- och hållbarhetsmålen .....	46
6.6.2	Framgångsfaktorer för att nå miljö- och hållbarhetsmålen.....	47
7	Ansvarsfördelning.....	48
8	Ekonomi.....	50
8.1	Finansiering.....	50
8.2	Priser och zoner.....	51
9	Uppföljning och utvärdering.....	52

Bilageförteckning: .....	54
Bilaga 1 - Jönköpings län idag, juni 2020 .....	
Bilaga 2 - Restidszoner och utbud per kommun.....	
Bilaga 3 - Tillgänglig trafik .....	
Bilaga 4 - Kommersiell trafik .....	
Bilaga 5 - Positionspapper kollektivtrafik .....	
Bilaga 6 - Begreppsförklaringar .....	
Bilaga 7 - Samrådsredovsning	

## **1 Regionalt trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län - Sammanfattning**

Enligt riksdagens beslut i juni 2010 om lag (2010:1065) om kollektivtrafik som började gälla den 1 januari 2012 ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet i varje län som ansvarar för att upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (nedan förkortat TFP) ska beskriva mål och inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande. Detta eftersom dagens regioner inte alltid slutar vid länsgränsen utan kan bestå av större arbetsmarknadsregioner där människor dagligen pendlar över länsgränser.

TFP för Jönköpings län består sammanfattningsvis av följande avsnitt:

### **2. Inledning**

De strukturella förändringarna efter dåvarande Jönköpings läns landstings övertagande av finansieringen av kollektivtrafiken beskrivs.

Avsnittet redovisar även vilket innehåll programmet förväntas ha enligt lagens utformning.

Kollektivtrafikmyndighetens uppgifter redovisas liksom arbetet med förankringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Avsnittet pekar på programmets långsiktighet med mål uppsatta till år 2035.

### **3. Vision och värdegrund**

Region Jönköpings läns vision ”För ett bra liv i en attraktiv region” redovisas liksom verksamhetsidén för länets kollektivtrafik ”Det naturliga resvalet”. Även Jönköpings Länstrafiks kärnvärde ”Omtanke” samt inriktningen att ge länets invånare prisvärda enkla samt säkra resor behandlas i avsnittet.

Kopplingar till den regionala utvecklingsstrategin (RUS) redovisas liksom en utblick mot år 2050.

### **4. Kollektivtrafikens uppdrag**

I detta avsnitt presenteras kollektivtrafikens uppdrag och hur ett funktionellt trafikutbud och resande kan se ut. Vikten av gränslös regionöverskridande trafik framhålls liksom strävan att tillgodose resbehov i så kallade funktionella områden.

Förstorade arbetsmarknadsregioner ger regional tillväxt vilket understryker vikten av utbyggd kollektivtrafik samt strävan efter restidförkortningar i systemen.

En belysning av kollektivtrafikmyndighetens arbete med allmän trafikplikt ger en översiktlig beskrivning av processen kring begreppet allmän trafikplikt.

Den kommersiellt drivna kollektivtrafikens förutsättningar beskrivs samt de förväntningar som finns på densamma.

Kollektivtrafikens påverkan på miljön och ett långsiktigt hållbart samhälle behandlas. Även jämställdhet och FN:s konventioner om rättigheter för personer med funktionsnedsättning samt barnkonventionen behandlas.

## 5. Tre olika perspektiv på kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån tre perspektiv:

- resenärens
- trafikeringens
- samhällets

Principer för trafikeringssupplägg redovisas i detta avsnitt. Olika trafikslag lämpar sig för olika trafikeringssuppgifter där hänsyn ska tas till miljö- och kostnadseffektivitet vid val av fordonsslag.

Nivåindelningen beskriver de olika nivåer som länets invånare kan förvänta sig beroende på om det handlar om storregionala trafikstråk eller andra typer av stråk och reserelationer med mindre trafikeringssfrekvens.

Särskilda persontransporter beskriver hur invånare boende långt från allmän kollektivtrafik kan trafikförsörjas om än med ett begränsat turutbud.

Utbud är ett sätt att redovisa de olika ambitionsnivåerna för kollektivtrafikens utbud med hänsyn taget till efterfrågan och befolkningsunderlag.

Avsnittet behandlar restider, koppling till kommunalt upphandlad trafik samt frågor kring bytestpunkter, hållplatser och terminaler.

## 6. Mål 2035

Sju centrala målsättningar som ska vara uppnådda till 2035 slås fast:

- **Marknadsandel**, beskriver hur stor andel av de motorburna resorna görs med kollektivtrafiken i regional *och privat regi*. År 2018 används som basår med en marknadsandel på 16 procent. Målet till år 2035 är 25 procent.
- **Resandemål**, att med år 2018 som basår utförs ca 78 procent fler resor med kollektivtrafiken, totalt 40 miljoner resor.
- **Nåbarhet**, mål att 85 % av länets befolkning ska ha närmre än 1000 meter till hållplats eller station, dagens siffra är 84 %. Strävan är att upprätthålla målet trots att uppsnabbningar av trafik kan innebära färre hållplatser i linjenätet. Kommunernas arbete med förtätning av bostäder längs med utpekade trafikstråk och i stationsnära lägen är en viktig förutsättning för att hålla eller uppnå det uppsatta målet.
- **Kundnöjdhet/kvalitet**, att 60 procent (av alla tillfrågade länsinvånare) ska vara nöjda eller mycket nöjda med den allmänna kollektivtrafiken. Av resenärer i den allmänna kollektivtrafiken ska motsvarande siffra vara 70 procent.
- **Tillgänglighet**, att fler med olika funktionsnedsättningar ska kunna resa med den allmänna kollektivtrafiken. Detta sker framförallt genom fler anpassade hållplatser och bytespunkter.
- **Miljö/hållbart samhälle**, att all trafik inom den allmänna kollektivtrafiken körs med förnyelsebara drivmedel samt att energianvändningen per körd personkilometer minskat med minst 38 procent till år 2035 med år 2018 som basår.

## 7. Ansvarsfördelning

I avsnittet redovisas önskad ansvarsfördelning mellan olika parter för att förverkliga de målsättningar programmet fastställt. Utöver Region Jönköpings län berörs framförallt länets kommuner samt Trafikverket.

## **8. Ekonomi**

En grov uppskattning av den redovisade trafikutvecklingens ekonomiska konsekvenser ges i detta kapitel.

Fyra alternativa finansieringsvägar redovisas.

## **9. Uppföljning och utvärdering**

Avsnittet redovisar arbetet med handlingsplaner och uppföljningsarbete med kortare tidsperspektiv inom programperioden 2020-2035.

Genomgripande utvärdering och förnyelse av det regionala trafikförsörjningsprogrammet föreslås ske 2024 och 2028.



## 2 Inledning

Den 1 januari 2012 trädde Lagen (SFS 2010:1065) om kollektivtrafik i kraft. Enligt denna lag ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet, nedan förkortat "RKM".

Från den 1 januari 2012 blev Landstinget i Jönköpings län ansvarig för kollektivtrafiken i länet och blev därmed länets regionala kollektivtrafikmyndighet. I samband med regionbildningen 1 januari 2015 är Region Jönköpings län regional kollektivtrafikmyndighet.

RKM har under 2013 och 2014 tagit över ansvaret för färdtjänst och sjukresor i linje med de kompletteringar i lagen som gjorts bland annat vad gäller kommunernas möjligheter att överlåta färdtjänstverksamhet till RKM (SFS 2010:1068) samt överlåtande till RKM av verksamhet rörande ersättning vid sjukresor (SFS 2012:937).

RKM ska bland annat fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Programmet ska vid behov revideras, vilket inom Regions Jönköpings län sker en gång per mandatperiod.

Enligt Kollektivtrafiklagen ska det regionala trafikförsörjningsprogrammet innehålla en redovisning av:

- Behovet av kollektivtrafik i regionen samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
- Alla former av regional kollektivtrafik i regionen, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som RKM avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- Åtgärder för att skydda miljön,
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
- Omfattningen av trafik enligt lagen (SFS 1997:736) om färdtjänst och lagen (SFS 1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för pris-sättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM.

Lagen definierar regional kollektivtrafik som trafik vilken utförs inom ett län eller region, eller om den sträcker sig över flera län eller regioner huvudsakligen tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande.

RKM ansvarar för den av samhället upphandlade och finansierade regionala kollektivtrafik för vilken allmän trafikplikt ska beslutas. Samtidigt öppnar lagen möjligheter för kommersiellt driven kollektivtrafik.

En väl fungerande kollektivtrafik ska tillgodose invånarnas behov av transporter. Trafiken kan vara regional eller interregional. Den regionala trafiken omfattar relativt korta resor som till och från arbete, skola, offentlig och privat service men även till viss del för kultur- och fritidsändamål. Merparten av dessa resor görs inom orter eller mellan närliggande orter. Den långväga kollektivtrafiken utgörs av längre resor t.ex. resor som görs i tjänsten och på fritiden och ska främst genomföras på kommersiella grunder.

Programmet omfattar Jönköpings län liksom kommuncentra och högskoleorter i angränsande län eller regioner.

Arbetet med det förnyade trafikförsörjningsprogrammet har under 2019 och 2020 bedrivits i samråd med angränsande regioner samt regionens kommuner.

Informationsinsatser och i vissa fall samråd har genomförts riktade till branschföreträdare, statliga myndigheter liksom till företrädare för länets handikapporganisationer. Information med inbjudan att delta i öppna möten har skickats till trafikföretag i länet, näringslivs- och fackliga organisationer m.fl. Allmänhet, resenärer och föreningsliv har inbjudits att delta via Jönköpings Länstrafiks hemsida samt öppna möten.

Under vintern/våren 2020 genomfördes också en remissbehandling av underlagsmaterialet till ett reviderat/omarbetat trafikförsörjningsprogram. I samband med detta genomfördes bland annat informations- och samrådsmöten på i samtliga kommuner inom regionen. Sammanlagt medverkade detta till XX inkomna remissvar vilka påverkat revideringen av programmet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet tar sikte på att redovisa mål för regionens kollektivtrafik fram till år 2035 samt en utblick bort mot år 2050. Programmet har en tydligt strategisk inriktning med fokus på ett antal övergripande mål. Inför varje år arbetas en handlingsplan fram och de uppsatta målen följs löpande upp i anslutning till regionens budget- och bokslutsarbete.

Genomarbetningar/uppdateringar av trafikförsörjningsprogrammet föreslås ske 2024 och 2028 vilket motsvarar en gång per mandatperiod.

I Sveriges Kommuner och Regioner (SKR:s) vägledning till utformande av regionala trafikförsörjningsprogram (publicerad i maj 2015) beskrivs ett antal viktiga frågor som är lämpliga att behandla i ett trafikförsörjningsprogram.

En strävan i arbetet med uppdatering och förnyelse av trafikförsörjningsprogrammet har varit att Region Jönköpings län ska kunna presentera en diskussion kring så många av dessa frågor som möjligt i programmet.

*En nulägesbeskrivning av länets nyckeldata rörande kollektivtrafiken återfinns i bilaga 1.*

### 3 Vision och värdegrund

Kollektivtrafiken i Jönköpings län styrs och påverkas av de visioner som fastställs av Regionen och andra samhällsorgan. Regionen bedriver sin verksamhet utifrån visionen:

*För ett bra liv i en attraktiv region*

Ett bra liv förutsätter bl.a. goda möjligheter att resa i det dagliga livet. Det innebär att arbetsplatser, skolor, köpcentra, offentlig service som t ex sjukvård och kulturinrättningar ska nås med kollektivtrafik av så många regioninvånare som möjligt. En attraktiv region fordrar bl.a. en hög tillgänglighet till dessa funktioner.

En väl fungerande kollektivtrafik har en avgörande betydelse för att möjliggöra en sådan situation för såväl enskilda människor som näringsliv. Det ska vara lätt att resa till och från olika resmål inom och utanför regionens gränser.

Med utgångspunkt från sitt uppdrag har en verksamhetsidé formulerats för regionens kollektivtrafik enligt följande:

*Kollektivtrafiken ska ses som "Det naturliga resvalet" och bedrivs med omtanke om kunderna samt erbjuda prisvärda, enkla och säkra resor*

Med det naturliga resvalet menas att det ska vara ett naturligt förstahandsval att resa med tåg och buss då man behöver en motoriserad resa. Inför varje beslut att resa ska den kollektiva resan alltid vara ett klart och tydligt alternativ till andra reseformer. Naturligt också i den bemärkelsen att kollektivresan sparar på vår miljö. Beslutet om hur man ska resa kommer inte alltid att resultera i att man väljer buss eller tåg, men det kollektiva resandet ska alltid ha en stark attraktionskraft för den enskilda människan.

