

Bilagor till Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Jönköpings län

1. Nulägesbeskrivning

Befolkning

Befolkningen i Jönköpings län och dess 13 kommuner bestod 31 december 2020 av totalt 365 010 invånare. Av dessa var nära hälften bosatta i länets sju största tätorter. Ett nät av vägar och järnvägar förbinder länets olika delar. Innevånarna bor och pendlar som framgår av nedan redovisade bilder och tabeller.

Tätorter i länet större än 10 000 invånare 31 dec 2020:

	Invånare
1. Jönköping	100 259
2. Värnamo	19 778
3. Nässjö	18 472
4. Tranås	14 744
5. Vetlanda	13 674
6. Eksjö	10 864
7. Gislaved	10 269

Källa: SCB

Förutsättningarna för en god kollektivtrafik påverkas av många faktorer. Antalet invånare, länets landareals storlek, befolkningstäthet samt invånare per km² är sådana faktorer.

Samhällsförändringar som påverkar kollektivtrafikens utformning är exempelvis omstruktureringar i näringslivet, specialisering av och tillgängligheten till länets sjukhus och vårdcentraler. Omstruktureringar av gymnasieskolorna i länet med specialisering av utbildningar till vissa orter samt ett antagande att antalet

högskolestuderande ökar är exempel på omvärldsförändringar som kan påverka trafikens uppbyggnad.

För länet och våra angränsande län uppgick befolkningstätheten den 31 december 2020, enligt SCB till:

1.1 Landareal och befolkningstäthet

Län:	Antal km²	Invånare km²
Jönköpings län	10 436	35,0
Östergötlands län	10 557	44,3
Kronobergs län	8 423	24,0
Kalmar län	11 160	22,0
Halland	5 427	62,1
Västra Götalands län	23 800	72,9
Riket i sin helhet	407 284	25,5

Inom vårt län varierade befolkningstätheten mellan Aneby med 13,2 invånare/km² och Jönköping med 96,9 invånare/km². Befolkningstäthet tydliggör hur många potentiella resenärer som finns inom ett geografiskt område. Antal invånare liksom invånare per km² i respektive kommun framgår av tabellen nedan nedan.

Kommun:	Befolkning	Invånare per km² (landyta)
Aneby	6 821	13,2
Eksjö	17 788	22,3
Gislaved	29 635	26,0
Gnosjö	9 614	22,8
Habo	12 589	38,8
Jönköping	142 427	96,9
Mullsjö	7 385	37,1
Nässjö	31 563	34,1
Sävsjö	11 721	17,2
Tranås	18 903	46,8
Vaggeryd	14 532	17,8
Vetlanda	27 502	18,4
Värnamo	34 530	28,4
Länet i sin helhet	365 010	34,9

1.2 Befolkningsutveckling

Kommun	år 2020	år 2035	Antal	(%)
Aneby	6 821	6 852	31	0,0
Eksjö	17 778	18 579	801	4,5
Gislaved	29 635	31 087	1 452	4,9
Gnosjö	9 614	9 159	- 455	- 4,7
Habo	12 589	15 715	3 126	24,8
Jönköping	142 427	164 815	22 398	15,7
Mullsjö	7 385	7 747	362	4,9
Nässjö	31 563	32 904	1 341	4,2
Sävsjö	11 721	12 079	358	3,0
Tranås	18 903	19 312	409	2,2
Vaggeryd	14 532	17 394	2 862	19,7
Vetlanda	27 502	26 584	- 918	- 3,3
Värnamo	34 530	36 983	2 453	7,1
Länet	365 010	399 210	34 220	9,4%

Siffrorna ovan visar kommunernas förväntningar på befolkningsökningar i respektive kommun. Uppgifterna är inrapporterade till Region Jönköpings län.

1.3 Trafik

Med länstrafikens upphandlade linjetrafik gjordes år 2020 ca 13 miljoner samhällsupphandlade kollektivtrafikresor med buss och tåg i Jönköpings län. Detta var en dramatisk minskning jämfört med år 2019 på grund av Covid-pandemin.

Linjetrafiken utgörs av regional tåg- och busstrafik inom och mellan orter i regionen, samt till orter i angränsande län/regioner. 84 procent av regionens invånare har maximalt 1 km till hållplats eller station där kollektivtrafik trafikerar regelbundet (minst 8-12 turer per vardag och riktning, kan vara flera olika linjer).

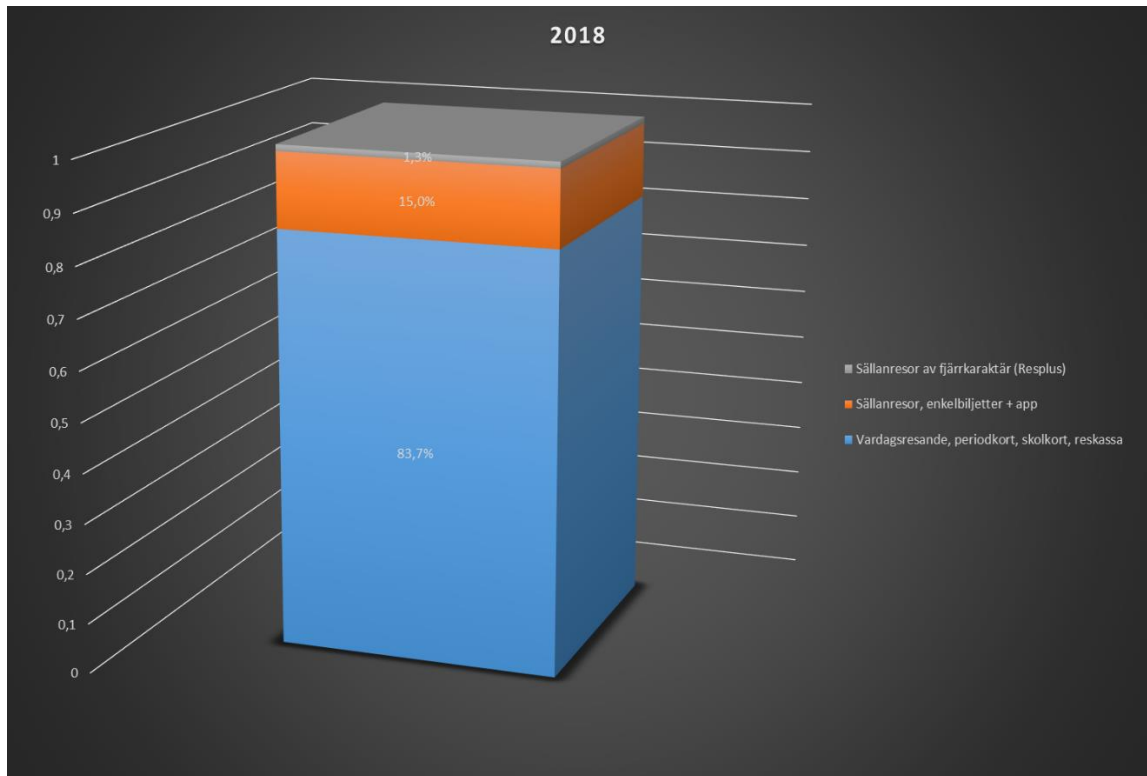
För närvarande sker de flesta resorna inom tre områden – södra Vätterbygden, Högländet och Gislaved, Gnosjö, Vaggeryd, Värnamo – och mellan dess huvudcentra som bilden visar.

- Med tågtrafiken gjordes ca 2,2 miljoner resor.
- Stadstrafiken i Jönköping är den helt dominerande trafiken, där utfördes 60 procent av regionens alla samhällsupphandlade kollektivtrafikresor.
- Ett antal kommersiella buss- och tåglinjer med minst ett stopp för på- och avstigande trafikerar regionen. Samtliga dessa är av interregional karaktär.

Kollektivtrafiken i Jönköpings län hade 2020 en marknadsandel på 12 procent av motoriserade transporter. Länets kollektivtrafik ska erbjuda merparten av länets invånare goda resealternativ, för att komma till och från arbete och skolor, kommersiell och offentlig service etc. Detsamma gäller också till och från motsvarande resmål i grannlän.

Enligt kollektivtrafiklagen ska kollektivtrafikmyndigheten fokusera på ”vardagsresor” som enligt definition är resor till och från skola och arbete samt vissa resor av social karaktär som exempelvis resor till samhällsservice, vård och omsorg och affärer.

Andelen resor med fjärrkaraktär (sällanresor) är en mycket liten del av resandet vilket gör att trafikupplägget inom kollektivtrafiken har klar prioritet på att lösa det vardagliga resandet.



Trafiken ska även underlätta för att näringslivet ska kunna rekrytera kompetent arbetskraft. Kollektivtrafiken är också ett strategiskt viktigt redskap för samhället att erhålla en önskad samhällsutveckling för att därigenom bidra till regional utveckling och tillväxt. Kollektivtrafiken bidrar även till det hållbara samhället i miljömässiga, ekonomiska och sociala avseenden.

