



Handläggare  
Torbjörn Åkerblad  
0370-67 81 42

## Svar på remiss av Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021-2035 för Region Jönköpings län

### Sammanfattning av ärendet

Vaggeryds kommun har beretts tillfälle att yttra sig över länstrafikens förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP) 2021-2035. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet (RJL 2019/2969) behandlar målen för trafikens utveckling till år 2035 och ska beskriva inriktning för all regional kollektivtrafik, det vill säga kollektivtrafik inom länet samt den kollektivtrafik över länsgräns som till störst del består av vardagsresande.

Remisstiden är satt mellan 31 januari till 31 oktober och det är regionfullmäktige som slutligen fastställer RTP.

Kommunledningskontoret föreslår kommunstyrelsen att ta förvaltningens förslag till yttrande som sitt eget.

### 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.

### **Redogörelse av det regionala trafikförsörjningsprogrammet**

RTFP består av nio olika avsnitt. De första två består av en sammanfattande beskrivning av innehållet samt en inledning.

Det tredje avsnittet kopplas till regionala visioner och mål med hänvisning till den regionala utvecklingsstrategin.

I det fjärde avsnittet beskrivs kollektivtrafikens uppdrag och hur kollektivtrafiken ska formas efter det som riksdagen angivit som funktionellt trafikutbud, d.v.s. ett utbud som är anpassat och utformat för daglig pendling.

Det femte avsnittet belyser olika perspektiv på kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv.

Under avsnitt 6 beskrivs målen för programmet fram till 2035, med sju centrala målsättningar med rubrikerna: marknadsandel, resandemål, nåbarhet, kundnöjdhet/kvalitet, tillgänglighet, miljö/hållbart samhälle.

I sjunde avsnittet redogörs för ansvarsfördelning för programmets genomförande.

I de två avslutande avsnitten, 8 och 9, redogörs för ekonomi kopplat till programmet samt för programmets uppföljning och utvärdering.

### **Generella synpunkter**

Regionala utvecklingsstrategins (RUS) vision – ”Jönköpings län – Sveriges mest hållbara, attraktiva och tillgängliga region” bygger på att det finns en välfungerande kollektivtrafik som svarar upp till invånarnas behov och är tillräckligt attraktiv för att konkurrera med bilen som färdmedel.

Kollektivtrafiken ska ha minsta möjliga miljöpåverkan, samtidigt som den är så tillgänglig och attraktiv så att människor väljer den, framför till exempel att köra ensam i bilen.

Vaggeryds kommun ser positivt på den generellt sett högt ställda ambitionsnivån i trafikförsörjningsprogrammet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva de stora dragen, samtidigt skulle programmet tjäna på att i något högre utsträckning beskriva och resonera kring hur målen ska uppnås. Ett alternativ kan annars vara att JLT säkerställer att den konkretisering av hur målen ska nås på ett tydligt sätt fångas i regionens kommande handlingsplaner för den regionala utvecklingsstrategin.

Vaggeryd efterfrågar även tydliga kopplingar till hur trafikförsörjningsprogrammet bidrar till viktiga delar i RUS. På vilket sätt kan länstrafiken bidra till regional tillväxt och en sammanhållen och förstorad arbetsmarknadsregion? Hur tillgängliggörs kommunhuvudorterna med varandra i hela regionen, exempelvis relationen Vaggeryd/Skillingaryd – Hok – Nässjö? Hur utvecklas närtrafiken i de delar som inte omfattas av kollektivtrafiken, orter med <1000 invånare?

Programmet har tydliga mål avseende resandeökning. Dock redovisas inte hur man kommit fram till målet och inte heller vilka prioriteringar i hur fördelningen mellan trafikslagen ska vara. Vidare ser vi det önskvärt med ett resonemang kring hur de ökade intäkterna från ett ökat kollektivt resande skulle kunna användas.

## **Specifika synpunkter**

### **3.1 Regional utvecklingsstrategi**

Det är bra att det finns kopplingar till RUS. Vaggeryd skulle vilja se en ännu tydligare koppling till de delstrategier som finns i RUS kopplat till målet "En tillgänglig region":

"Stärka och rusta befintliga järnvägsförbindelser som kopplar samman länets kommuner med varandra"

"Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur"

### **4.1 Funktionellt trafikutbud**

För att säkra attraktivitet tror vi att förhållandet mellan hög turtäthet, pålitlighet, stoppfrekvens och restidskvot behöver vara i balans. Det är viktigt med en tydlighet i hur denna relation ska användas för att positivt påverka funktionaliteten.