Omtanke handlar om människan. Omtanke genom att bedriva kollektivtrafik med god kvalitet som tillgodoser människors resebehov. Omtanke om levnadsförutsättningarna nu och i framtiden. Hänsyn till miljön och framtidens levnadsvillkor, om solidariteten med framtida generationer.

Priset har betydelse för vilken resform man väljer. Kollektivtrafikresan är som regel alltid ekonomiskt fördelaktig men priset är inte alltid avgörande för att välja en kollektivresa framför en bilresa. Andra faktorer har också stor betydelse.

Det ska vara enkelt att resa kollektivt, enkelt att förstå avgifts-, betal- och informationssystem, enkelt att stiga på och av på rätt plats, enkelt att byta mellan linjer och fordonsslag. Det ska även vara enkelt att planera och genomföra en resa bl.a. genom att kunna välja mellan många turer och därmed enkelt att göra miljö- och klimatsmarta val.

Fungerande samspel mellan kollektivtrafiken och cykel- och motorfordon där kombinationer av dessa underlättas genom välutbyggd infrastruktur som bytespunkter med god standard är nödvändigt för att attrahera nya resenärsgupper till kollektivtrafiken.

Upplevd trygghet samt verklig säkerhet från hot, våld eller andra orolement är avgörande för att kunder ska välja kollektivtrafiken. En trygg och säker resa genom att fordonen är tekniskt säkra och framförs på ett professionellt sätt är ett annat sätt att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Att resan upplevs trygg är en individuell upplevelse som ställer krav på resans utformning i sin helhet.

Kollektivtrafik är ett strategiskt verktyg för att utveckla regionen enligt de visioner och ambitioner som fastslagits.

### 3.1 Regional utvecklingsstrategi

Region Jönköpings län fastställde år 2019 den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för Jönköpings län med målar 2035.

Av sexton stycken utpekade Agenda 2030-mål i RUS kan sju mål sägas ha koppling till kollektivtrafiken.

I handlingsplanen kopplad till målet ”En tillgänglig region” finns textstycken som behandlar områden som berör kollektivtrafiken.

Under kapitlet ”Samhällsbyggnad och tillgänglighet” beskrivs flera delområden som har samöre mellan RUS och kollektivtrafiken, några av dessa är:

- Infrastruktur och transportsystem
- Transportsystemets utformning
- Järnväg och tågtrafik
- Höghastighetståg

Citat ur handlingsplanen:

#### **” Kollektivtrafik**

*En utvecklad och tillgänglig kollektivtrafik bidrar även till ett mer jämlikt samhälle där alla invånare, oavsett ekonomisk förmåga har möjlighet att resa mellan studier, arbete och boende. Detta är en förutsättning för att invånare ska kunna ta del av kultur- och fritidsaktiviteter, service och omsorg.*

*Även för besöksnäringen är ett väl fungerande transportsystem av yttersta vikt för att lyckas locka turister till alla delar av länet.*

**Järnväg och tågtrafik**

*För en förbättrad och hållbar tillgänglighet behöver såväl det nationella järnvägsnätet som den regionala spårtrafiken byggas ut, bland annat med nya stambanor för höghastighetståg.*

*Utmaningarna på det befintliga järnvägsnätet handlar främst om att hela nätet inte är elektrifierat och att underhållet av järnvägen är eftersatt.*

**Höghastighetståg**

*Möjligheten till snabba resor över stora avstånd är central för länets utveckling både när det gäller resor och kompetens. För att öka den interregionala och långväga tillgängligheten är nya stambanor för höghastighetståg en nödvändighet.*

*En höghastighetsbana via Jönköpings län skulle betyda en stor utvecklingspotential för länet. Dels möjliggör höghastighetsbanan snabba resor och att de funktionella arbetsmarknadsregionerna förstoras, men banan frigör också kapacitet i det befintliga järnvägsnätet, vilket gör att de kan förbättra förutsättningarna för godstransporterna vilket bland annat är en förutsättning för logistiknäringen.*

*Tåget har även många andra fördelar gentemot flyget och kortade restider kopplar ihop länet med Stockholm, Göteborg och Malmö på ett nytt sätt, men också norra Europa som blir en naturlig del i en större funktionell region.”*

[Länk till Regional utvecklingsstrategi 2035 (RUS)]

## 3.2 Utblick 2050

### 3.2.1 Höghastighetsbana

Fokus efter 2035 kommer för Jönköpings län att vara på planerade system för höghastighetståg. Etableringen av höghastighetstågssystemet med nya tågstationer kommer att förändra den regionala kollektivtrafikens uppbyggnad på ett betydande sätt.

Behovet av att knyta samman de nya höghastighetsbanestationerna med det lokala och regionala trafiksystemet kommer att betyda genomgripande förändringar både för regionaltåg och busstrafiken.

### 3.2.2 Autonoma fordon

Den tekniska utvecklingen går just nu i rasande tempo och förarlösa fordon i trafiksystemet är sannolikt en realitet efter 2035 både gällande kollektivtrafik och privata fordon.

För kollektivtrafikens del ger detta nya möjligheter till ökad servicenivå då resurser kan läggas på ombordpersonal som kan ägna mer tid åt resenärerna.

### 3.2.3 Ökad interaktion kollektivtrafik-konsumtion-boende

Urbaniseringen skapar större integrerade kluster av verksamheter kring konsumtion och boende. I takt med den tekniska utvecklingen av exempelvis utsläppsfria fordon kommer det att vara möjligt att integrera kollektivtrafiksystemen med boende och platser för konsumtion och samhällsservice, vilket exempelvis innebär inomhushållplatser på köpcentra och sjukhus.

### 3.2.4 Digitalisering, robotisering, AI (Artificiell Intelligens), maskininlärning

Data är den ”nya oljan”, vilket kommer att innebära att det kommer att utvecklas många nya tjänster inom kollektivtrafiken. Vissa av dessa kommer sannolikt att ha likartade lösningar och funktioner som exempelvis Spotify och Netflix har för individen idag och kan ge nya tjänster för reseplanering och mobilitetstjänster och så kallade ”on demand-tjänster” det vill säga efterfrågestyrda tjänster. Det skapar förutsättningar för en mer individualiserad kollektivtrafik.

## 4 Kollektivtrafikens uppdrag

### 4.1 Uppdraget

Regionens invånare väljer i många fall att pendla till arbete och studier på annan ort inom eller utanför länets gränser. Kollektivtrafiken i Jönköpings län ska därför kunna erbjuda länets invånare goda kommunikationer till och från orter inom regionen men också till angränsande regioner. Trafikutbudet ska vara långsiktigt stabilt, förutsägbart, tryggt och pålitligt med korta restider och hög turtäthet. En bra kollektivtrafik ska medverka till att:

- underlätta resande till arbete, studier, offentlig och privat service samt fritid
- invånarna kan arbeta inom ett större geografisk område med hjälp av bra pendlingsmöjligheter
- ge näringslivet ett större område för sin rekrytering av arbetskraft, genom att arbetsmarknadsregionerna förstärks och förstoras
- skapa ett klimatsmart och hållbart samhälle
- ge människor med funktionsnedsättningar god tillgänglighet i samhället
- med prisvärda reseerbjudanden ge alla i samhället möjlighet att resa

I Kollektivtrafiklagen definieras begreppet ”Regional kollektivtrafik” som all kollektivtrafik inom regionen och trafik över länsgränserna som huvudsakligen tillgodoser resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande. Se figur på ”vardagsresande i förhållande till annat resande” i bilaga 1.

Regionens kollektivtrafik ska utformas för att motsvara det som riksdagen angivit som funktionellt trafikutbud och funktionellt resande. Med detta menas följande:

#### **Funktionellt trafikutbud**

- **turutbud**; ett utbud av turer som är tillräckligt stort för att attrahera daglig pendling,
- **stoppfrekvens**; uppehåll för av- och påstigande sker i kommunhuvudorter eller med ännu tätare intervall,
- **taxe- och bokningsvillkor**; normalt krävs inte förhandsbokning, olika typer av periodkort är vanligt förekommande, och
- **fordonstyp**; utformningen av fordon liksom service- och ombordkoncept är anpassade för vardagsresande.



## 4.2 Trender i samhället som påverkar behovet av kollektivtrafik

**Megatrender** är stora globala förändringar som sker övergripande i vårt samhälle globalt och som kommer påverka oss de kommande åren. I Boverkets vision för Sverige år 2025 beskrivs några megatrender som påverkar behovet av kollektivtrafik:

**Förändrat klimat** med en förväntad global temperaturhöjning gör att åtgärder måste vidtas för att minska transportsektorns bidrag till utsläpp som i sin tur ger en negativ inverkan på klimatet.

**Urbaniseringen** som innebär att de större städerna fortsätter att växa befolkningsmässigt. En stor andel av Sveriges befolkning bor i de tre storstadsregionerna. Starka pendlingsstråk och utveckling av knutpunkter i stadsnära tätorter bidrar till regionförstoring som i sin tur stärker urbaniseringen.

**Digitaliseringen** ger stora möjligheter i samhällsutvecklingen så även inom kollektivtrafiken. Effektiv informationsöverföring till kunder ökar tillgängligheten och minskar tidsspillan i samband med resan. Möjligheter att arbeta under resan ger en större flexibilitet i var människor arbetar i förhållande till var de bor.

**Trender på ett mer lokalt plan** kan beskrivas enligt nedan:

De förstörade arbetsmarknadsregionerna i kombination med att traditionell industriproduktion i viss utsträckning ersatts med tjänsteproduktion och administrativa arbetsplatser knutna till de större orterna och städerna ger ett ökat resbehov som inte löses med cykel eller gång.

Koncentrationen av handel och social service till ett färre antal orter driver på efterfrågan att kunna förflytta sig.

Större grupper av unga väntar med eller väljer bort att ta körkort vilket ger en efterfrågan på kollektivtrafik.

Ett ökat antal personer som väljer att studera på annan ort än hemorten ger ett resmönster och efterfrågan på trafik i tidslägen som skiljer sig från den traditionella arbets- och skolpendlingen.

Förändringar inom vård och omsorg med allt mer specialiserade vårdinrättningar gör att resandet inom regionen kan förväntas öka.

## Funktionellt resande

- **ärende med resan;** en majoritet av resorna avser regelbundna resor till arbete, skola, omsorg, inköp, service eller fritidsaktiviteter,
- **reslängden;** reslängden överstiger inte 100 km för merparten av resenärerna,
- **restiden;** överstiger inte en timme för merparten av resenärerna, och
- **skillnader mellan hög- och lågtrafik;** resandet kännetecknas av tydliga dygnsvariationer och av variationer mellan vardag och helg som speglar ett dagligt vardagsresande, däribland utpräglade skillnader i resandevolym mellan hög- och lågtrafik.

### 4.3 Gränslös regionöverskridande trafik

Regionens kollektivtrafik ska binda samman de befolkningstäta delarna med viktiga målpunkter. Det handlar om att skapa en bra kollektiv pendlingstrafik mellan regionens kommuncentra och övriga städer och större tätorter där pendling till arbete och utbildning är prioriterat. Invånarna i regionen ska ha en bra kollektivtrafik till och från Jönköping som genom att vara regionhuvudstad har en väl differentierad arbetsmarknad och ett stort utbud av högre utbildning.

Landsbygd och mindre orter utanför det linjelagda utbudet ska samtidigt garanteras ett lägsta trafikutbud som möjliggör resor till samhällsservice och i viss utsträckning social verksamhet.

På samma sätt som kollektivtrafiken ska sammanbinda kommuncentra och regioncentra inom regionen ska trafiken organiseras så att motsvarande trafikutbud skapas till grannkommuner i angränsande regioner och dess region- och högskolecentra. Detta förutsätter samverkan och avtal med angränsande regioners kollektivtrafikmyndigheter. Viktiga parametrar i denna samverkan är exempelvis trafikutbudet och samordning av biljett- och betalsystem.

#### 4.3.1 Positionspapper för kollektivtrafik

Positionspapper för kollektivtrafik framtaget år 2019 på uppdrag av Regionsamverkan i Sydsverige (RSS) 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, Region Jönköping, Region Kalmar, Region Kronoberg, Region Halland, Region Skåne och Region Blekinge.

I dokumentet presenteras målbilden ur tre perspektiv, resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv.