Strukturbilder

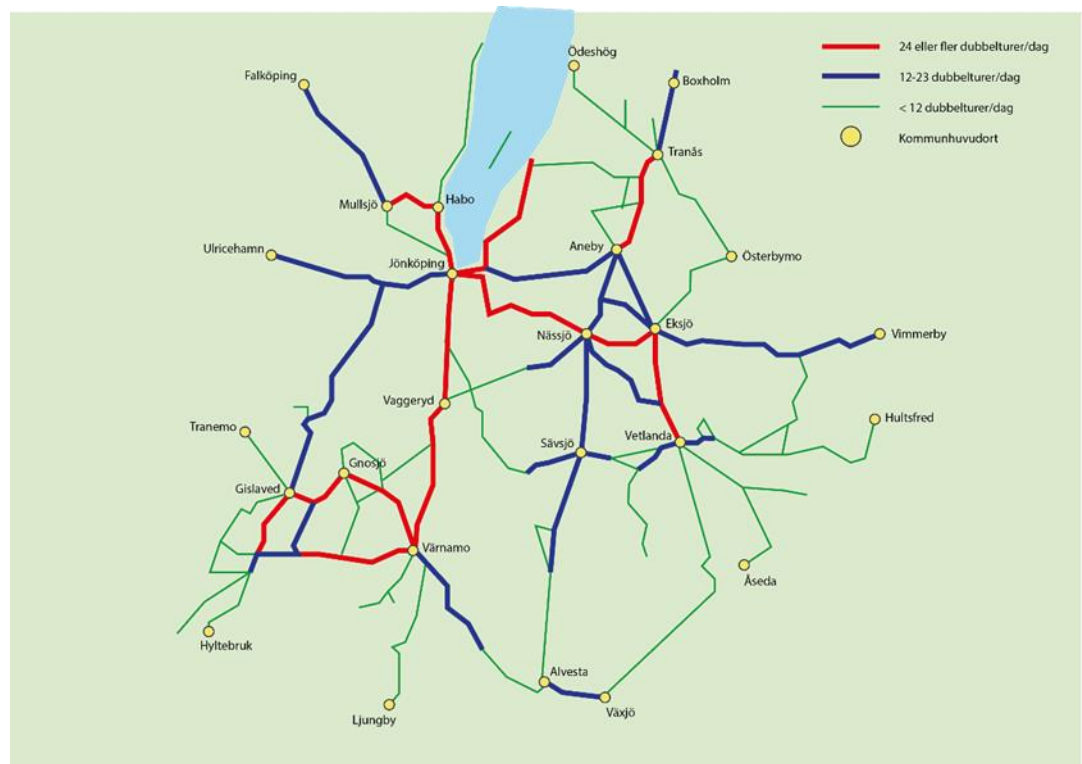
Region Jönköpings län har sedan 2020 återupptagit arbetet med regionala strukturbilder. De regionala strukturbilderna är kartor eller andra illustrationer som visar viktiga fysiska strukturer i länet samt sådan information som är viktig för de fysiska strukturerna och som kan illustreras i en karta eller någon annan slags illustration.

De första strukturbilder regionen har tagit fram visar nuläget i länet. Strukturbilderna finns samlade i en digital kartportal vars länk finns här nedan. Kartportalen är uppdelad i flikar och under respektive flik finns ett antal strukturbilder som visar sådana fysiska strukturer och sådan information som är viktig för respektive struktur.

Materialet i kartportalen är arbetsmaterial som ständigt bearbetas, uppdateras och

förbättras, vilket innebär att strukturbilder ändras, uppdateras eller byts ut efterhand. Strukturbilder om kollektivtrafik och pendling finns under fliken ”Trafik och infrastruktur”.

Länk till kartportalen: <https://arcg.is/n0OXm>



Länets upphandlade tåg- och busstrafik 2020

1.4 Kvalitet

Kvalitet är ett brett begrepp där olika delar har olika tyngd för olika individer. Kollektivtrafikbranschen har under många år försökt kartlägga vilka områden som är viktigast att lägga resurser på. Genom samverkan och dialog i Svensk Kollektivtrafik och med kollektivtrafikbarometern som verktyg finns nu mycket kunskap och resultat. Nedan beskrivs några områden som avgör hur kollektivtrafikresenären uppfattar och värderar trafiken och som påverkar i vilken grad kollektivtrafiken kan konkurrera med andra färdmedel.

Tillgänglighet

Begreppet tillgänglighet förekommer i två betydelser inom kollektivtrafiken; möjligheten för personer med funktionsnedsättning att använda kollektivtrafiken och kollektivtrafikens närhet till bostäder och målpunkter. SKL använder i sin statistik begreppet tillgänglighet i betydelsen tillgänglighet för funktionsnedsatta. Det är också i den betydelsen som begreppet diskuteras i det nedanstående.

Tillgänglighet är en central aspekt i all planering och utformning av kollektivtrafiken och dess interaktion med infrastruktur och bebyggelse. Det finns därför ett delat ansvar för denna fråga mellan Trafikverket, Region Jönköpings län och kommunerna. Jönköpings Länstrafik som är en verksamhet inom Region Jönköpings län kan påverka tillgänglighetsaspekter i fordonen i samband med upphandling. I övrigt är det kollektivtrafikmyndighetens uppgift att ta fram målsättningar, och för den egna verksamheten handlingsplaner, för vilka åtgärder som ska göras. Efter skatteväxlingen 2012 ansvarar Jönköpings Länstrafik för hållplatsstolpe, topp och informationsbärare vid bytespunkter.

Det finns i Jönköpings Läns trafikförsörjningsprogram en uttalad vilja att tillgängliggöra fler bytespunkter då ökad tillgänglighet gagnar långt flera målgrupper än bara personer med funktionshinder. I en bilaga till trafikförsörjningsprogrammet redovisas de linjer som under 2020 ansågs vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättningar av olika slag.

Restid

Även om möjligheten att använda tiden ofta är mycket bättre på buss och tåg jämfört med bil är restiden viktig vid valet av färdväg. Restiden är därför ett område med hög prioritet i trafikförsörjningsprogrammet och där tydliga restidsmål ställts upp. Det bedöms särskilt viktigt för framtiden att förbättra restiden till och mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor. Länets satsning på tät och snabb trafik i så kallade starka stråk har lett till en tydlig resandeökning. Även i stadstrafiken har tätare turer gett fler resenärer.

Punktlighet

Punktligheten är viktig för tilltron till kollektivtrafiken. Man ska kunna lita på att man kommer fram i tid utan att behöva använda stora marginaler genom att ta tidigare avgångar än nödvändigt. I tågtrafiken fortplantar sig lätt förseningar från andra delar av tågsystemet vilket kan vara svårt att komma åt.

Kollektivtrafikbarometerns undersökning år 2020 angav 63 % av resenärerna i Jönköpings län att de kan lita på att komma fram i tid, vilket är högre än år 2019 (54 %) sannolikt beroende på minskade driftstörningar i tågtrafiken.

Nöjdhet

I de nöjdhetsmätningar som fortlöpande genomförs är de som reser med kollektivtrafiken mer nöjda med den än den allmänhet som inte nyttjar trafiken. På helårsbasis var kundnöjdheten bland resenärerna 60 % och 49 % bland allmänheten vilket är något lägre än år 2019.

1.5 Särskilda persontransporter (Serviceresor)

Serviceresor består av flera former av trafik inom och till viss del utanför Jönköpings län så som färdtjänst, sjukresor, arbetsresor, resor till dagverksamhet och närtrafik.

Regelverken varierar mellan trafikformerna.

Sjukresa får man åka när hälsotillståndet så kräver och man inte kan ta sig till vården på annat sätt. Sjukresor sker även utanför Regionen till och från specialistvård. För sjukresor finns idag ingen tillståndsgivning utan varje resa beviljas av vårdgivande enhet. Resorna beställs, planeras, samordnas och följs upp hos Länstrafiken. Länstrafiken har sedan 2003 en beställningscentral i egen regi.

Från och med 1 januari 2014 infördes närtrafik med ett gemensamt regelverk i regionen. Detta innebär en resmöjlighet för de kommuninvånare som inte har möjlighet att åka med den ordinarie linjetrafiken. Resorna samordnas med fordon som kör sjuk- och färdtjänstresor.

Under 2020 genomfördes drygt 500 000 resor varav ca 20 procent avser sjukresor, 77 procent färdtjänstresor och 3 procent närtrafikresor. Under de senaste åren har antalet sjukresor minskat och antalet färdtjänstresor ökat. Samåkningsgraden var ca 27 procent vilket var betydligt lägre än året innan. Detta berodde i huvudsak på Covid-pandemin vilket ökade kravet på ensamåkande.

1.6 Finansiering och effektivitet

Nedan beskrivs utvecklingen av kostnader, intäkter och resande enligt rapportering till Trafikanalys. Nyckeltal har beräknats utifrån grundstatistiken. I övriga kostnader ligger alla kostnader för Jönköpings Länstrafik som hänförs till den allmänna kollektivtrafiken men som inte är betalning till trafikentreprenörerna. Några av de större posterna ligger inom biljettförsäljning, marknadsföring, hållplatsrelaterat underhåll och trafikplanering där personalkostnader ingår.

Bruttokostnader, 1000-tal kr

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	357 411	356 795
Buss	624 517	620 870
Infrastruktur	10 507	12 635
Övrigt	81 527	98 504
Totalt	1 073 962	1 088 804

Intäkter, 1000-tal kr

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	87 265	50 771
Buss	309 035	226 679
Övrigt	24 458	12 595
Totalt	420 758	290 045

Skattesubventionsgrad %, Finansiärers bidrag i förhållande till total kostnadstäckning

Trafikslag/År	2019	2020
Totalt	60,5%	69,2%

1.7 Resor och trafikutbud

Nedan beskrivs antal resor och trafikens omfattning uppdelat på trafikslag. Siffrorna har Jönköpings Länstrafik rapporterat in till Trafikanalys förutom marknadsandel som har tagits fram av Svensk kollektivtrafik genom kollektivtrafikbarometern.

Resor, 1000-tal resor

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	3 131	2 173
Buss	18 957	10 901
Totalt	22 088	13 074

Marknadsandel %, Kollektivtrafiken i förhållande till totalt antal motoriserade resor

Totalt Jönköpings län (helår)/År	2019	2020
Totalt	16 %	14%

Trafikutbud, 1000-tal km

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	3 837	4 189
Buss	20 217	19 484
Totalt	24 054	23 673

1.8 Effektivitet

Nedanstående tal har tagits fram genom att använda faktiska värden i de tidigare avsnitten för att beskriva kostnadsutvecklingen per km och resa.