#### **4.3.1 Trafikens perspektiv**

Vaggeryd instämmer i att tåg ska förstahandsvalet i de fall där järnväg finns, särskilt på längre sträckor och interregionalt. Den definition av Bus Rapid Transit vi känner handlar om dedikerade vägbanor där ingen annan trafik är tillåten, således egna körfält med 100% framkomlighet. Om det är detta som avses, tror vi att finansieringen för detta blir en utmaning.

### **4.6 Miljö och hållbart samhälle**

Vaggeryd delar synen om att valet av fordon i så stor utsträckning som möjligt ska baseras på antalet resande för god energieffektivitet och därmed minskad negativ miljöpåverkan, men vill poängtera att i det samtidigt strategiskt sett är nödvändigt att prioritera tåg på sträckor där det är möjligt för att långsiktigt säkerställa fortsatt utveckling och underhåll av befintliga järnvägar.

### **4.7 Jämställdhet/social hållbarhet**

Jämställdhet och social hållbarhet är viktiga faktorer att balansera i förhållande till starka stråk och "bäst för flest". Det är exempelvis av stor vikt att det går att pendla för arbete och studier även från mindre orter, så

där turutbudet i förhållande till kommunhuvudorter är mindre är trafikplaneringen av stor vikt.

#### **5.1.1 Snabbt och bekvämt**

Listan med åtgärder skulle behöva kompletteras med aktiviteter eller indikatorer för social hållbarhet enligt samma resonemang som punkten ovan – att balansera mellan högt och snabbt utbud i starka stråk och ett funktionellt utbud i mer glesbefolkade delar.

#### **5.2.3 Regional och kommunal planering**

Det konstateras att ”fler anläggningar som pendlingsparkeringar i starka kollektivtrafikstråk” behöver etableras och byggas ut. Detta förutsätter avtal med kommunerna där åtaganden i båda riktningar måste fastställas. Vaggeryd har en stor andel inpendlare från framför allt Jönköping, det är därför av stor vikt att pendlingen från Jönköping till Vaggeryds kommun är väl fungerande sett i ett hela resan-perspektiv.

Vaggeryds kommun tar till sig behovet av att förstärka med goda möjligheter för pendlarparkering vid strategiska bytespunkter, som exempelvis stationerna i centralorterna. Förtätning av bostäder i stationsnära lägen finns med som en viktig del i det pågående översiktsplanearbetet.

#### **5.2.4 Infrastruktur och roller**

Det är både klokt och nödvändigt att fokusera på att utveckla och förbättra planeringsunderlag, men för att verkligen lyckas nå de högt uppsatta förväntningarna tror Vaggeryds kommun att de gemensamma arbetssätten (kommunen, JLT, Trafikverket) behöver utvecklas ytterligare för att mer likna dem vi kan ana för stadstrafiken i länets större orter.

I de tre sista punkterna specificeras tydligt förväntningar på vad kommunerna behöver bidra med. Vaggeryds kommun tycker det är bra med denna tydlighet, men är även positiv till att diskutera möjligheterna till att regionen tar ansvar för hållplatsinfrastrukturen för att skapa en god och jämn nivå med fokus på hela resan.

### 5.3.1 Principer för trafikeringsupplägg

Vaggeryd står bakom principerna för trafikeringsupplägg som bygger på att främst stärka och utveckla starka stråk, men med stor hänsyn till att utbudet i glesare områden görs pendlingsbart – det vill säga, noga planering för de turer som finns för att skapa förutsättningar för social hållbarhet.

I förlängningen tror Vaggeryds kommun att det vore värdefullt att planera för att på prov testa någon form av lokal busslinga som matar fram till bytesplatser och tror att en liknande princip kan vara värdefull att utreda och prova för stora, tillkommande arbetsområden som Logpoint.

### 5.3.2 Nivåindelning

#### Nivå 1

Här bör det förtydligas att tågtrafiken ska vara prioriterad i de fall där det finns befintlig järnväg.