### Resenärens perspektiv

*Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.*

Restiderna i en gränsöverskridande storregional kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extrahög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela resan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgupper.

#### Vad behöver göras?

- Samordna biljett- och betalsystem för kollektivtrafiken i Sydsverige
- Förenkla och förbättra informationen till resenären både före, under och efter resan
- Enhetligare regelverk gentemot resenären

### Trafikeringens perspektiv

*Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor samt stärka deras samspel med sitt omland.*

Tågbanorna i Sydsverige utgör en viktig grundstruktur för resandet eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba jämfört med resor på väg. Sedan lång tid tillbaka knyter bland annat Öresundståg, Pågatåg och Krösatåg samman våra regioner. Där järnväg saknas kan snabba så kallade Bus Rapid Transit (BRT)-system (snabbussar med hög standard) utgöra ett komplement.

#### Vad behöver göras?

- Erbjud snabbare och tätare resor mellan Sydsveriges tillväxtmotorer
- Erbjud parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbilder
- Gör prissättningen av resorna oberoende av de administrativa gränserna
- Minska resornas miljöpåverkan

### Samhällets perspektiv

*Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är betydligt kortare än med bil.*

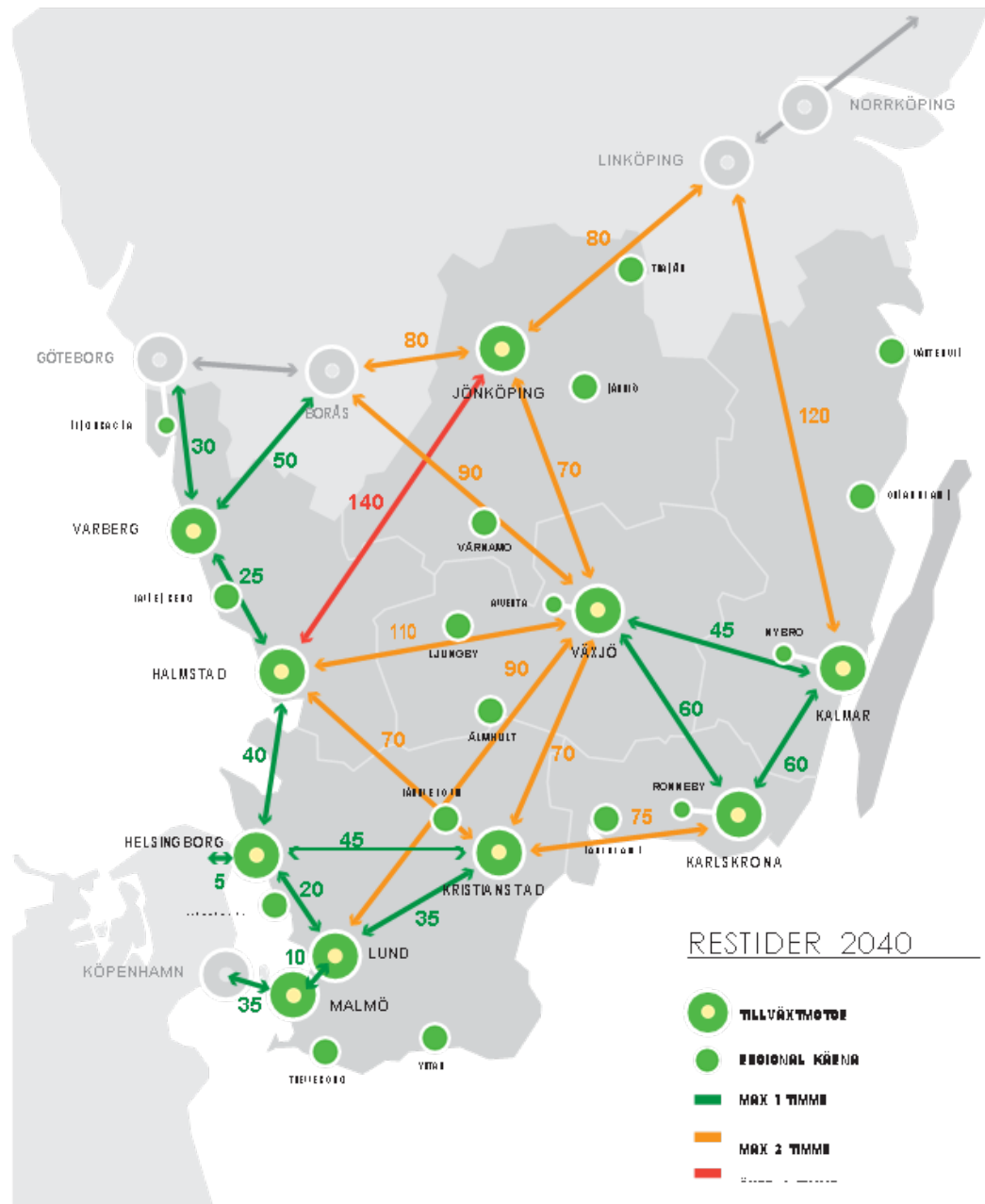
Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort.

Kollektivtrafiken måste samtidigt vara effektiv ur flera aspekter.

#### Vad behöver göras?

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder ska prioriteras för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige

- Investera i infrastruktur som gör det möjligt att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige



*Positionspapper kollektivtrafik, bilaga 5*

Utöver ovan beskrivna Regionsamverkan i Sydsverige (RSS) finns en uttalad ambition från Region Jönköpings län att i samma utsträckning förstärka och utveckla kommunikationerna och biljettsamarbetet över länsgränserna till Västra Götaland och Östergötland.

### 4.3.2 Funktionella områden

I funktionella områden har människor sin tillhörighet, arbete, sociala liv och sin övriga tillhörighet över en geografisk yta som inte stämmer med administrativa regioner. Dessa områden finns i många gränsbygder och styrs av kulturella och praktiska förhållanden.

Områdena har olika behov av kollektivtrafik utifrån den lokala strukturen.

I dessa områden som kan beröras av flera kollektivtrafikmyndigheters beslut är det extra viktigt att kunna erbjuda tidtabellsinformation som ger en samlad bild av utbudet. Internetbaserade sökmotorer som omfattar flera regioners trafik är ett bra hjälpmedel för att få överblick över trafikutbudet i dessa områden.

Även närtrafiken (som behandlas längre fram) är anpassad så att möjlighet finns att åka över regiongräns.

### 4.3.3 Arbetsmarknadsregioner och regional tillväxt

Hög turtäthet och korta restider ger goda pendlingsmöjligheter och medverkar till att förstora arbetsmarknaden. Den enskilda individen ges bättre förutsättningar att söka arbete inom ett större geografiskt område med en rimlig pendlingstid.

Näringslivets möjligheter att rekrytera kompetent personal underlättas.

Sammantaget medverkar detta till ökad tillväxt i samhället. En bra utbyggd kollektivtrafik är ett redskap för att bygga det långsiktigt hållbara samhället.

Vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping har ett antal studier genomförts för att klargöra konsekvenserna av förbättrad tillgänglighet inom och mellan kommuner och regioner. Ett modernt transportsystem med kortare restid ger ökad tillväxt i berörda regionala ekonomier men även för landet som helhet. Studier har också visat att frekventa resor – som arbetspendling och möten mellan företag – har en särskilt stor tidskänslighet vid kontaktavstånd inom intervallet 20-45 minuter. Förkortas avståndet inom detta intervall ökar antalet resor mycket kraftigare än vid förkortningar bortom gränsen 45-50 minuter. Dessa tidsavstånd avser själva resan och inkluderar inte anslutnings- och avslutningsresor vid tågresande.<sup>1</sup>

Detta understryker såväl vikten av en utbyggd kollektivtrafik som behovet av att åstadkomma tydliga restidsförkortningar med ett ”hela resan-perspektiv” med strävan att angränsande kommuncentra kan nås med mindre än 45 minuters restid. (Se bilaga 2)

---

<sup>1</sup> Fritt översatt från JIBS Working Paper Series No 2004-1 ”Europakorridoren - ...” av Börje Johansson m.fl.

#### 4.4 Allmän trafikplikt

All kollektivtrafik som upphandlas av RKM och delfinansieras med skattemedel ska föregås av beslut om Allmän trafikplikt. Detsamma kan också gälla större förändringar som inte ryms inom gällande avtal. Beslut om Allmän trafikplikt ska kunna härledas ur det Regionala trafikförsörjningsprogrammet med motiveringar om t ex omfattningen av trafiken, miljö- och/eller tillgänglighetskrav eller andra fordonskrav och kan överklagas till förvaltningsdomstol. Beslut om Allmän trafikplikt ska fattas i god tid före upphandling men behöver inte fastställa val av trafikslag, det vill säga buss, bil och/eller spårbunden trafik. Ett sådant beslut bör inte ligga ”vilande” utan trafiken ska komma till stånd snarast möjligt. Om tänkt trafik inte kommer att förverkligas bör beslutet upphävas genom nytt beslut.

Annonsering angående avsikt att ingå trafikavtal ska göras ett år före det att förfrågnings-underlag sänds ut. Mellan förhandsannonseringen och den slutliga upphandlingen ska Samråd inför upphandling (SIU) genomföras. SIU ska bl.a. ge svar på frågan om trafikföretagen har intresse av att driva trafiken kommersiellt. Efter SIU rekommenderas att beslut om Allmän trafikplikt fattas, dock senast före tilldelningsbeslut meddelas. Det anses tillräckligt med SIU för information till trafikföretagen och att särskilt möte/info som efterfrågar intresse att driva kommersiell trafik inte fordras.

Vid länsgränsöverskridande trafik kan en kollektivtrafikmyndighet besluta om Allmän trafikplikt dock efter att en dokumenterad överenskommelse fattats mellan berörda myndigheter genom protokoll, avtal eller dylikt.

Beslut om Allmän trafikplikt ska delges av RKM enligt 16§ första stycket och 17§ första stycket delgivningslagen (SFS 1970:428). RKM:s beslut om allmän trafikplikt får överklagas av den som på kommersiell grund tillhandahåller eller avser att tillhandahålla kollektivtrafiktjänster som berörs av trafikplikten. RKM-beslut i enskilt fall enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Vid eventuell överklagan till kammarrätt krävs prövningstillstånd.

Huvuddelen av de upphandlade trafikavtalen har följande löptider och omfattas av allmän trafikplikt:

- |                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| - Stadstrafiken Jönköping   | 2031        |
| - Regionbussar <sup>2</sup> | 2029        |
| - Krösatåg                  | 2033        |
| - Serviceresor              | 2022, 2024  |
| - Östgotapendeln            | 2025        |
| - Västtåg                   | 2024 (2027) |

---

<sup>2</sup> Inkluderar stadstrafiken i Nässjö, Värnamo och Tranås.

Utöver redovisade avtalslängder finns i vissa fall så kallad optionsrätt i avtalen som möjliggör en förlängning av gällande avtal.

## 4.5 Kommersiell trafik

De allmänna kraven på regionens kollektivtrafik som beskrivs ovan kan garanteras enbart genom den av samhället upphandlade trafiken. Den kommersiellt drivna kollektivtrafiken har att bestämma över sin egen inriktning, omfattning och utformning av trafiken.

Intressenter som avser att bedriva kollektivtrafik på kommersiell grund ska anmäla detta till RKM och till Samtrafiken i Sverige AB senast 21 dagar före trafikstart i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2012:2. Samma tidsrymd gäller för anmälan om trafiks upphörande.

Det är dock RKM:s önskan att även kommersiellt driven trafik strävar efter motsvarande uthållighet och stabilitet i trafiken, hög anpassning till människors olika behov, miljöanpassning av fordon och val av drivmedel.

Vid överläggningar med branschföreträdare och enskilda trafikföretag har det inte framkommit något intresse att starta och köra kollektivtrafik på kommersiella grunder i regionen i större utsträckning än när detta skrivs år 2020. Det får RKM att i ett kortare perspektiv, 3 – 5 år, utgå ifrån att nuvarande omfattning av denna trafik förblir i stort oförändrad. RKM är emellertid positiv till kommersiella initiativ. Det finns exempel på visst biljettsamarbete med den kommersiella trafiken för att förenkla för daglig pendling.

En god dialog mellan RKM och branschen är angelägen. RKM avser medverka till att det sker kontinuerligt.

RKM ska tillse att initiativ för utbyggd kommersiell kollektivtrafik erhåller tillgänglighet till de kollektivtrafikanläggningar (angöringspunkter) som önskas samt att tekniska informationssystem i möjligaste mån inkluderar denna typ av trafik.