Total bruttokostnad per resa, kr

Trafikslag/År	2019	2020
Totalt	48,62	83,28

Total kostnad finansiär per resa, kr

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	86,28	140,83
Buss	16,64	36,16
Totalt	29,51	61,09

Total kostnad finansier per km, kr

Trafikslag/År	2019	2020
Tåg	70,41	73,05
Buss	15,60	20,23
Totalt	29,57	33,74

1.9 Samhällsupphandlade kollektivtrafiklinjer i Jönköpings län december 2020**Stadsbussar Jönköping**

- 1 Råslätt-Huskvarna
- 2 Hisingsängen-Öxnehaga
- 3 Tokarp-Råslätt
- 11 Samset-Centrum
- 12 Vätterslund-Ekhagen
- 13 Ryhov-Huskvarna
- 15 Öxnehaga-Stensholm
- 17 Strandängen-Asecs
- 18 Skänkeberg-Österängen
- 24 Centrum-Barnarp-Torsvik
- 26 Bankeryd-Ryhov
- 27 Mariebo-Månsarp
- 28 Fridhem-Norrahammar-Torsvik
- 29 Sjöåkra-Trånghalla
- 33 Esplanaden-Egnahem
- 35 Snabbuss Jönköping-Huskvarna
- 37 Snabbuss Jönköping-Torsvik
- 38 Snabbuss Torsvik-Huskvarna

Stadsbussar Tranås

- 40 Centrum-Stoeryd
- 41 Centrum-Hagadal
- 42 Centrum-Junkaremålen

Stadsbussar Värnamo

- 51 Centrum-Sjukhuset-Gröndal
- 52 Centrum-Vråen
- 53 Centrum-Rörstorp

Stadsbussar Nässjö

- 61 Centrum-Norrboda
- 62 Centrum-Handskeryd
- 63 Centrum-Åker-Målen
- 64 Centrum-Träcentrum-Sörängen

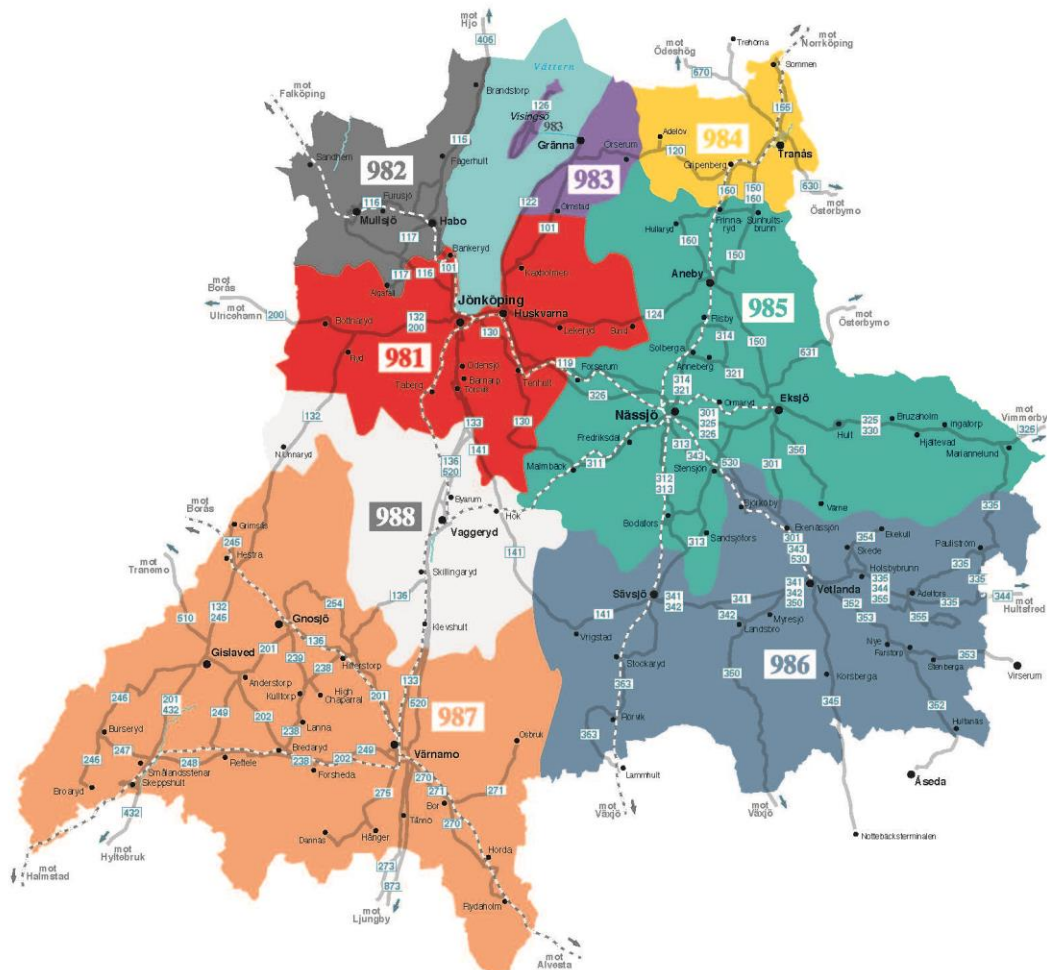
Regionbussar

- 101 Gränna-Habo (t o m 2020-06-14)
- 111 Bankeryd-Trånghalla-Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 112 Jönköping-Ryhov-Bankeryd (fr o m 2020-06-15)
- 113 Jönköping-Habo-Mullsjö (fr o m 2020-06-15)
- 114 Habo-Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 115 Brandstorp-Habo
- 116 Habo-Mullsjö-Jönköping (t o m 2020-06-14)
- 116 Mullsjö- Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 119 Nässjö-Tenhult-Huskvarna
- 120 Gränna-Tranås
- 121 Jönköping-Kaxholmen (del av linje 101 t o m 2020-06-14)
- 122 Snabbuss Gränna-Jönköping
- 124 Jönköping-Aneby
- 126 Öasvängen Visingsö
- 130 Jönköping-Tenhult-Malmbäck
- 131 Bottnaryd-Jönköping (fr o m 2020-06-15)
- 132 Jönköping-Gislaved
- 133 Jönköping-Värnamo (t o m 2020-06-14)
- 133 Torsvik-Vaggeryd-Värnamo (fr o m 2020-06-15)
- 136 Jönköping-Gnosjö (t o m 2020-06-14)
- 136 Hestra-Gnosjö-Vaggeryd (fr o m 2020-06-15)
- 141 Jönköping-Sävsjö
- 150 Tranås-Eksjö
- 155 Tranås-Sommen
- 160 Tranås-Frinnaryd-Aneby
- 201 Smålandsstenar-Gislaved-Gnosjö-Värnamo (t o m 2020-06-14)
- 202 Gislaved-Bredaryd-Värnamo
- 235 Gislaved-Smålandsstenar (fr o m 2020-06-15)
- 238 Hillerstorp-Bredaryd-Forsheda
- 239 Skollinje Gnosjö-Kulltorp
- 241 Gnosjö-Gislaved (fr o m 2020-06-15)
- 242 Värnamo-Gnosjö (fr o m 2020-06-15)
- 245 Grimsås-Gislaved
- 246 Gislaved-Broaryd
- 247 Smålandsstenar-Burseryd
- 248 Smålandsstenar-Bredaryd
- 249 Gislaved-Anderstorp-Reftele
- 250 Ulricehamn-Jönköping JLT/Västrafik
- 254 Gnosjö-Hillerstorp
- 270 Värnamo-Rydaholm
- 273 Värnamo-Ljungby Länstrafiken Kronoberg
- 275 Värnamo-Dannäs
- 301 Nässjö-Eksjö-Vetlanda (t o m 2020-06-14)
- 311 Nässjö-Malmbäck
- 312 Nässjö-Bodafors
- 313 Nässjö-Sandsjöfors
- 314 Flisby-Nässjö