#### Nivå 2

Kompletteras med att tågtrafiken ska vara prioriterad i de fall där det finns befintlig järnväg. Den relativt sett nära framtiden med elektrifierade tåg, kortad restid och styv tidtabell med halvtimmestrafik mellan Värnamo och Jönköping/Nässjö är ett systemskifte som kvalitetsmässigt skapar storstadsmässiga pendeltågsförhållanden – detta tror vi starkt kan bidra till ett ökat kollektivt resande då det faktiskt slår bilismen tidsmässigt på samma sträcka. Den kortade restiden innebär också att fler turer kan köras med färre tåg på sträckan Värnamo-Jönköping.

Nära dialog behöver föras mellan länstrafiken och kommunerna för att verka för ett ökat antal resande, särskilt viktigt för stationer och hållplatser i mindre orter med utvecklingspotential. Tillsammans med handel och service är kommunikationerna en helt avgörande faktor för att nå en positiv utveckling i mindre orter och dra nytta av den kapacitet för bostadsförsörjning som finns på dessa orter.

Vaggeryds kommun vill specifikt poängtera vikten av goda pendlingsförbindelser till Gnosjö kommun, men också generellt att pendlingsförbindelserna i öst-västlig riktning i länet behöver utvecklas och

förstärkas. Mellan Vaggeryd och Nässjö skulle exempelvis en ytterligare dubbeltur i ett välplanerat tidläge kunna skapa den möjlighet för vardagspendling mellan kommunerna som i dag saknas.

För linje 500 tror kommunen att det är mycket viktigt att ambitionerna om styv tidtabell och halvtimmestrafik bibehålls som ett sätt att bygga upp en resvana som över tid för fler att välja kollektivtrafiken istället för bilen i sitt resande.

### ***HNJ-banan***

Region Jönköping och Region Halland drar båda fördel av ett utbyte mellan regionerna. Dels har regionerna företagsamheten gemensamt. Dels finns det en vinst i att ytterligare sammanlänka mindre orter med residenshuvudstädernas högskolor, för att stärka regionernas kompetensförsörjning och skapa möjligheter för kunskapsutbyten. Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ-banan) är den snabbaste kollektiva resvägen mellan Jönköping och Halmstad. HNJ-banan är även viktig för näringslivet, då den möjliggör för regionöverskridande pendling och godstransporter utan att ytterligare belasta väg 26.

I och med elektrifieringen av "Y:et" kommer delar av HNJ-banan att elektrifieras, dock inte delsträckan Värnamo – Halmstad. Detta utgör ett frågetecken kring denna delsträckas fortsatta drift. Vi efterfrågar en plan för hur delsträckan Värnamo – Halmstad fortsatt ska kunna bidra till utbytet mellan regionerna genom såväl persontåg som godståg. Region Jönköpings län och Region Halland bör ta ett gemensamt ansvar i frågan och arbeta för att påverka de aktörer som beslutar om infrastruktursatsningar för att Krösatågen fortsatt ska kunna bidra till tillgänglighet mellan Halland och Jönköpings län.

### **Nivå 4**

Vaggeryds kommun efterlyser ett utvecklingsarbete för att förnya och förbättra funktionaliteten med Närtrafiken. Förslag har lagts fram att välja ett mindre område där man kunde bedriva försök och pilotprojekt. Detta är mycket väsentligt för att kunna trafikförsörja dem som finns utanför den zon som omfattas av närbarhetsmålet på 85%. Vi menar att detta behov fortfarande finns och efterlyser detta i programmet.

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

Vaggeryd delar synen om att samordning är viktig för att upphandlad skoltrafik inte ska hämma utvecklingsmöjligheterna för linjetrafiken. Nära samverkan i god tid före upphandlingar är viktig.

#### **5.3.5 Utbud**

Sist i stycket om Relation nämns att en strävan ska finnas att trafikförsörja del av nöjes-och kulturutbud. Detta ligger inte i linje med RUSens delstrategi: " Säkerställa att kollektivtrafiken bidrar till en hållbar utveckling, arbetsmarknadsförstoring och länsinvånarnas resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter och kultur."

Vi efterlyser därför ett tydligare ställningstagande till vilken nivå man önskar hålla.

#### **6 Mål**

I första stycket om mål för 2035 står det:

En väl utbyggd kollektivtrafik medverkar till ökad samhällsnytta som: (och som första punkt) Större arbetsmarknadsregioner och ökad regional tillväxt.