*Kommersiell trafik, se bilaga 4*

## 4.6 Miljö och hållbart samhälle

Transportsektorn är en viktig aktör i arbetet med att skapa det hållbara samhället. Sektorn svarar för en betydande andel av klimatpåverkande gaser och orsakar också miljöproblem som avgaser och buller.

Transportsystemen är också utrymmeskrävande vilket är en utmaning i de växande städerna. Antalet dödade och skadade i trafiken kan också reduceras genom ett ökat resande i kollektivtrafiken som generellt är mycket säker oavsett trafikslag.

En väl utformad kollektivtrafik bidrar aktivt till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Genom en utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik med attraktivt turutbud finns en bra förutsättning för ökad andel resenärer som väljer kollektivtrafiken framför den egna bilen.

Val av fordonstyp, motorteknik och drivmedel är också avgörande för en minskad miljöpåverkan.

En väl utbyggd och tillgänglig kollektivtrafik bidrar aktivt till en samhällsutveckling i linje med det globala samhällets ansträngningar för att komma till rätta med ovan nämnda problem.

Krav ställs på kollektivtrafikens utformning att genom ett attraktivt turutbud som är energisnålt och samtidigt drivs med förnybara drivmedel öka andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken framför bilen. Det innebär att framtidens fordonsflotta inom tågtrafiken ska anpassas till att kunna köras på förnybara drivmedel där eldrift inte är ett alternativ.

Valet av fordon ska i så stor utsträckning som möjligt baseras på antalet resande för god energieffektivitet och därmed minskad negativ miljöpåverkan. Även valet av drivmedel till fordonsflottan ska göras med hänsyn till energieffektivitet och miljöpåverkan.

#### *4.6.1 Myndighetens interna miljöarbete*

Jönköpings Länstrafik är en del i Region Jönköpings läns certifikat i ledningssystem för miljö enligt ISO 14001. Syftet med miljöledningssystemet är att styra mot minskad miljöpåverkan från organisationen och dess aktiviteter.

I trafikupphandlingar styr Jönköpings Länstrafik riktningen för miljöpåverkan genom successivt ökade miljökrav vid varje upphandlingstillfälle. Exempel på krav är utfasning av fossila drivmedel och minskad energianvändning samt låga nivåer av avgaser och buller.

Utfasningen av fossila drivmedel sker i snabb takt medan ökad energieffektivitet och minskat buller är en stor utmaning. Genom införande eldrivna fordon finns potential för att minska både energianvändning och buller.

Det är inte bara den utförda trafiken som har påverkan på miljön. Trafikföretagens övriga verksamhets miljöpåverkan krävställs genom ett aktivt miljöarbete hos Trafikföretaget. Miljöarbetet ska leda till ständiga förbättringar. Därför ställs krav



på miljöledningssystem som uppfyller kraven i ISO 14001, EMAS eller motsvarande och som är certifierat av oberoende tredje part ackrediterat för certifieringar enligt ovan nämnda standarder.

Intressenter som påverkar myndigheten avseende krav och/eller måluppfyllnad är bland andra:

- Regional utvecklingsstrategi (RUS). Innehåller mål för en minskad miljöpåverkan från kollektivtrafiken.
- Region Jönköpings läns Program för hållbar utveckling 2017-2020. Innehåller mål för att öka andelen förnybara energislag. Ett uppdaterat program för åren 2021-2024 är under framtagande.
- Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik via Branschgemensamt miljöprogram. Innehåller mål avseende klimatpåverkande gaser och energianvändning, luftkvalitet och buller. I tillhörande Miljökravbilaga 2018 finns miljökrav som är kopplade till miljöprogrammet och är tänkt att användas vid trafikupphandlingar för bl.a. busstrafik.

#### 4.7 Jämställdhet/social hållbarhet

Människors resande varierar mycket beroende på kön, bostadsort och yrkesval. Särskilt markant är att kvinnor oftare reser kortare sträckor och mer kollektivt än män. Detta riskerar att begränsa arbetsmarknaden för kvinnorna och även deras karriärmöjligheter genom att arbetsmarknaden krymper geografiskt. Att kunna resa bekvämt, ofta och med en låg tidsinsats medverkar till mer jämställda levnadsförhållanden mellan män och kvinnor.

Enskilda människors val av yrke och boendeort utökas genom en tillförlitlig kollektivtrafik och medverkar därmed till att utjämna de regionala utvecklingsmöjligheterna.

Barn, ungdomar och låginkomsttagare är andra grupper för vilka en bra kollektivtrafik är särskilt viktig. För dessa är prisvärdhet och tillgänglig information speciellt angelägna.

Den sociala hållbarhetsdimensionen kan beskrivas som ofta överskuggad av de ekonomiska och ekologiska dimensionerna, men har på senare år börjat uppmärksammas allt mer i forskning och planering. Intresset för social hållbarhet i planering av kollektivtrafik kan sägas ha ökat under det senaste decenniet.

Transporter och kollektivtrafik är avgörande komponenter för människors möjligheter att kunna tillgodogöra sig sina medborgerliga rättigheter och därmed viktiga redskap i arbetet mot en socialt hållbar utveckling.

Generellt tenderar kollektivtrafik att ses som någonting godartat och samhällsnyttigt men den kan även vara en bärare av negativa effekter, såsom barriärer, samt bidra till samhällets ökade mobilitetsklyftor, beroende på hur den planeras och anpassas. Faktorer som kön, etnicitet, social klass, sexualitet och fysiska förmågor kan ge upphov till begränsad mobilitet, vilket kan vara en grund till ojämlikhet.

Ojämlikheter inom transportsystemet kan resultera transportrelaterat socialt utanförskap, vilket innebär att vissa människor hindras från att delta i det ekonomiska, sociala och politiska livet när det önskas och krävs.

På olika nivåer i samhället, inte minst inom kommuner och regioner, har det skett ett arbete under det senaste decenniet för att fånga in vad som menas med social hållbarhet eller nytta och hur det ska kunna mätas. Kunskap har sökts om hur sociala nyttor ska kunna kvantifieras och integreras i olika kalkyler bland annat rörande kollektivtrafiksatsningar.

Forskarna Honkaniemi, Wimark, Juarez, Lagerqvist och Rostila redovisar genom en litteraturstudie<sup>3</sup> att det inom forskningen inte finns någon ömsesidig förståelse över hur social hållbarhet ska definieras eller mätas. Studierna åberopar exempelvis olika teorier i sina diskussioner av social hållbarhet. Teorier om socialt kapital, social exkludering, boendesegregation och/eller social jämlikhet/rättvisa används omväxlande i arbetena.

De flesta av de genomgångna studierna kan kategoriseras i sex kategorier med avseende på hur sambandet mellan kollektivtrafik och sociala faktorer hänger samman. Dessa samband kan leda både till positiva och negativa effekter:

1. Geografiska avstånd mellan arbetsplatser och boende leder till exkludering, så kallad rumslig felmatchning.
2. Den byggda miljön skapar fysiska hinder för invånarna att använda kollektivtrafiken, exempelvis för rörelsehindrade personer.
3. Ekonomi och inkomstskillnader skapar barriärer för invånare att använda kollektivtrafiken, exempelvis för låginkomsttagare.
4. Upplevd rädsla och trygghet leder till att vissa grupper använder kollektivtrafiken mindre, exempelvis kvinnor.
5. Sociala kontakter och möten i kollektivtrafiken underlättar social sammanhållning.
6. Kollektivtrafik leder till en förbättrad hälsa, exempelvis genom minskade utsläpp.

---

<sup>3</sup> Social hållbarhet i kollektivtrafiken, 2017

#### 4.8 FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning

Konventionens syfte är att stärka skyddet av de mänskliga rättigheter som personer med funktionsnedsättning har enligt de konventioner som redan finns. Den fokuserar på ickediskriminering och listar nödvändiga åtgärder för att personer med funktionsnedsättning ska kunna åtnjuta såväl medborgerliga och politiska som ekonomiska, sociala och kulturella rättigheter.

Kollektivtrafiken ska medverka till att utjämna förutsättningarna för människor. För grupper med olika slags funktionsnedsättning är en väl fungerande kollektivtrafik med ett kostnadseffektivt reseerbjudande ofta en förutsättning för att kunna resa till/från arbete och studier liksom för besök hos vänner, samhällsinstitutioner, privat och offentlig service. För det goda samhällets utveckling är en väl fungerande kollektivtrafik av stor betydelse.

#### 4.9 FN:s barnkonvention

I FN:s Barnkonvention stadgas barns rättigheter. Barnkonventionen blev svensk lag år 2020. Av denna framgår bl.a. att

- ett barn är varje människa under 18 år,
- alla barn har samma rättigheter och värde inget barn får diskrimineras,
- varje barn har rätt att uttrycka sin mening och höras i alla frågor som rör henne/honom. Barnets åsikt ska beaktas i förhållande till barnets ålder och mognad,
- varje barn har rätt att skyddas mot fysiskt och psykiskt våld, samt
- barn med funktionsnedsättning har rätt till ett fullvärdigt och anständigt liv som möjliggör ett aktivt deltagande i samhället.

Regionen har åtagit sig att efterleva Barnkonventionen. Barn och ungdomar är en stor resenärgrupp som ställer särskilda krav på trafikens tekniska utformning och bemötande. I kollektivtrafiken är det särskilt angeläget att barnet som resenär får särskild uppmärksamhet och att deras intressen tillvaratas. En bra tillgänglighet för barn i kollektivtrafiken kommer även andra resenärer till nytta.

## 5 Tre olika perspektiv på kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån tre perspektiv:

- resenären
- trafikeringen
- samhällets perspektiv

### 5.1 Resenärens perspektiv

#### 5.1.1 Resande, beteende, individanpassad service

Trafikerbjudandet till regionens invånare ska utvecklas med hög turtäthet och kort restid. För att bryta vanemönster och locka nya resanden behöver beteendepåverkande aktiviteter riktas till både enskilda och arbetsgivare. Sådana insatser torde vara en förutsättning för att nå målet för resandeökningen fram till 2035.

Barn och ungdomar är en stor och viktig resenärsgrupp. Barnperspektivet behöver stärkas i planeringen och genomförandet av kollektivtrafiken.

Trygghet är ett nyckelord för resenären före, under och efter resan. Särskilt utsatta för otrygghetskänslor är kvinnor, unga vuxna, storstadsbor och barn enligt en rapport som framtagits av organisationen Tryggare Sverige. Otrygghet kan leda till att man väljer bort kollektivtrafikresandet. Otrygghet kan även gälla de miljöer som resenären vistas i som t.ex. vägen till och vid hållplatser, stationer och olika typer av fordon. Säkerhet och trygghet avser även förarnas kunskaper i trafiken och förståelse för resenärerna. Även personalens uppträdande har betydelse för att resenären ska känna sig säker och trygg. Därför behövs trygghetskapande åtgärder inom verksamheten.

Med utgångspunkt från tidigare redovisad verksamhetsidé att regionens kollektivtrafik ska ”bedrivas med omtanke om resenärerna samt erbjuda prisvärda, enkla och säkra resor” gäller följande framgångsfaktorer i relationen till medborgare/kund:

- enkelt
- pålitligt
- säkert
- prisvärt

Starkt fokus ska riktas mot dessa framgångsfaktorer i utvecklingsarbetet. Andra viktiga framgångsfaktorer är frekvent och regelbunden dialog med länets kommuner och angränsande län. Det är dessutom angeläget att framhålla följande:

- *Hög kundnöjdhet* – säkras genom kontinuerliga kundundersökningar.
- *Bra tillgänglighet* – ska prägla verksamheten genom anpassning av fordon, hållplatser, bytespunkter, anläggning av pendlarparkeringar och utveckling av informationssystem för att underlätta kollektivt resande.
- *Snabbt och bekvämt* – trafiken byggs i starka stråk mellan befolkningstäta orter inom regionen respektive till angränsande regioner. Uppgiften är att skapa linjer med korta restider och hög turtäthet som sammanbinder kommun- och regioncentra med varandra. Restiden bör aldrig överstiga 1,5 gånger bilens. Lägre kvot eftersträvas vid längre resor.
- *Gränslöst* – att trafiken planeras kommun- och regiongränsöverskridande. Kommuncentra liksom region- och/eller högskolecentra i angränsande regioner har samma dignitet som motsvarande trafik inom regionen. Regionen har en positiv inställning till önskemål om ökad gränsöverskridande trafik från andra RKM om kriterierna ovan gäller.