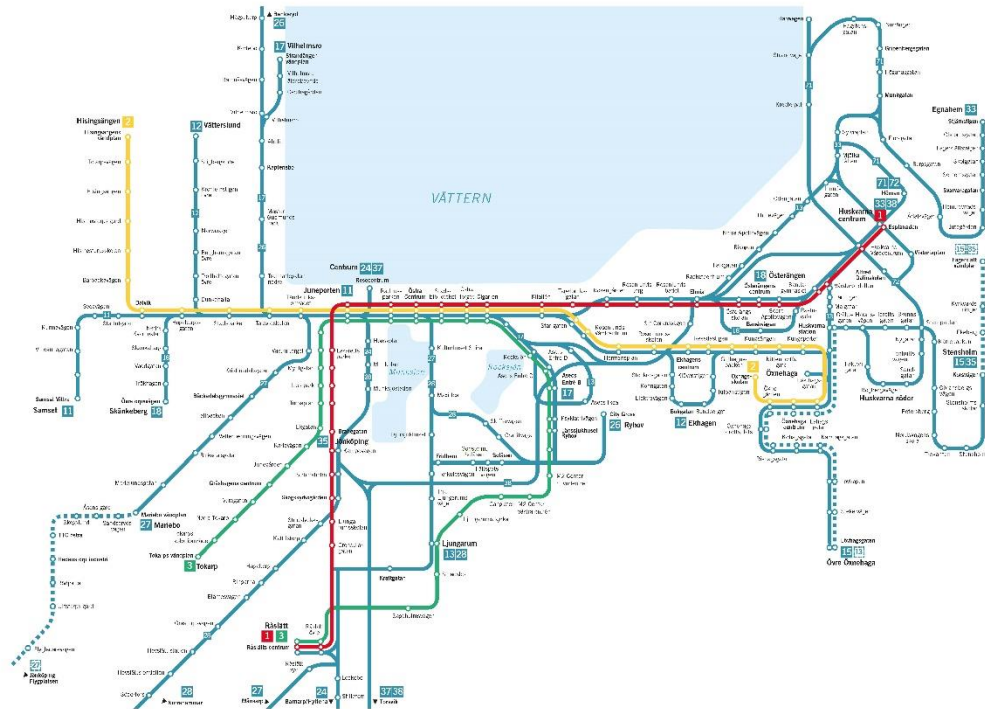
320 Nässjö-Eksjö (fr o m 2020-06-15)	
321 Nässjö-Anneberg-Eksjö	
322 Eksjö-Vetlanda-Bäckседа (fr o m 2020-06-15)	
325 Nässjö-Västervik	JLT/Kalmar Länstrafik
330 Eksjö-Mariannelund	
335 Mariannelund-Vetlanda (fr o m 2020-06-15)	
340 Vetlanda-Ramkvilla (fr o m 2020-06-15)	
341 Sävsjö-Vetlanda	
342 Sävsjö-Landsbro-Vetlanda	
343 Nässjö-Vetlanda	
344 Vetlanda-Hultsfred	
345 Vetlanda-Nottebäcksterminalen (t o m 2020-06-14)	
345 Vetlanda-Nottebäcksterminalen -Växjö (fr o m 2020-06-15)	
350 Vetlanda-Ramkvilla (t o m 2020-06-14)	
352 Vetlanda-Nye-Åseda	
353 Vetlanda-Virserum	
354 Vetlanda-Skede	
363 Sävsjö-Stockaryd-Lammhult	
406 Hjo-Brandstorp Västtrafik	
432 Smålandsstenar-Hyltebruk	
500 Snabbuss Jönköping-Värnamo (fr o m 2020-06-15)	
510 Snabbuss Värnamo-Tranemo	
520 Snabbuss Värnamo-Jönköping (t o m 2020-06-14)	
530 Snabbuss Vetlanda-Nässjö	
540 Snabbuss Tranås-Jönköping	
560 Snabbuss Gislaved-Jönköping (fr o m 2020-06-15)	
630 Österbymo-Tranås	Östgötatrafiken
631 Österbymo-Eksjö	Östgötatrafiken
670 Ödeshög-Tranås	Östgötatrafiken
873 Snabbuss Värnamo-Ljungby	Länstrafiken Kronoberg

Tåg

Jönköping/Nässjö-Värnamo-Halmstad	Krösatåg
Värnamo-Växjö	Krösatåg
Nässjö-Eksjö	Krösatåg
Nässjö-Vetlanda	Krösatåg
Jönköping-Nässjö-Växjö	Krösatåg
Nässjö-Tranås	Krösatåg
Norrköping-Tranås	Östgötapendeln
Göteborg/Skövde-Falköping-Nässjö	Västtågen



Zon och linjekarta Jönköpings län våren 2020



Linjekarta Jönköpings stadstrafik 2020

Jönköpings Länstrafik
Västra storgatan 18 A
Box 372
551 15 Jönköping

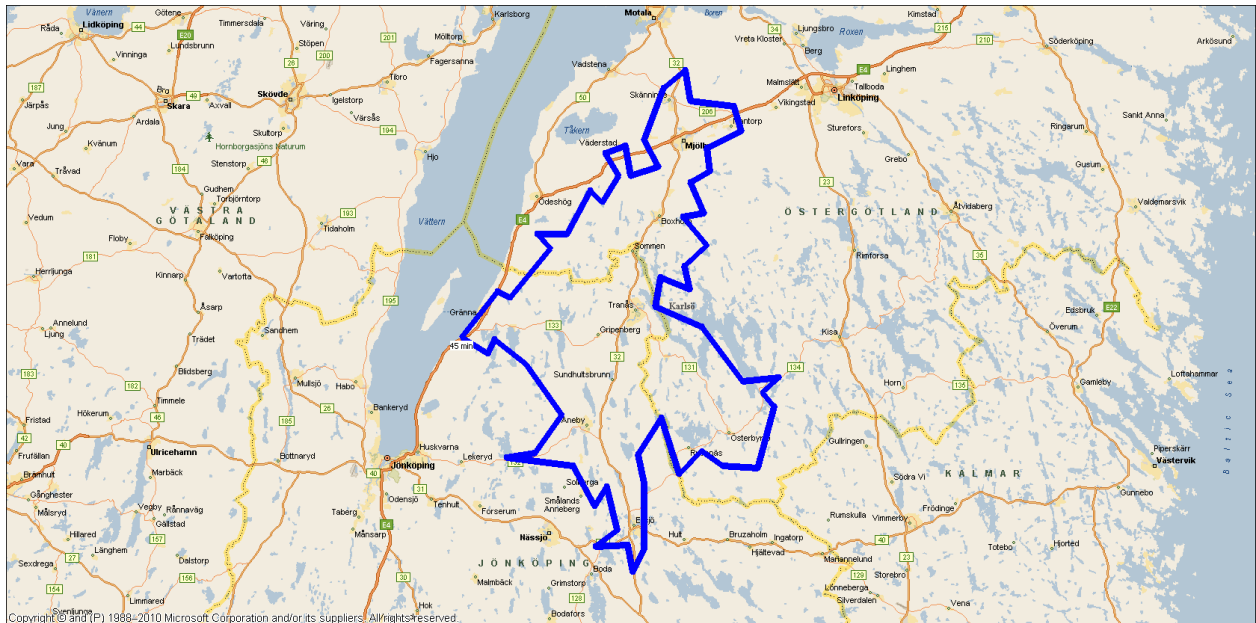
Telefon 010-241 55 00
E-post lanstrafiken@jlt.se
Hemsida www.jlt.se