Detta är en avgörande punkt. Denna punkt, med tonvikt på förstora arbetsmarknadsregioner, avspeglar sig inte tydligt i de följande målformuleringarna.

Ett exempel är i målet nåbarhet som framförallt pekar på närheten till en busshållplats (även om det även står station.) En tågstation bör ha ett mycket vidare upptagningsområde än 1 km. Tågets förutsättningar i bra pendlingslägen är väsentligt godare än bussens, då tågets potential att öka arbetsregionen är större. Att tidigt komma igång arbete med elektrifiering av järnväg och att ha en hög ambition för tågtransporter i ett system, som lätt skulle kunna dockas ihop med andra system i Region Syd, exempelvis Pågatåget och Öresundstågen är oerhört viktigt för att förstora arbetsmarknadsregionen i såväl vårt län som till angränsande län. En tydligare skrivning bör införas i RTFP kring ambitionerna i tågupplägg som dockar an till den regionala utvecklingsstrategins delmål:

" Upprustning, utbyggnad och elektrifiering av länets järnvägar har startat".

" På sträckor där järnväg finns ska tågtrafik prioriteras".



Vi saknar även ytterligare mål som har potential att skapa större arbetsmarknadsregioner och det handlar om att knyta kommunhuvudorter med varandra samt att knyta ihop länets tre delar med varandra.

## **6.2 Marknadsandel**

Vid en jämförelse med t.ex. Östergötlands läns trafikförsörjningsprogram visar det sig att deras marknadsandel förväntas vara 32%. Även hos dem en höjning av målsättningen och visserligen från en annan nivå. Vi frågar oss om 25% är tillräckligt för att nå det nationella målet på en minskning av koldioxid med 70% tills 2030? Med en målsättning på 25% förväntas övriga motoriserade transporter svara för 75% således.

## **6.5 Nåbarhet**

Vi nämner tidigare att förhållandet mellan hög turtäthet, pålitlighet och restidskvot behöver vara i balans. Om målet med nåbarhet är för högt ställt, riskerar det att inkräkta på faktorn om hög turtäthet, vilket i sin tur påverkar attraktiviteten negativt. Detta mål är därför både mycket viktigt och samtidigt svårt att avväga.

Vaggeryd delar synen om att det i den kommunala planeringen är av största vikt att ta hänsyn till befintliga kollektivtrafikstråk, såväl i centralorter som i mindre orter.

## **8 Ekonomi**

Det är mycket bra att programmet ger förslag till en finansieringsutveckling för att skapa möjligheter för en utbyggnad av kollektivtrafiken fram till 2035.

Principen / överenskommelsen för kommunernas skoltrafik och dess ekonomiska betydelse för kollektivtrafiken kan med fördel beskrivas i detta avsnitt.

## **Sammanfattning**

Vaggeryds kommun ser positivt på att det finns höga ambitioner i att utveckla kollektivtrafiken. Den har en mycket viktig roll i regionens utveckling i alla aspekter för att bli "Sveriges mest hållbara, attraktiva och

tillgängliga region”. För att nå denna långsiktiga målbild är det viktigt att fortsätta prioritera de riktigt långsiktiga satsningarna som ligger bortanför programtiden, exempelvis elektrifiering av befintlig järnväg och satsning på nya mötesstationer, en nysträckning Byarum-Tenhult och en framtid med nya snabbanor där det kollektiva resandet är det mest attraktiva och självklara valet.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet har en god ambition för resandeutveckling fram till 2035. Vi saknar dock förtydligande till viktiga delar, varav en del återfinns i den regionala utvecklingsstrategins delmål: En tydligare strategi kring länets infrastruktur och kollektivtrafikupplägg med gemensamma strukturbilder. Programmet bör åtminstone trycka på att det arbetet kommer igång, då det blir ett viktigt planeringsunderlag för såväl kommuner, regionen som statliga aktörer.

Strategier och mål för arbetsmarknadsförstoring bör finnas med.

Vi saknar även en tydlighet kring sammankopplingen av angränsande kommunhuvudorter samt till huvudorterna för länets tre regionkliniker.

Med vänlig hälsning

Torbjörn Åkerblad  
Kanslichef, bitr. kommundirektör  
Kommunledningskontoret  
Vaggeryds kommun