Ovan listade strategier med fokus på resenären resulterar i att länet kan knytas samman i förstörade arbetsmarknadsregioner.

Nedan redovisas exempel på åtgärder som RKM avser att utveckla i kommande fleråriga handlingsplaner för att genomföras successivt under programperioden.

- Översyn av linjesträckning med syfte att korta restiderna och öka turutbudet i huvudstråken.
- Fokus på arbetsplatsers arbetstider i tidtabellsarbetet.
- Studera lämplig lokalisering och anläggning av pendlarparkeringar för bil och cykel.
- Uppsökande verksamhet hos större arbetsgivare i syfte att stimulera dem att ge personalerbjudande om subventionerade periodkort.
- Utveckla former och metoder för beteendepåverkande aktiviteter riktat mot allmänheten.
- Utveckla dialogen om trafikens kvalitet och utveckling med resenärerna, t.ex. via sociala medier.
- Initiera och medverka till att trygghetsskapande åtgärder förstärks inom kollektivtrafikmiljön utifrån ett hela resan-perspektiv. Detta sker i nära samverkan med regionens kommuner.
- Utveckla formerna för dialog med barn och ungdomar samt genomföra återkommande barnkonsekvensbedömningar av kollektivtrafiken. Detta sker i samverkan med operatörerna och regionens kommuner.
- Ge all personal inom RKM kunskap om FNs barnkonvention och stimulera operatörerna till motsvarande insatser syftande till att skapa ett bra bemötande av barn och ungdomar i trafiken.

## 5.2 Samhällets perspektiv

### 5.2.1 Regional tillväxt

Att utveckla bättre tillgång till kollektivtrafiken har stor betydelse för ökad tillväxt och ökad välfärd. Kollektivtrafiken utgör ett viktigt instrument för att vidga arbetsmarknadsregionerna och få en ökad diversitet på arbetsmarknaden.

Region Jönköpings län har en viktig roll i att beakta transportsystemets hållbarhet i samklang med den regionala utvecklingen. Regionens pendlingsmönster nu och i framtiden är centralt för utvecklingen av framtidens kollektivtrafikstråk, men även en långsiktigt hållbar ortstruktur med utgångspunkt i offentlig och kommersiell service.

Regional produktion av biodrivmedel som finner avsättning inom regionen är ett exempel på hur det skapas regional tillväxt.

### 5.2.2 Samhällsplanering

Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafikens konkurrenskraft och hur samhällets fysiska planering utformas. Det är av största betydelse hur kommunernas översiktsplaner, regionens utvecklingsstrategi och den statliga och regionala samt kommunala planeringen främst av infrastruktur formas för kollektivtrafikens möjligheter att lyckas.

Ett hållbart transportsystem fordrar en förändrad syn på kollektivtrafiken som utgår ifrån ett tydligare systemperspektiv där kollektivtrafiksystemet blir strukturbildande för samhällsutvecklingen. Med detta menas att trafiken och den tillhörande infrastrukturen är mer styrande för människors dagliga livsval; på vilket sätt man reser till arbete och studieort, var man väljer att bosätta sig m m.

Kollektivtrafiken är starkt beroende av att alla delar av en resa fungerar för att upplevas som ett tryggt och attraktivt alternativ. En samlad och medveten bebyggelseplanering med rimliga avstånd till kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att få ett effektivare resursutnyttjande och möjliggöra en mer attraktiv kollektivtrafik.

Ur trafikförsörjningssynpunkt har Jönköpings län, trots en hög andel landsbygdsbefolkning, en förhållandevis samlad struktur vilket ger en relativt god närhet till kollektivtrafik. Den samlade strukturen möjliggör trafikering av ett antal trafikstråk som ger god tillgång på kollektivtrafik för flertalet medborgare.

År 2017 hade 84% av länets befolkning närmre än en kilometer till en hållplats eller station som på vardagar frekventeras av minst åtta turer i var riktning (*källa SCB*).

### *5.2.3 Regional och kommunal planering*

Trafikfrågorna integreras i samhällsplaneringen – detta avser både kommunalt som regionalt. Kollektivtrafiken ges en framskjuten roll i såväl kommunala översiktsplaner som i den regionala utvecklingsstrategin.

En tydlig regional grundstruktur för kollektivtrafiken måste stödjas av den kommunala bostads- och trafikplaneringen och bebyggelseutvecklingen liksom ge möjlighet till förtätning i kollektivtrafiknära lägen. Verksamheter av stort publikt intresse såsom köpcentra och idrottsanläggningar bör planeras i områden som kan trafikförsörjas på ett för kollektivtrafiken gynnsamt sätt.

Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som behandlar mark- och vattenanvändning.

Regionens interna planering vad gäller utformning och placering av verksamheter måste ta stor hänsyn till de behov resenärerna med kollektivtrafiken har vad gäller attraktiv åtkomst till verksamheterna.

Jönköpings län har en stor landsbygd med en tydlig urbanisering till städerna. De mindre tätorterna kring kommunhuvudorterna har ofta en negativ befolkningsutveckling vilket gör att orter som inte ligger i ett trafikstråk kan ha dåliga förutsättningar för att kunna erhålla en högfrekvent kollektivtrafik. Linjer i dessa områden har i regel en hög skattesubventionsgrad.

Bilen kommer till följd av ovan beskrivna förutsättningar att även i framtiden ha en roll som en del av ett effektivt resande vilket i sin tur gör att fler anläggningar som pendlingsparkeringar i anslutning till starka kollektivtrafikstråk kommer att behöva etableras och byggas ut.

### *5.2.4 Infrastruktur och roller*

Infrastrukturen avgör i hög grad möjligheterna till effektiva transporter, inte minst för kollektivtrafik med buss och tåg. Den regionala infrastrukturen formas av Region Jönköpings län och Trafikverket. Prioriteringar görs av Region Jönköpings län i den regionala transportplanen i samspel med Trafikverket och den nationella transportplanen.

Tydliga kollektivtrafikstråk ger en tydlig prioritetsordning mellan de satsningar som föreslås. Det är av stor vikt att regionala målpunkter identifieras och analyseras utifrån kollektivtrafikens förutsättningar, framkomlighets- och tillgänglighetskrav samt möjlighet till utveckling.

Viktiga målpunkter är bl.a. resecentra, kommuncentra, stora arbetsplatsområden, högskolor/universitet och gymnasieskolor, kulturutbud, sjukhusen i Jönköping, Eksjö och Värnamo samt stora köp- och evenemangcentra. I dessa regionalt

viktiga målpunkter förutsätts att den fysiska planeringen prioriterar en effektiv omstigning mellan gång-, cykel- och kollektivtrafik.

- Då transporter är en grundläggande förutsättning för samhällsutveckling bör Region Jönköpings län i ökad omfattning beakta och bevaka kollektivtrafikens behov i samband med upprättande av den Regionala utvecklingsstrategin och Regionala transportplanen.
- Region Jönköpings län bör prioritera fysiska åtgärder för att underlätta för resenärer med kollektivtrafiken att komma till regionens verksamheter på ett snabbt och bekvämt sätt.
- Trafikverket föreslås verka för att kollektivtrafiken prioriteras i den statliga infrastrukturplaneringen med hänsyn till Regional utvecklingsstrategi, Regionalt Trafikförsörjningsprogram samt Regional transportplan.
- Trafikverket och kommunerna föreslås öka sina insatser för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet på gator, vägar och järnväg.
- Kommunerna föreslås uppmärksamma, prioritera och planera för kollektivtrafikens behov i den fysiska planeringen.
- Kommunerna föreslås ta ett aktivt och ekonomiskt ansvar för att utveckla och underhålla goda bytespunkter, hållplatser och terminaler samt att prioritera attraktiva lokaliseringar av dessa i samverkan med Jönköpings Länstrafik och Trafikverket i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet.
- Kommunerna föreslås utforma trafik- och parkeringsplaner som stöder utvecklingen av den lokala och regionala kollektivtrafiken.

### 5.3 Trafikeringens perspektiv

#### 5.3.1 Principer för trafikeringssupplägg

Kollektivtrafiken utgör ett system med ett antal nivåer och trafikeringssprinciper. De olika nivåerna ska fungera som en del av en resa med strävan mot ett sammanlänkat trafiksystem med ett ”hela resan-perspektiv”.

För att dra nytta av kollektivtrafikens fördelar koncentreras satsningarna främst till ett antal stråk med hög standard vad avser trafikutbud och tillgänglighet.



Genom att styra resurser till de starka stråken, ges flertalet av regionens invånare en god kollektivtrafikförsörjning med hög beläggning vilket i sin tur medverkar till ett långsiktigt hållbart samhälle.

Det råder stor enighet mellan kommunerna och Region Jönköpings län om att i de starka stråken prioritera hög turtäthet, korta restider samt resor över länsgräns.

Sambandet mellan restid och pendlingsbenägenhet är klarlagt och kan sägas vara en väsentlig faktor för att dels erhålla förstora arbetsmarknadsregioner och ökad benägenhet att välja kollektivtrafik framför den egna bilen.

Då snabbhet i trafiken kräver färre stopp samt så gena resvägar det är möjligt kommer detta i vissa fall att drabba vissa mindre orter som befinner sig utanför stråken med mycket stark trafik. För vissa resenärer boende utmed linjer som får ett reducerat antal hållplatser kan närtrafik vara en lösning. Arbets- och skolpendling avses dock inte att klaras med närtrafikens utbud.

De regionala busslinjer som ingår i stomlinjenätet bör inspireras av principerna för tågtrafiken, d.v.s. snabba linjer med frekventa, regelbundna avgångar och ett antal högklassiga hållplatser på strategiska platser.

Förutom effektiva transporter på det statliga vägnätet förutsätter den regionala stomlinjetrafiken en tydlig prioritering i stadsmiljön och väl utformade omstigningspunkter.

Anslutande lokaltrafik samt i viss mån anropsstyrd trafik (oftast närtrafik), vilken är lämplig som yttäckande komplement i svårförsörjda områdena, fungerar som uppsamling mot de starkt trafikerade stråken.

### *5.3.2 Nivåindelning*

Regionens kollektivtrafik ska erbjuda ett långsiktigt stabilt, pålitligt och förutsägbart reseutbud med korta restider och hög turtäthet. Kollektivtrafiken ska medverka till ett långsiktigt hållbart samhälle, förstora arbetsmarknadsregioner

samt ge flertalet invånare, inklusive personer med funktionsnedsättning, god tillgång till kollektivtrafik.

Regionens kollektivtrafik utgörs av allmän kollektivtrafik såsom tågtrafik, regionbussar och stadstrafik. Serviceresor består av färdtjänst, sjukresor och närtrafik där närtrafiken utgör ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken.

Prissystemen mellan de olika trafikslagen skiljer sig åt. För den allmänna kollektivtrafiken finns ett gemensamt prissystem för hela verksamheten.

Buss och tåg har olika för- respektive nackdelar. Tågets främsta fördel är hög passagerarkapacitet, snabba resor samt att tågresan upplevs bekvämare av den resande. 60 procent av regionens invånare bor inom 2 km-radie till en järnvägsstation/hållplats. Tåget har en högre kilometerkostnad vilket medför behov av en högre beläggning. Bussen är i motsats till tåget flexiblere, billigare och kan komma närmare resmålet. Bussen har normalt sett en lägre medelhastighet och passagerarkapacitet samt konkurrerar om utrymmet med övrig vägtrafik.

#### Nivå 1, storregionala stråk

Denna nivå är resandestark och passerar regiongräns. Strävan är att åstadkomma likartat utbud till motsvarande målpunkter/orter i angränsande region som inom den egna regionen. Tågtrafiken dominerar dessa stråk och kompletteras eller ersätts i vissa fall med busstrafik. Stråken utgör ryggraden i kollektivtrafiksystemet med trafik till angränsande regioner. Trafikeringen ska tillgodose en god eller mycket god kvalitet av utbud och turer. Genom de storregionala stråken ges regionens invånare kontakt med södra och västra stambanorna samt de regionala tåg- och bussystemen i angränsande regioner.

#### Nivå 2, regionala stråk

Stomnät med regionbussar och regionaltåg som binder samman regionens större tätorter och städer med fokus på förstörade arbetsmarknadsregioner. Regionbussar kompletterar eller ersätter i vissa fall tågtrafiken där möjlighet till sådan saknas eller för att nå önskad turtäthet.