Plusgiro: -
Bankgiro: 815-3082
Orgnr: 232100-0057

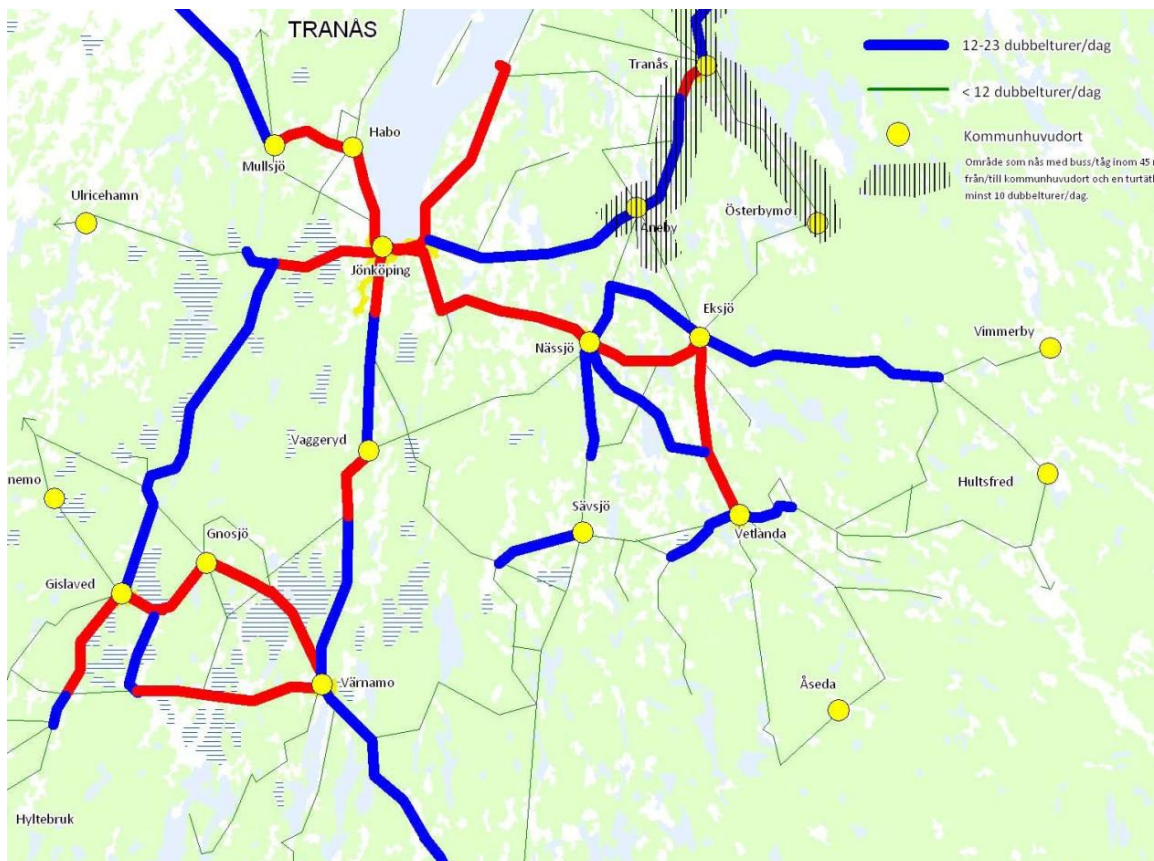
2 Restidszoner och turutbud per kommun

Restidszon 45 minuter med direktbuss

TRANÅS

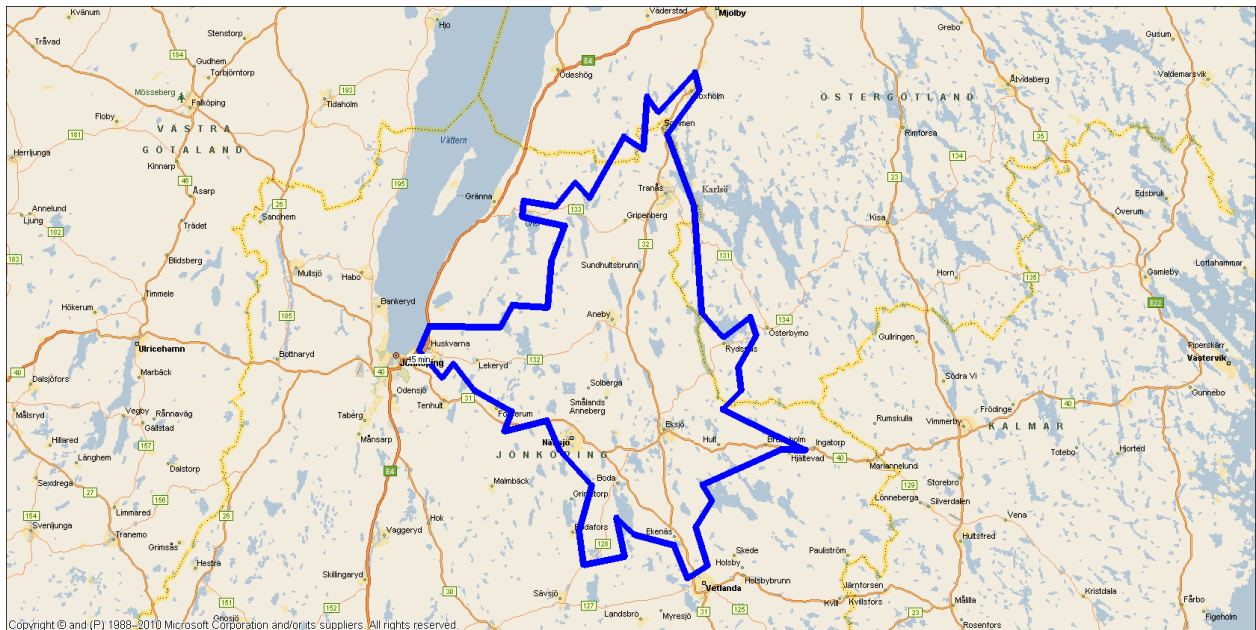


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

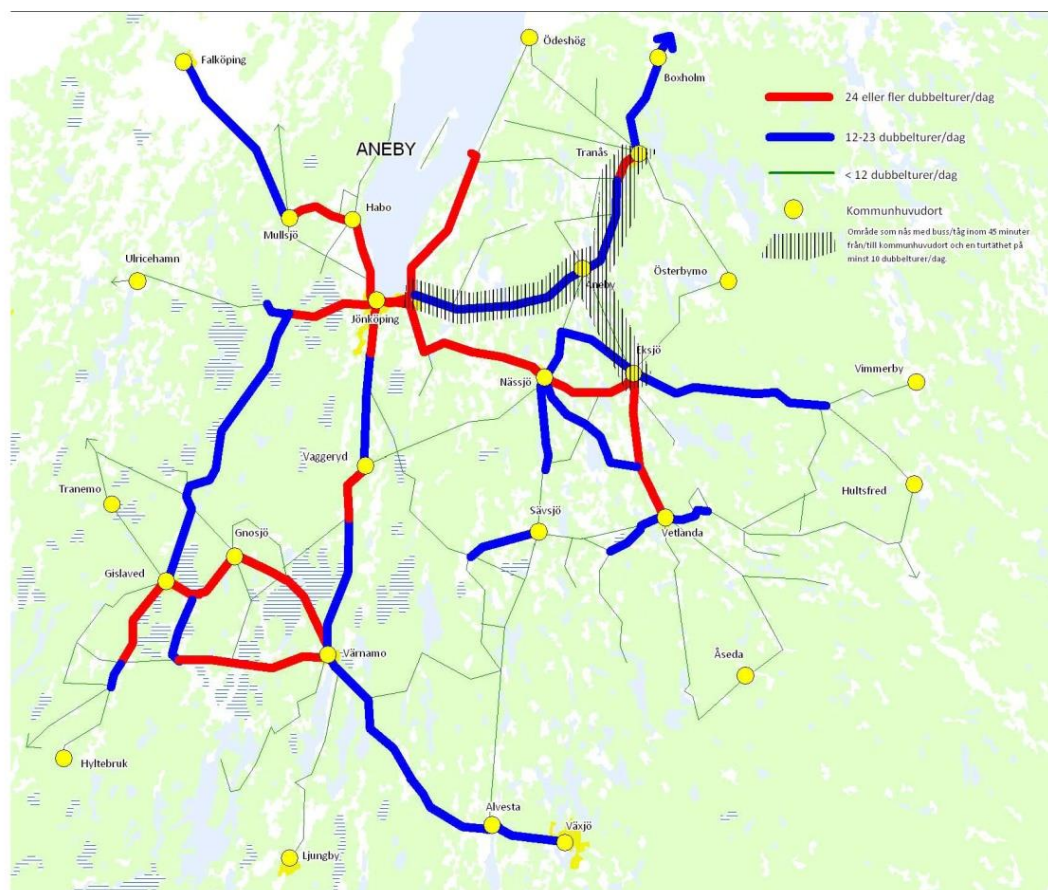


Restidszon 45 minuter med direktbuss

ANEBY



Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

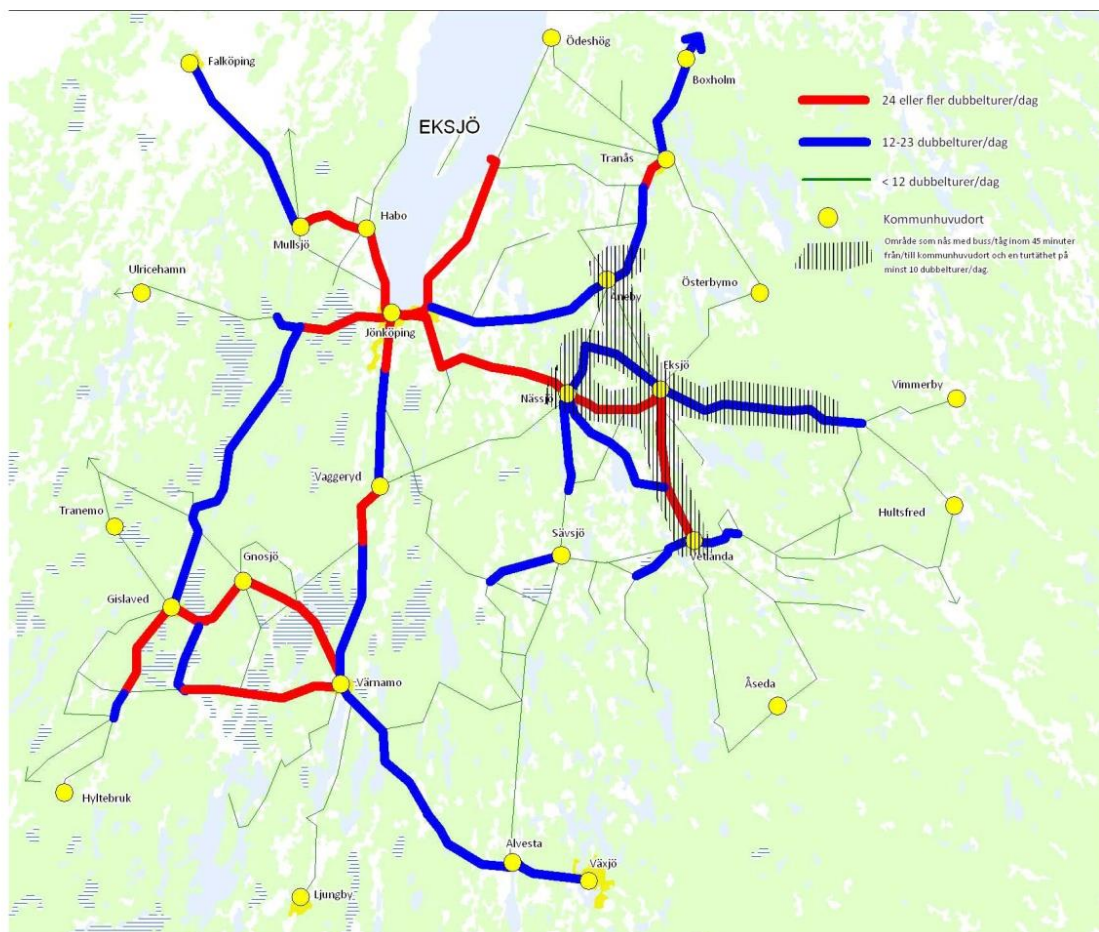


Restidszon 45 minuter med direktbuss

EKSJÖ

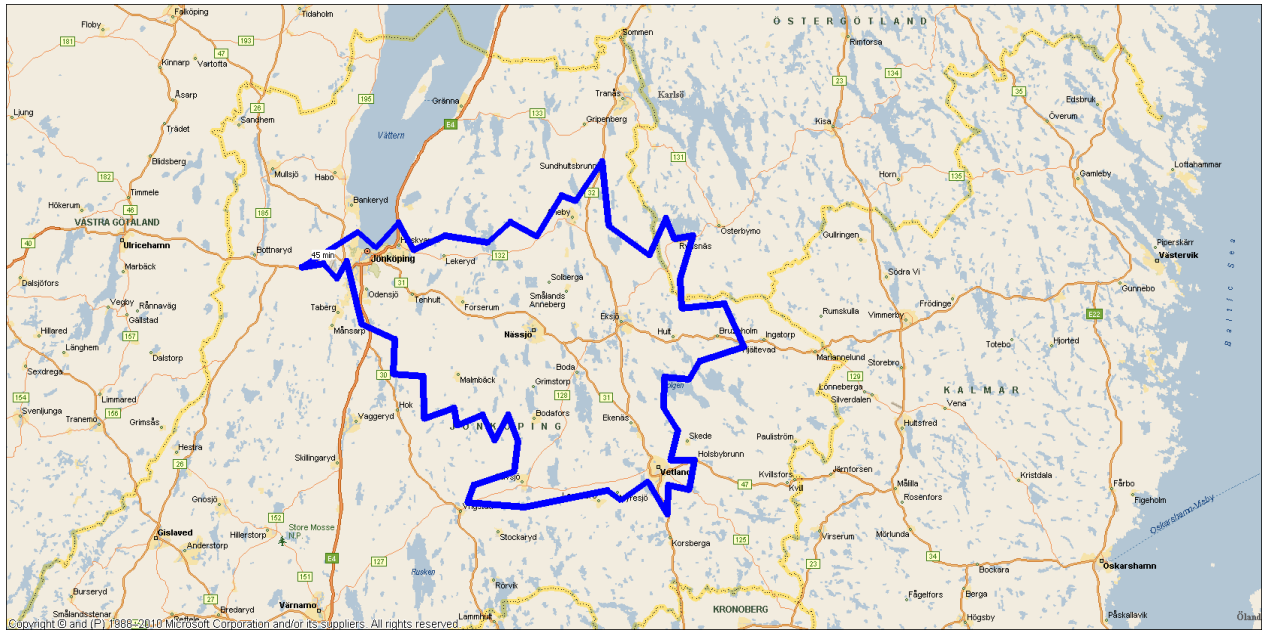


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

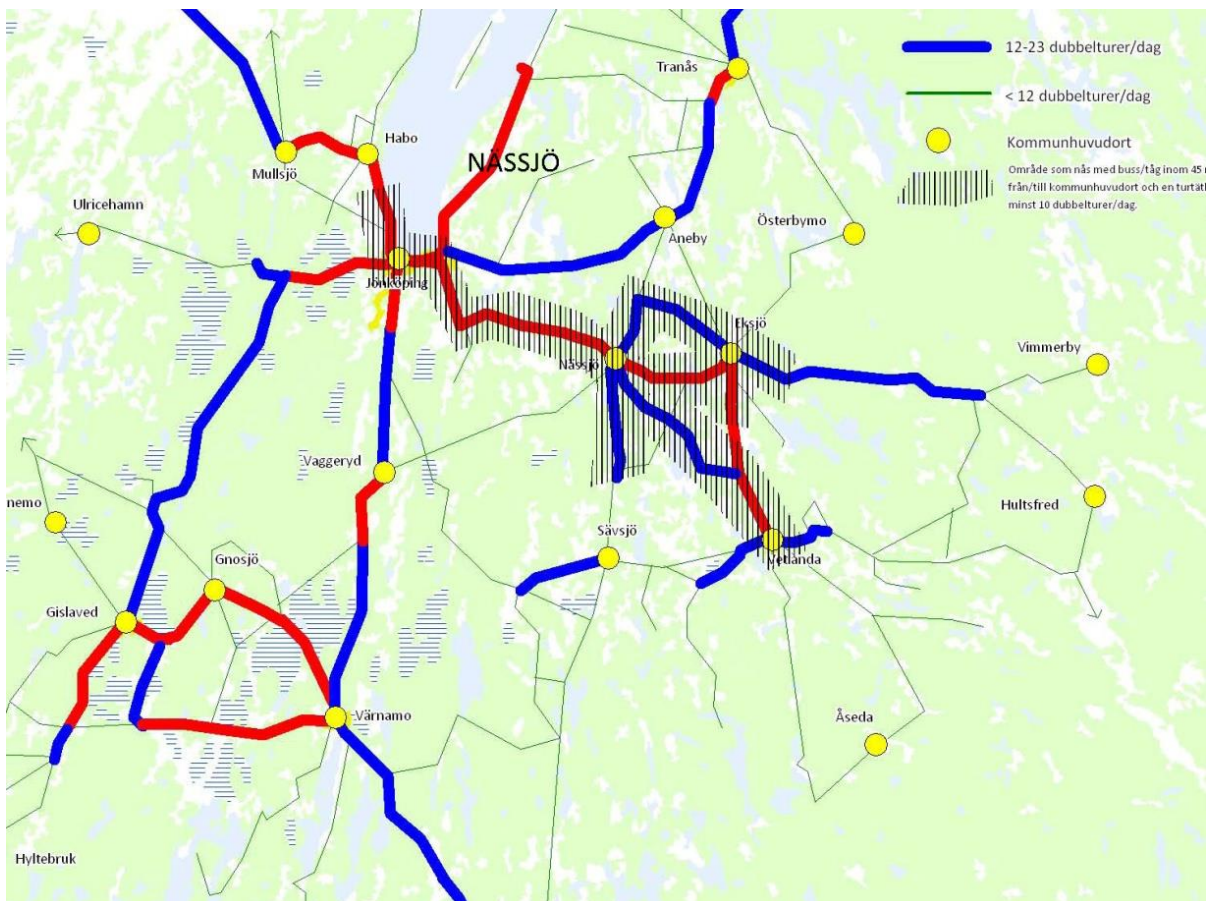


Restidszon 45 minuter med direktbuss

NÄSSJÖ

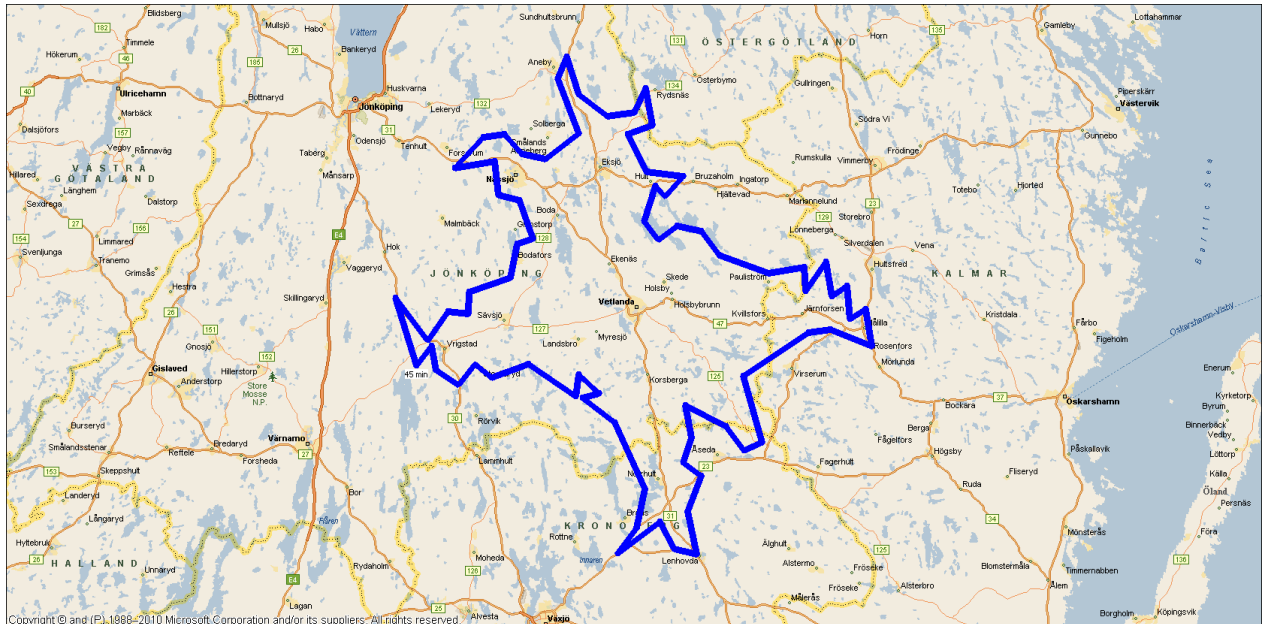