I detta system prioriteras effektivitet och korta restider vilket får till följd att regiontågen stannar vid ett begränsat antal stationer samt att regionbussarna företrädesvis stannar utmed huvudstråket. Detta förutsätter goda bytesmöjligheter och pendlingsparkeringar för bil och cykel i direkt anslutning till bytespunkterna. Grundprincipen för trafikeringen är att flertalet invånare tillförsäkras en kollektivtrafik med mycket god kvalitet och stort utbud.

#### Nivå 3, stadstrafik

Stadstrafiken i Jönköping binder samman det befolkningstäta Jönköpingsområdet med hög turtäthet och tillgänglighet. En fortsatt stark utveckling av denna är avgörande för att kommunen ska kunna hantera den planerade befolkningstillväxten. Turtäthet, korta restider och komfort är avgörande för trafikeringen särskilt när det gäller arbets- och studiependling. Utvecklingen av trafiken förutsätter ett mycket nära samarbete med Jönköpings kommun särskilt när det gäller infrastrukturella åtgärder som kommunen har det ekonomiska ansvaret för.

Ett antal av regionens kommuner efterfrågar gemensamma utvecklingsinsatser för lokal stads-/tätortstrafik också utanför Jönköping.

En stads storlek och utformning med exempelvis barriäreffekter som järnvägar, vattendrag samt nivåskillnader kan ha stor betydelse för efterfrågan på

kollektivtrafik. Även verksamheter som stora arbetsplatser är viktiga parametrar för att ha underlag för en stadstrafik.

Stadstrafiken utformas för att underlätta omstigning till de regionala och storregionala systemen genom att sammanstråla vid centrala noder och stråk.

RKM stödjer de kommuner som vill utreda och utveckla sådan trafik. Stadstrafik körs när detta skrivs i Nässjö, Värnamo och Tranås.

#### Nivå 4, närtrafik

Trafiken i denna nivå ska tillgodose människors behov av en grundläggande service av kollektivtrafik i regionens glesare befolkade delar, mindre orter och landsbygd.

Huvuduppgiften är att erbjuda resor till kommuncentra alternativt närmaste större ort för serviceändamål. En funktion som matartrafik till det ordinarie utbudet av tåg- och busstrafik är också till viss del en uppgift för närtrafiken.

Närtrafik avser inte att lösa resor till och från arbete och skola vilket innebär att möjligheten att åka är begränsad till ett visst antal resor per vecka samt att det finns definierade tidsfönster där det är möjligt att beställa en resa.

Genom att närtrafiken inte är öppen för allmänheten, regelverket kräver när detta skrivs att man är skriven på adressen man vill åka till/från, ingår inte närtrafiken i den allmänna kollektivtrafiken.

Närtrafiken är samordnad med färdtjänst och sjukresor och är anropsstyrd.

Trafikeringen utförs i princip alltid som anropsstyrd trafik.

Närtrafikens utveckling följs kontinuerligt upp för att se om verksamheten kan utvecklas vidare med bibehållen kostnadskontroll. Exempelvis kan närtrafiken i framtiden komma att spela en roll för att komplettera kollektivtrafikutbudet i de områden som i dag saknar kvälls- och helgtrafik.

Med attraktiva bytespunkter, pendlingsparkeringar och samåkningsplatser får ur kollektivtrafiksynpunkt svår försörjda och bilberoende delar av regionen tillgång till kollektivtrafiken.

### 5.3.3 Särskilda persontransporter

Verksamheten Serviceresor erbjuder resor som färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor samt ovan beskrivna närtrafik.

Genom satsning på ökad tillgänglighet och anpassning för funktionsvarierade kunder kan den allmänna kollektivtrafiken idag erbjudas kunder som tidigare var hänvisade till färdtjänst. Denna utveckling ska fortgå med målet att långsiktigt minska behovet av färdtjänst och riksfärdtjänst.

Färdtjänstberättigad har rätt till obegränsat antal resor inom färdtjänstområdet på de tider som anges inom regelverket under veckans alla dagar. Färdtjänstresa kan ske inom den egna kommunen men även mellan länets alla kommuner samt till områden, med begränsat avstånd, även in i angränsande län. För resor utanför länet därutöver gäller riksfärdtjänst. För färdtjänstresa uttas en egenavgift motsvarande kontantpriset i Länstrafikens gällande prislista (lägst en zon). Vid resa utanför länsgränsen tillkommer utöver aktuellt zonpris en extraavgift motsvarande priset 2,0 gånger för första zon.

Mycket tyder på att framtidens färdtjänstkunder kommer att göra fler resor per person än dagens kunder, till stor del beroende på att allt fler lever relativt längre och är relativt friskare, men också på grund av att framtidens äldre befolkning kan förväntas ta med sig större resvanor in i ålderdomen och därmed kan den förväntade ökningen bli ännu större. Med anledning av detta är det av ännu större vikt att åtgärder och uppfyllande av funktionskrav sker så att tillgänglighet och användbarheten ökar i den allmänna kollektivtrafiken.

#### 5.3.4 Samordning med kommunalt upphandlad trafik

Kommunerna uppmanas att konsultera Jönköpings Länstrafik i vilka resurser som redan existerar i linjenätet och som kan utnyttjas för skolskjutsresor. Så sker redan i stor utsträckning vad gäller gymnasieelevernas resor medan högstadieungdomarna ofta skjutsas i trafik upphandlad av kommunerna själva.

Denna typ av samordning kan bidra till att linjetrafik kan upprätthållas i områden som annars riskerar att förlora den fasta linjetrafiken samtidigt som suboptimering av samhällsresurser kan undvikas genom att reducera parallellgående trafik.

#### 5.3.5 Utbud

Turutbudet i den allmänna kollektivtrafiken varierar med hänvisning till ortens storlek, målpunkter etc. med utgångspunkt från resandeunderlag (faktisk pendling, inte enbart med kollektivtrafiken) och förväntat resande.

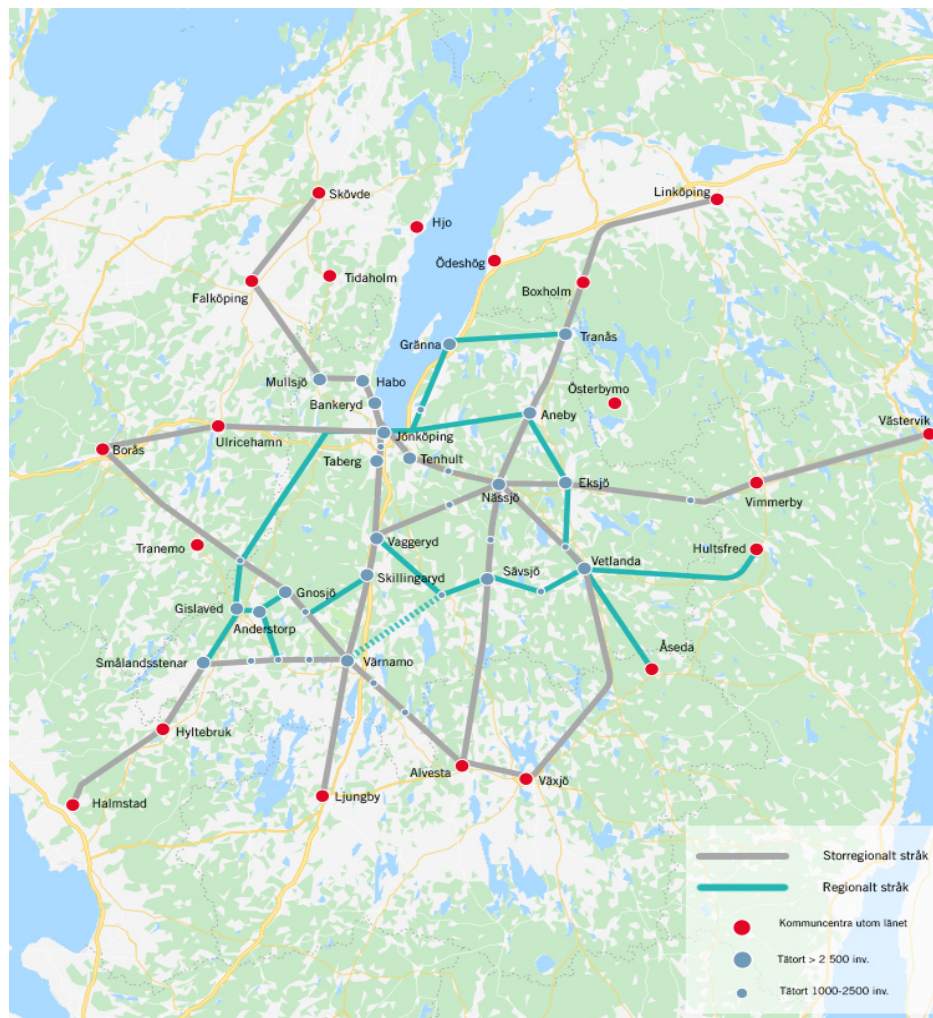
Nedan angivna antal dubbelturer är att betrakta som riktvärden för trafiken 2035. Hänsyn tas till restid då detta i hög grad påverkar pendlingsbenägenheten. Då pendlings-benägenheten dramatiskt sjunker om restiden överstiger 45-60 minuter beroende på sträckans längd måste hänsyn tas till resandeunderlag för de fall reserelationen ligger mellan två angränsande kommunhuvudorter. I dessa fall är målsättningen 12-16 dubbelturer.

<u>Relation</u>	<u>Turutbud/vardag</u>
Kommunhuvudort-angränsande kommunhuvudort med längst 60 min kollektivtrafikpendling:	<b>24 dubbelturer</b>
Kommunhuvudort-regionhuvudort alternativt angränsande högskoleort eller regionhuvudort:	<b>12-16 dubbelturer</b>
Kommunhuvudort-angränsande ort med mer än 2500 invånare alternativt funktionellt område:	<b>24 dubbelturer</b>
Kommunhuvudort-angränsande ort med 1000-2500 invånare:	<b>12-16 dubbelturer</b>

För stadstrafiken i Jönköping gäller ett varierat men högt turutbud. För övrig stadstrafik fastställs turtätheten i särskild ordning.

En koncentration av turutbud sker i tidslägen som överensstämmer med de mest frekventa tiderna för arbete och studier.

Det ska finnas en strävan att kunna erbjuda ett visst utbud av kvälls- och helgtrafik i regiontrafiken för att länets invånare ska kunna ta del av nöjes- och kulturutbud i närliggande större städer.



*Beskrivning av linjenätet nivå 1 och 2, utbyggt enligt programmet till år 2035*

### 5.3.6 Restider

Trafiken ska planeras utifrån följande riktvärden:

- Regioncentra (Jönköping). Här eftersträvas en restid om max 60 minuter. För att åstadkomma detta kan snabb- eller direkttrafik utan stopp och byten komma att prövas. Att beakta är att i enstaka relationer i regionen möjliggör inte dagens infrastruktur och lagstiftning (t ex hastighetsbegränsningar) att invånarna kan nå Jönköping på max 60 minuter.
- Angränsande kommuncentra under 45 minuter.

- Restidskvoter, dvs. restid med kollektivtrafik jämfört med bil ges följande referenspunkter för 2035: Tåg 0,8, Regionbuss 1,3 samt direkt-/expressbuss 1,2. För att ytterligare förstärka ett för resenären effektivt tidsutnyttjande vidtas åtgärder som underlättar utnyttjandet av restiden för arbete, läsning, avkoppling m m.

För att möjliggöra korta restider kan linjedragningar behöva justeras. För att åstadkomma rakare och snabbare linjer kommer anläggning av pendelparkeringar för såväl bil som cykel att fordras.

De större bytespunkterna, hållplatser och terminaler, på stomlinjerna i nivå 1 och 2 bör vara tillgängliga för människor med funktionsnedsättning senast 2025. I dagsläget bär kommunerna och Trafikverket ansvaret för detta.

### *5.3.7 Bytespunkter, hållplatser, terminaler*

Idag är det kommunerna och Trafikverket som ansvarar för och finansierar byggande och underhåll av bytespunkterna i kollektivtrafiken.

Stationer, terminaler och bytespunkter ska vara utformade för att underlätta enkla och snabba byten mellan transportslagen. De ska vara attraktiva, säkra, tillgänglighetsanpassade och väl underhållna samt förutsägbara. En handbok kring utformning av dem har tagits fram.

Cykelns roll i ett ”hela resan perspektiv” kan stärkas genom målmedvetna satsningar i infrastrukturen för cyklar kring och i anslutning till kollektivtrafik-anläggningar.