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

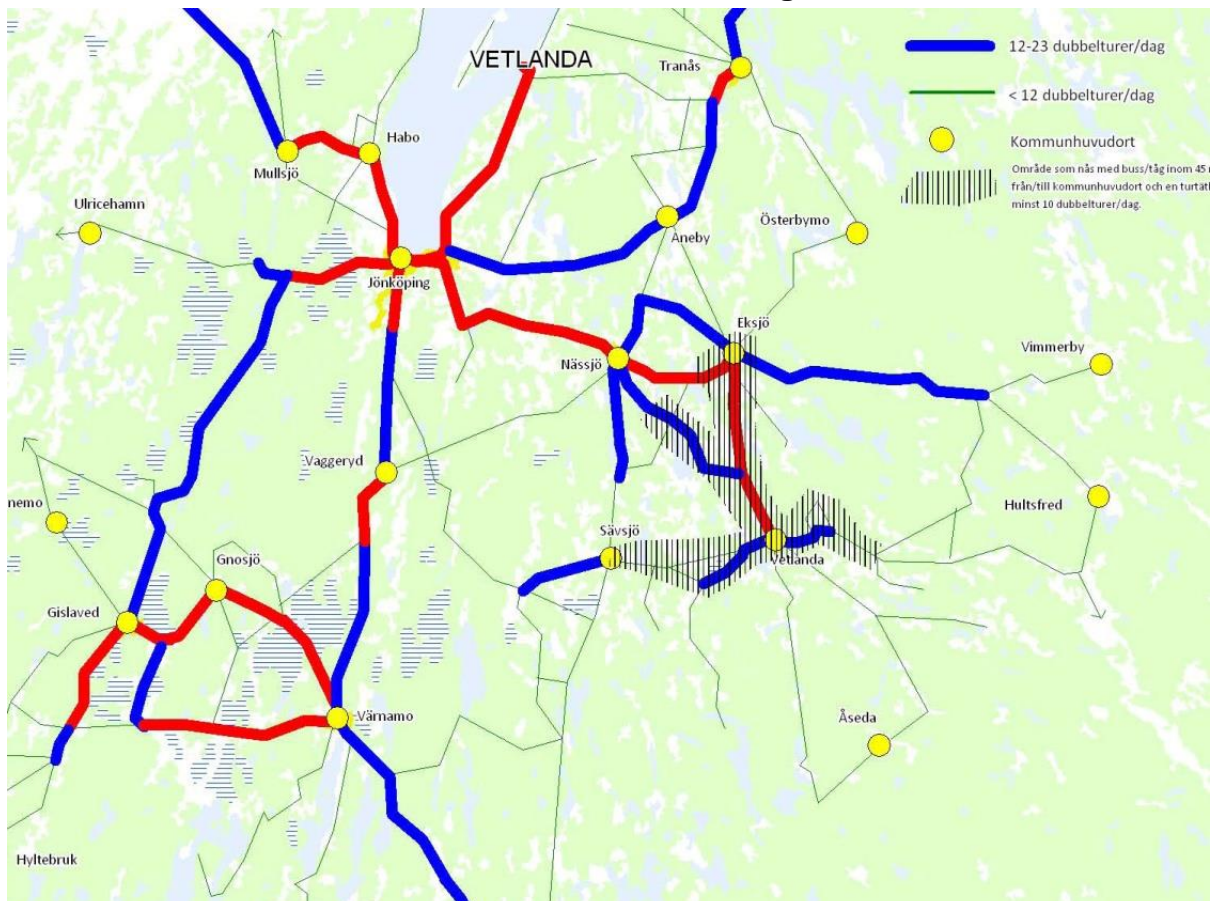


Restidszon 45 minuter med direktbuss

VETLANDA

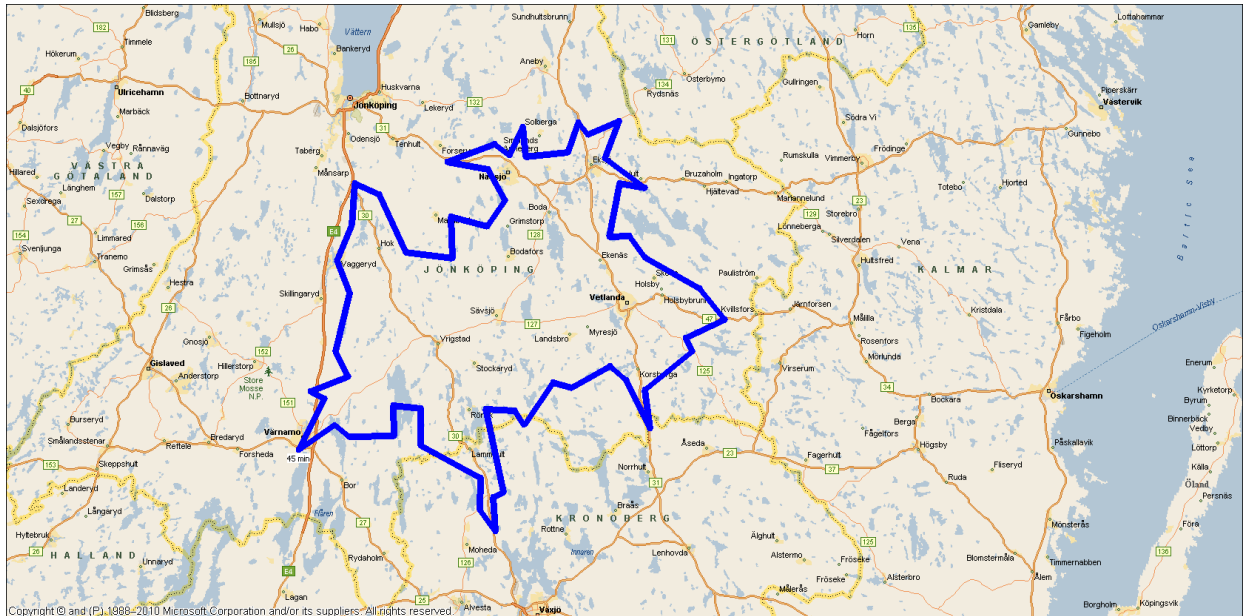


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

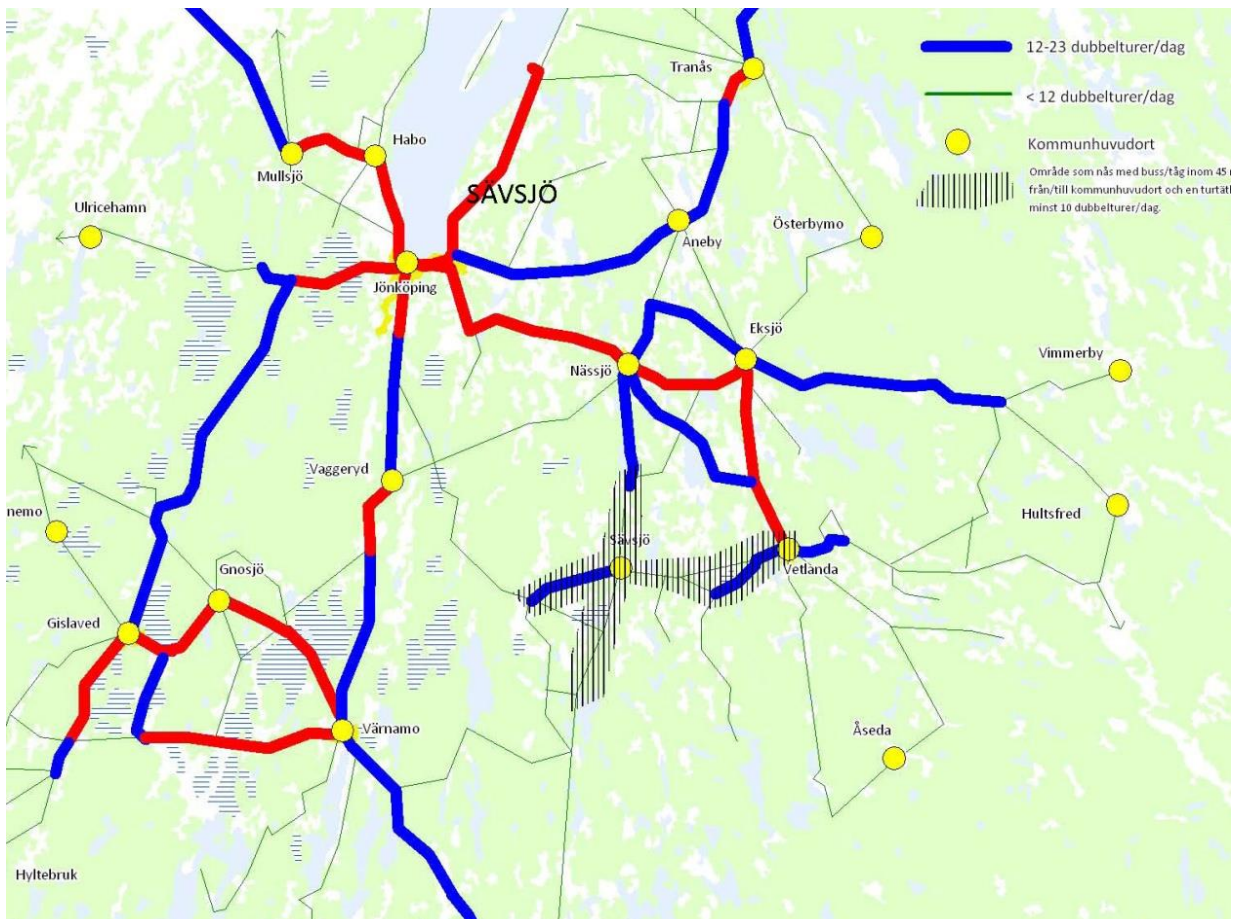


Restidszon 45 minuter med direktbuss

SÄVSJÖ