Bytespunkter i kollektivtrafiken ska kunna angöras och vara tillgängliga för all kollektivtrafik, kommersiell som upphandlad, på lika villkor. Eventuella avgiftssystem och principer för tilldelning av plats vid kapacitetsbrist bör utformas enligt i förväg fastställda och transparanta kriterier.

Information om stationernas och hållplatsernas tillgänglighet ska finnas bl.a. på Jönköpings Länstrafiks hemsida, [www.jlt.se](http://www.jlt.se), genom text och bilder.

Informationssystem utvecklas så att anpassad information om störningar och förseningar finns tillgänglig för enskild resenär/kund.

## 6 Mål 2035

Kollektivtrafiken ska tillgodose människors behov av resande men är också ett strategiskt redskap för att åstadkomma och tillvarata andra samhällsnyttor. En väl utbyggd kollektivtrafik medverkar till ökad samhällsnytta som:

- Större arbetsmarknadsregioner och ökad regional tillväxt
- Bättre folkhälsa och färre trafikolyckor
- Bättre miljö bl.a. genom mindre luftföroreningar och buller
- Ökad social hållbarhet
- Mindre slitage på gator och vägar
- Effektivare tidsutnyttjande för den enskilda individen
- Bättre framkomlighet för kollektivtrafik i städer

För utveckling av kollektivtrafiken i Jönköpings län sätts följande mål upp till år 2035.

### 6.1 Marknadsandel

*Mål till 2035:*

Andelen kollektivtrafik av det totala antalet motoriserade transporter ska vara 25 procent.

Kollektivtrafikens marknadsandel i Jönköpings län uppgick 2018 till 16 procent.

#### 6.1.1 Strategier för att nå målet för marknadsandel

Genom att kombinera offensiv regelbundet återkommande marknadsföring av kollektivtrafiken med utökad utbud där resandeunderlaget bedöms som störst.

Genom beteendepåverkande kampanjer.

Genom beslutsamma åtgärder från kommunernas sida för att minska attraktiviteten för att köra bil i stadskärnor och på ett tydligt vis ge busstrafiken företräde och tillgänglighet till attraktiva målpunkter. Åtgärder som gör att bilresandet inte ökar utan snarare minskar är nödvändiga för att nå målet.

#### 6.1.2 Framgångsfaktorer för att nå målet för marknadsandel

Attityden till kollektivtrafiken och hållbart resande, där ett ökat intresse hos allmänheten för miljöfrågor kombinerat med miljömässigt bra och bekväm fordonsflotta där tidsutnyttjandet kan optimeras genom att exempelvis få nyttja restid som arbetstid bör kunna öka kollektivtrafikens marknadsandel.



Tillgång och prissättning av parkeringsplatser är effektiva styrmedel för bidra till ett ökat kollektivt resande.

Stationerna och hållplatserna med tillhörande anläggningar kan sägas vara ”skyltfönster” för kollektivtrafiken och måste därför ge igenkännande samtidigt som det ska upplevas som både funktionellt, attraktivt och tryggt.

Tillgången på pendlarparkeringar intill omstigningspunkter och goda cykelparkeringar/-garage.

## 6.2 Antal resor

*Mål till 2035:*

78 procents resandeökning jämfört med 2018 till sammanlagt 40 miljoner resor.

Antalet resor är ett strategiskt mål för kollektivtrafiken, liksom marknadsandelen. Det avgörs av den attraktivitet och kvalitet som trafiken erbjuder, den tilltro och pålitlighet som resenärerna och allmänheten upplever att verksamheten lever upp till samt trafikens förmåga att medverka till att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle ur miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter.

Nuläget för antalet resor i de olika trafikslagen framgår av Bilaga 1.

### 6.2.1 Strategier för att nå resandemålet

För att åstadkomma angiven resandeökning kommer en lång rad åtgärder att behöva vidtas. Huvuddelen av ökningen förväntas ske genom att:

- Trafikplanering genomförs med utgångspunkt från kundernas resbehov
- Genomföra överenskomna åtgärder i ”Avsiktsförklaring för utveckling av stadstrafiken” i Jönköping tecknad 2018.
- Öka turtäthet, korta restider samt skapa nya direkt-/snabblinjer med stads- och regionbussarna.
- Öka attraktiviteten för tågtrafiken.
- Effektivisering och omprioritering av befintlig trafik. Trafik med lågt resande flyttas till områden med bättre resandeunderlag och större utvecklingspotential.
- Försöka styra över resenärer från sjukresor och färdtjänst till den linjelagda trafiken.
- Genomföra beteendepåverkande kampanjer och arbeta med företagsbearbetning i syfte att få fler att nyttja kollektivtrafiken både för arbets- och tjänsteresor.

### 6.2.2 Framgångsfaktorer för att nå resandemålet

För att klara den angivna målsättningen på ökningen av resandet med regionalstågen till 2035 är det helt nödvändighet med investeringar i regionens järnvägsnät.

Andra framgångsfaktorer är;

- Program för utveckling och byggnation av ett system med pendelparkering i anslutning till regionens huvudvägnät och i anslutning till större hållplatser, bytespunkter och terminaler. Parkeringarna avser såväl bil som cykel.
- Skapa prioriterade filer och framkomlighetsåtgärder för busstrafiken i samarbete med väghållarna.

### 6.3 Kundnöjdhet/kvalitet

*Mål till 2035:* (avser nöjda eller mycket nöjda)

Alla länsbor (allmän trafik) 60 procent  
Resenärer (allmän trafik) 70 procent

Kundnöjdhet mäts genom Kollektivtrafikbarometern, som är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av branschorganisationen Svensk Kollektivtrafik. De tillfrågade svarar på frågor utifrån en femgradig betygsskala. Nöjdukundindex, NKI, är en summering av betygen 4 och 5, d.v.s. den tillfrågades generella uppfattning om verksamheten.

2018 års resultat för Jönköpings län respektive riket blev följande:

<u>Tillfrågad grupp</u>	<u>Jönköpings län</u>	<u>Riket</u>
- Allmänhet	52 procent	53 procent
- Resenärer	63 procent	59 procent

#### 6.3.1 Strategier för att nå kundnöjdhetsmålet

Genom att kontinuerligt arbeta med marknadsanalyser och kundnöjdhetsmätningar och ständigt lyssna på kundernas behov och försöka tillgodose dessa.

Genom att kontinuerligt arbeta med förarcertifiering, för att höja servicegraden hos förarkåren.

Genom att kvalitetssäkra informationsflödet till resenärerna och snabbare få ut korrekt information vid störningar så att kunderna själva proaktivt kan välja bästa resealternativ.

Genom att fortsätta digitalisera kollektivtrafiken och genom att arbeta prognosstyrt för att ge bättre information vid trafikstörningar.

### **6.3.2 Framgångsfaktorer för att nå kundnöjdhetsmålet**

Kontinuerlig utbildning av bussförare, lokförare, tågvärdar och mekaniker och genom att arbeta med att höja statusen på dessa yrkeskategorier.

Kundcenterfunktion är en framgångsfaktor liksom en gemensam trafikledning för övergripande koordination av samtliga trafikslag i länet.

Aktivt arbeta med kundfokus i alla delar av leveranskedjan.

Järnvägs- och vägunderhåll samt alla faktorer som påverkar pålitligheten för kollektivtrafiken och minskar störningskänslighet.

Systematisk kvalitetsuppföljning av trafikavtalen samt ett engagerat arbete med att stärka förarnas och kundcenterpersonalens förmåga att ge god service och se sig som en mycket viktig del i kollektivtrafiken.

## **6.4 Tillgänglighet för resenärer med funktionsnedsättningar**

### *Mål till 2035:*

Fler ska kunna resa med allmän kollektivtrafik genom tillgänglighetshöjande åtgärder vid hållplatser och andra bytespunkter. Fler linjer ska kunna betraktas som fullt tillgängliga och redovisas i kommande TFP.

### **6.4.1 Strategier för att nå tillgänglighetsmålet**

Genom att ha ett framgångsrikt samarbete med berörda aktörer såsom kommunerna och Trafikverket i syfte att åstadkomma en god tillgänglighet utifrån ett hela-resan-perspektiv.

Genom en utveckling av informations- och biljettsystem underlättas användandet av kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättningar. Här eftersträvas också nationellt gemensamma lösningar.

#### *6.4.2 Framgångsfaktorer för att nå tillgänglighetsmålet*

I dagens fordonsflotta är alla fordon i ordinarie linjetrafik anpassade så att rullstolsburna kan komma ombord och resa under trygga förhållanden. Fortsatt utveckling pågår avseende andra hjälpmedel såsom hållplatsutrop och inre skyltning i alla fordon inom den allmänna kollektivtrafiken. Detta görs för resenärer i allmänhet och resenärer med funktionsnedsättningar i synnerhet.

Region Jönköping har när detta skrivs inte rådighet över infrastruktur knuten till kollektivtrafiken. Detta ansvar vilar på väghållaren, i praktiken på kommunerna och Trafikverket. Ett aktivt deltagande från kommuner och Trafikverk i att öka antalet fullt tillgängliga bytespunkter är av största vikt.

Minst en väl utvecklad bytespunkt finns i dagsläget i varje kommun, vanligtvis i anslutning till tågstationer i kommunhuvudorter. En utbyggnad av ytterligare anpassade bytespunkter planeras. I de större kommunerna är behovet sannolikt större än så och får prövas från kommun till kommun. Särskild omsorg måste också läggas på de bytespunkter där olika trafikslag möts och där byten mellan trafikslagen sker.

Jönköpings läns samtliga kommunhuvudorter (utom Gislaved) har en huvudbytespunkt i form av järnvägsstation i kombination med busstation vilka enligt det Regionala trafikförsörjningsprogrammets definition av ”fullt tillgänglig” är anpassade för resenärer med speciella behov. I Gislaveds kommuns fall är Smålandsstenar den bytespunkt som räknas som fullt tillgänglig där både buss och tåg angör stationen.

En avgörande del i arbetet med att skapa tillgänglighet för alla resenärskategorier är att förarkåren samt ombordpersonalen har god kännedom om funktionsnedsättningar och därtill kommande behov av service till resenärerna. Detta tillgodoses genom regelbunden utbildning genom programmet med förarcertifiering där stort fokus läggs vid bemötandefrågor

*Definition av fullt tillgänglig bytespunkt samt listning över dessa se bilaga 3.*

## 6.5 Nåbarhet

*Mål till 2035 (basår 2017):*

Av länets befolkning har 84 % procent av befolkningen närmre än en kilometer till en hållplats eller station i kollektivtrafiksystemet med en turtäthet på minst 8 – 12 turer varje vardag (2017 års siffror SCB).

Målet är att kunna hålla nåbarheten kring 85 %.

Nåbarhet som begrepp kan tolkas som länsinvånarnas generella tillgång till kollektivtrafik inom ett visst avstånd samt även nåbarhet till kommunhuvudorter och länshuvudorter mätt i tid.

En konflikt kan uppstå i strävan efter att snabba upp förbindelser i kollektivtrafiken (se resonemanget kring restidskvoter, kapitel 5.3.6 Restider). För att snabba upp såväl buss- som tågtrafik kan ett antal stopp på linjerna komma att dras in eller i bussarnas fall utlokaliseras till en större väg vilket kan ge sänkt nåbarhet för ett antal kunder.

Bilaga 2 beskriver länsinvånarnas förutsättningar att nå länshuvudorten från sin egen kommunhuvudort samt till närmast belägna kommunhuvudort.

### *6.5.1 Strategier för att nå nåbarhetsmålet*

Genom ett nära samarbete med kommunerna vad gäller planering av bostäder och näringslivsutveckling.

### *6.5.2 Framgångsfaktorer för att nå nåbarhetsmålet*

Kommunernas arbete med förtätning av bostäder längs med utpekade trafikstråk och i stationsnära lägen är en viktig förutsättning för att hålla eller uppnå det uppsatta målet.

Ett nära samarbete med kommunerna vad gäller bebyggelseplanering både för boende och företagande ger goda möjligheter att trafikförsörja tillkommande områden om hänsyn tas till utpekade starka kollektivtrafikstråk.

## 6.6 Miljö och hållbart samhälle

**Mål till 2035 (basår 2018):**

All allmän kollektivtrafik drivs med förnybara drivmedel. År 2018 var denna andel 82 %. Busstrafiken körs helt med förnyelsebart drivmedel från år 2021.

**Klimat- och energimål (för allmän kollektivtrafik under trafikplikt):**

Trafikens totala koldioxidutsläpp g CO<sub>2</sub>/personkilometer minskar med minst 73 procent.

Trafikens totala energianvändning kWh/personkilometer minskar med minst 38 procent.

**Bullermål:**

Buller ska minska. Andel kilometer körda i stadstrafik ska till 50% utföras med eldrivna fordon. Till eldrivna fordon räknas även laddhybrider.

Genom en kraftig ökad kollektivtrafikandel bidras till en god miljö och ett hållbart samhälle.

Genom valet av drivmedel till fordonen påverkas miljön.

Genom en utfasning av dieseldrivna tåg till förmån för eldrivna där så är möjligt förbättras strävandet mot 100 % förnybart drivmedel.

Genom att elektrifiera fler banor påskyndas utfasning av dieseldrift i tågen.

Genom att säkerställa att rätt typ av biodrivmedel används i trafiken. Typen av drivmedel spelar roll för hur mycket det påverkar klimatet. Reduktionen av koldioxidkvivalenter varierar beroende på vilka komponenter biodrivmedlet består av. Fordonets motorteknik avgör vilken typ av drivmedel som kan användas.

Genom lägre total energianvändning i trafiken minskar belastningen på miljön. Dock medför kravet på förnybara drivmedel att energianvändningen i vissa fall kan öka då energiinnehållet är lägre för dessa produkter kontra fossila drivmedel.

Genom att öka andelen eldrift i stadstrafik minskar energianvändning, buller och emissioner från kollektivtrafiken.

Inom serviceresors område är omställning till förnybara drivmedel en stor utmaning då den typ av fordon som används (mindre bussar i specialutförande avseende funktionsanpassning) inte följt samma omställning till förnybara drivmedel som de större busstyperna. I dagsläget använder serviceresor 42 procent förnybart drivmedel.

### *6.6.2 Framgångsfaktorer för att nå miljö- och hållbarhetsmålen*

Kollektivtrafiken är ett klimatsmart sätt att resa och allmänhetens ökade intresse för miljöfrågor kan komma att driva resandet med kollektivtrafik till högre nivåer.

Kollektivtrafikens möjlighet att dra nytta av en snabb teknikutveckling inom fordonsindustrin genom olika bidrag till utnyttjande av ny teknik.

Miljöpolitiska beslut som ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft exempelvis emissions- och bullerfria zoner i stadsmiljö och genom att säkerställa skattemässiga förutsättningar för kollektivtrafiken att kunna drivas med fossilfria drivmedel.

Genom att börja använda nyckeltalet personkilometer får verksamheten ett bra sätt att mäta miljöpåverkan och energianvändning, vilket ger en god beskrivning på det utförda transportarbetet.

## 7 Ansvarsfördelning

Strikt formellt är det Region Jönköpings län som äger frågorna. Självfallet sker ett intensivt samspel bl.a. med kommunerna dels i kommunalt forum på politisk nivå och dels i TTA-gruppen<sup>4</sup> på tjänstemannanivå. Samverkan sker dels om trafikfrågor men även om infrastruktur där kommunerna och Trafikverket för närvarande har finansieringsansvaret som t ex bytespunkter.

Ett brett samarbete måste också finnas inom flera verksamhetsområden inom Region Jönköpings län. Bland annat ansvaras för Regionala transportplanen och andra infrastrukturfrågor. Det är frågor som direkt påverkar kollektivtrafikens förutsättningar. I alla frågor som berör infrastruktur och trafik bör ett mycket nära samarbete råda på både förtroendemanna- och tjänstemannanivå. Det fordras en dialog med Trafikverket bl.a. om planer för underhåll och nyinvesteringar av infrastruktur men också om möjliga finansieringslösningar för att påskynda sådana investeringar.

En bred dialog ska också eftersträvas med avtalsbundna operatörer, kommersiella aktörer liksom trafikbranschen i bred mening. Dialog ska också kontinuerligt föras med grannregioner, arbetsmarknadens parter, företrädare för intressegrupper, resenärer och allmänhet.

För att Trafikförsörjningsprogrammet ska kunna genomföras och få genomslagskraft så fordras en tydlig roll- och ansvarsfördelning. Utöver det som ovan angivits angående samverkan mellan olika parter krävs:

- En tydlig och gemensam inriktning mellan den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och det regionala trafikförsörjningsprogrammet.  
**Ansvarig:** Region Jönköpings län
- En tydlig prioritering av kollektivtrafiken i Regionala transportplanen.  
**Ansvarig:** Region Jönköpings län.
- Ett gemensamt ansvar för uppbyggnad av ett regionalt stomnät.  
**Ansvariga:** Jönköpings Länstrafik, samtliga kommuner och Trafikverket.
- En tydlig koppling mellan regional planering och kommunal översiktsplanering.  
**Ansvariga:** Region Jönköpings län och samtliga kommuner.

---

<sup>4</sup> Trafiktekniska arbetsgruppen, representanter från regionens kommuner samt Trafikverket som sammankallas av Jönköpings Länstrafik.



- Satsning för att öka kunskapen om sambandet mellan kollektivtrafik och fysisk planering.  
**Ansvariga:** Region Jönköpings län och samtliga kommuner.
- Avsiktsförklaring arbetas fram om samarbete och ansvar avseende finansiering av bytespunkter, hållplatser och terminaler.  
**Ansvariga:** Jönköpings Länstrafik och kommunerna.

## 8 Ekonomi

Kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den ska tillföra samhället mer eller samma nytta än dess kostnader. Modeller för att beräkna samhällsnyttan kan vara till hjälp för att visa på storleksordningar av olika åtgärder samt vara ett stöd vid prioriteringar och avvägningar. Genom att i givna modeller ändra förutsättningar såsom turtäthet, restid och biljettpris kan den samhällsekonomiska nyttan beräknas. Denna nytta beräknas utifrån delkomponenter exempelvis i form av sysselsättning, tillväxt, utsläpp, olyckor, vägslitage samt moms- och skatteeffekter.

Strävan att använda rätt trafikslag med hänsyn till trafikeringskostnader och efterfrågan på resmöjligheter samt arbete med att öka beläggningen på turnivå i befintlig trafik är en viktig förutsättning för att kunna utveckla kollektivtrafiken inom givna ekonomiska ramar.

En grov uppskattning av den redovisade trafikutvecklingens ekonomiska konsekvenser skattas till en årlig driftskostnadsökning på 35 mkr<sup>5</sup> till år 2035. Utöver detta tillkommer indexuppräknings av intäkter och kostnader för de investeringar av bland annat infrastruktur och i vissa fall fordon som ska möjliggöra den utökade trafiken.

Omvärldsfaktorer som politiska beslut både på EU-, riks- och regionnivå, ändrade statsbidrag och kostnadsutveckling i branschen påverkar ovan nämnda kostnadsuppskattning och skattesubventionsgrad.

### 8.1 Finansiering

Region Jönköpings län ansvarar för finansieringen av den upphandlade trafiken.

Under åren 2013-2018 har medel i storleksordningen 25 miljoner kr per år tillförts budgetramen vilket möjliggjort utökad resande.

---

<sup>5</sup> Tillskottet på 35 mkr bygger på antagande att tillkommande resor i en utbyggd kollektivtrafik representerar en genomsnittlig beräknad kostnad för stadsbussresor, tågresor samt regionbussresor. Produktionskostnaden per utförd resa skiljer sig avsevärt i de olika trafikslagen. Målsättningen att nå 40 miljoner resor innebär en ökning på ca 17,5 miljoner resor under programperioden med basår 2018.

För att finansiera föreslagen utbyggnad av kollektivtrafik finns huvudsakligen följande alternativ:

- Finansiellt utrymme skapas inom befintlig verksamhet via effektiviseringar, t ex högre nyttjande, och/eller omprioriteringar, t ex flytta trafik till områden med större resandeunderlag eller genom att ersätta kostnadskrävande trafikslag med mindre kostnadskrävande.
- Biljettpriserna höjs mer än kostnadsutvecklingen för branschen.
- Regionen skapar nytt finansiellt utrymme.
- Statlig finansiering kan bidra till utökad kollektivtrafik.

En kombination av ovanstående alternativ är troligtvis att föredra.

Frågan om finansiering av trafiken och dess utbyggnad blir föremål för återkommande prövning av regionfullmäktige i anslutning till ordinarie års- och flerårsbudgetbeslut.

Som ett komplement till ovanstående kan följande insatser genomföras:

- Möjligheter till statlig samfinansiering prövas. Eventuella möjligheter till bidrag och projektmedel för investeringar och försöksverksamhet bör kartläggas.

## 8.2 Priser och zoner

Nuvarande prissystem har utformats med utgångspunkt att medverka till ett för kunden enkelt system med god överblickbarhet vad gäller prissättning, produkter och zonsystem. Under 2015 reducerades antalet zoner i regionen från drygt åttio zoner till åtta zoner som ett led i att förenkla för kunden.

Prissystemet bör också vara utformat för att förenkla resandet över länsgräns och strävan finns att hitta betallösningar som gör att resenären inte upplever de i förekommande fall olika biljettsystemen som ett hinder. Sydntaxan är ett exempel på detta.

Kunden erbjuds genom användning av olika korttyper en kostnadseffektiv resa såväl för enskilda resor som vid pendling. Betalning med hjälp av mobiltelefon och bankkort finns ombord på bussar och tåg. Betalning med kontanter har fasats ut.

Ovan nämnda inriktning avses fortsätta som riktlinje för regionens upphandlade trafik och utgör en del av dess finansiering. Närmare bestämmelser om priser, zoner och dylika frågor behandlas i särskild ordning vid sidan om trafikförsörjningsprogrammet.

## 9 Uppföljning och utvärdering

I anslutning till Region Jönköpings läns ordinarie budget- och bokslutsarbete utarbetas årliga verksamhetsplaner liksom uppföljning av det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Ett starkt fokus riktas på utveckling, förädling och komplettering av redovisade åtgärder men också att utarbeta ytterligare och effektivare åtgärder för att angivna mål ska kunna förverkligas.

Åtgärder som berör trafikens kvalitet och standard samt dess infrastruktur kompletteras med åtgärder för att påverka enskilda individer liksom arbetsgivares beteende och handlande. De årliga uppföljnings- och utvärderingsgenomgångarna tillsammans med de periodiska uppdateringarna av program och åtgärder har avgörande betydelse för att nå målen. RKM utarbetar nedbrutna handlingsplaner med syfte att förverkliga målsättningarna. Detta sker i fyraåriga planer.

- RKM utarbetar 2020 plan och redovisar delmål för perioden 2021- 2024 med utblick mot 2025 och 2030.

Starkt samspel krävs mellan berörda offentliga organ men även mellan RKM, enskilda företag och sammanslutningar inom branschen, samtidigt med tydliga blickar riktade mot branschen i andra regioner och länder samt övriga tjänste- och servicebranscher.

- Minst en gång/år hålls överläggningar med Trafikverket samt branschföreträdare om kollektivtrafikens utveckling i regionen. Detta sker vid sidan av de kontinuerliga överläggningarna med företrädare för regionens kommuner.
- Årliga överläggningar hålls med företrädare för respektive grannregion om utfall och resultat av den gemensamma trafiken samt om dess fortsatta utveckling.

Enligt lagen ska de regionala trafikförsörjningsprogrammen uppdateras vid behov. Regering och riksdag har uttryckt att detta bör ske en gång per mandatperiod, d.v.s. vart fjärde år. Denna andra version av trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län utgör den första reviderade versionen. De återkommande revideringarna är nödvändiga då erfarenheter i landet kan ge ny kunskap, justeringar av lagstiftningen kan ske liksom att utvecklingen av den kommersiella kollektivtrafiken kan komma att påverka behovet av en större utvärdering och omprövning.

- Genomgripande utvärdering och förnyelse av det regionala trafikförsörjningsprogrammet föreslås ske 2024 och 2028.

- Årliga uppföljningar och utvärderingar förutsätts som ett basarbete i utarbetande av årliga verksamhetsplaner.

Den årliga rapporten angående beslut om allmän trafikplikt och därmed sammanhängande trafik redovisas i anslutning till bokslutet för RKM och publiceras på dess hemsida.

**Bilageförteckning:**

Bilaga 1 - Jönköpings län idag, juni 2020

Bilaga 2 - Restidszoner och utbud per kommun

Bilaga 3 - Tillgänglig trafik

Bilaga 4 - Kommersiell trafik

Bilaga 5 - Positionspapper kollektivtrafik

Bilaga 6 - Begreppsförklaringar