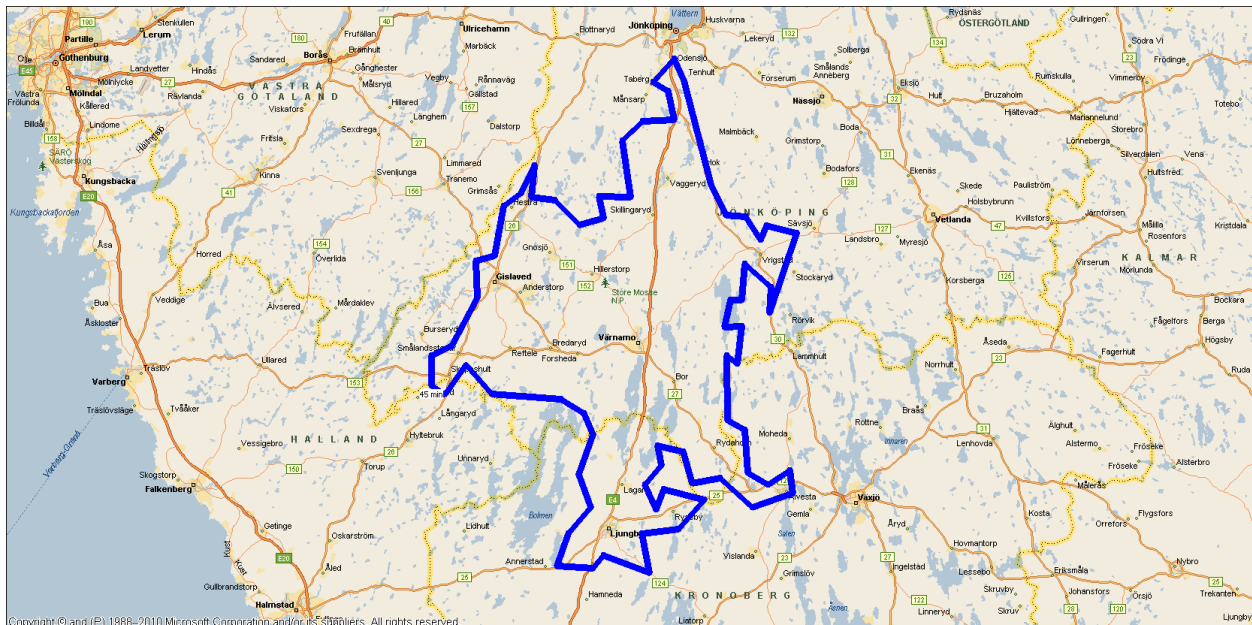


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

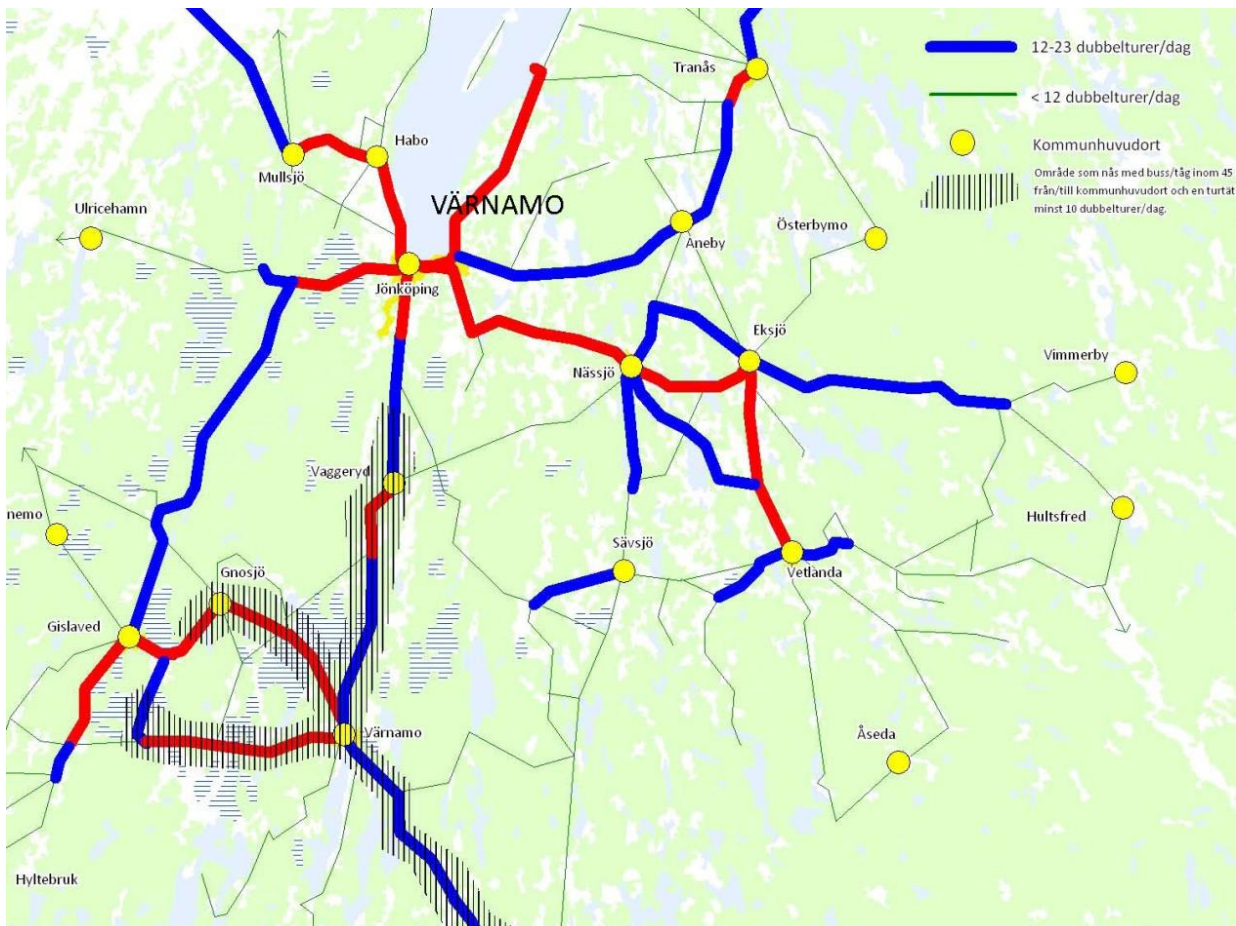


Restidszon 45 minuter med direktbuss

VÄRNAMO

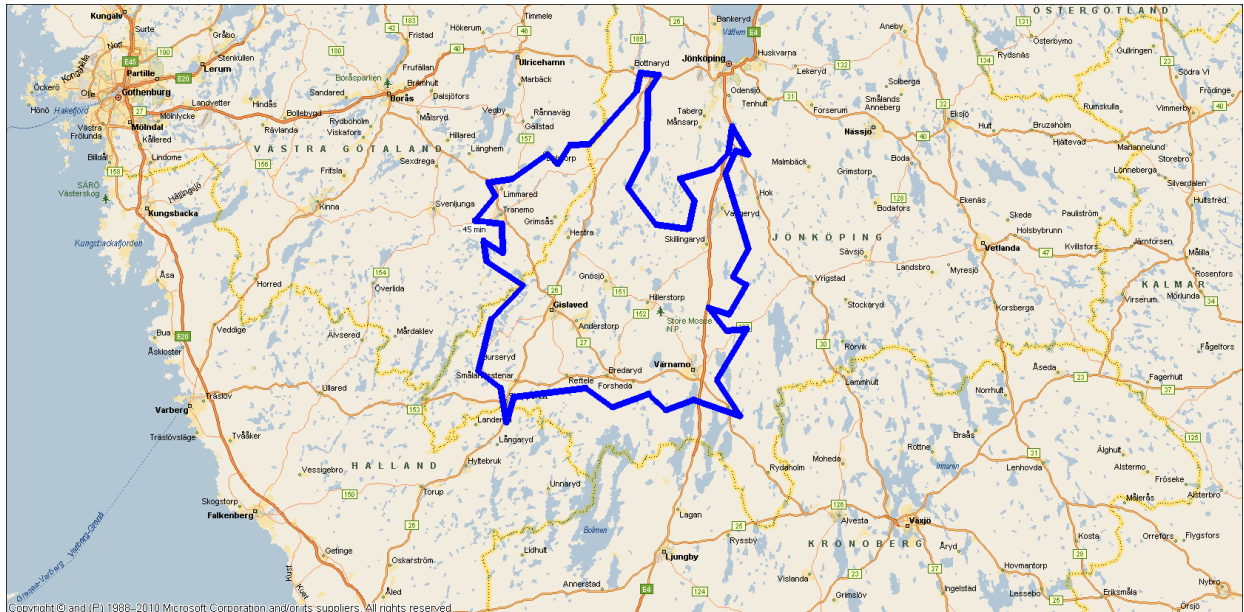


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

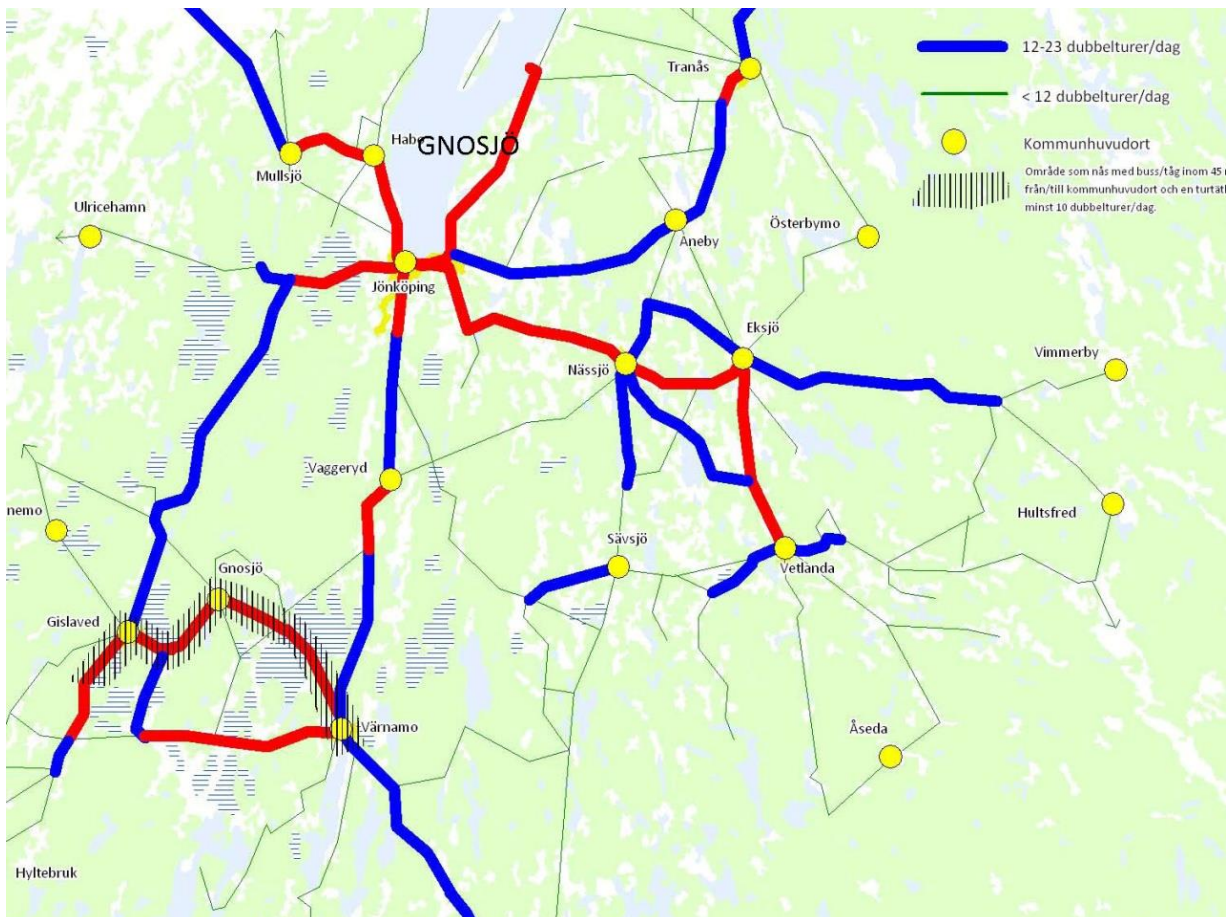


Restidszon 45 minuter med direktbuss

GNOSJÖ

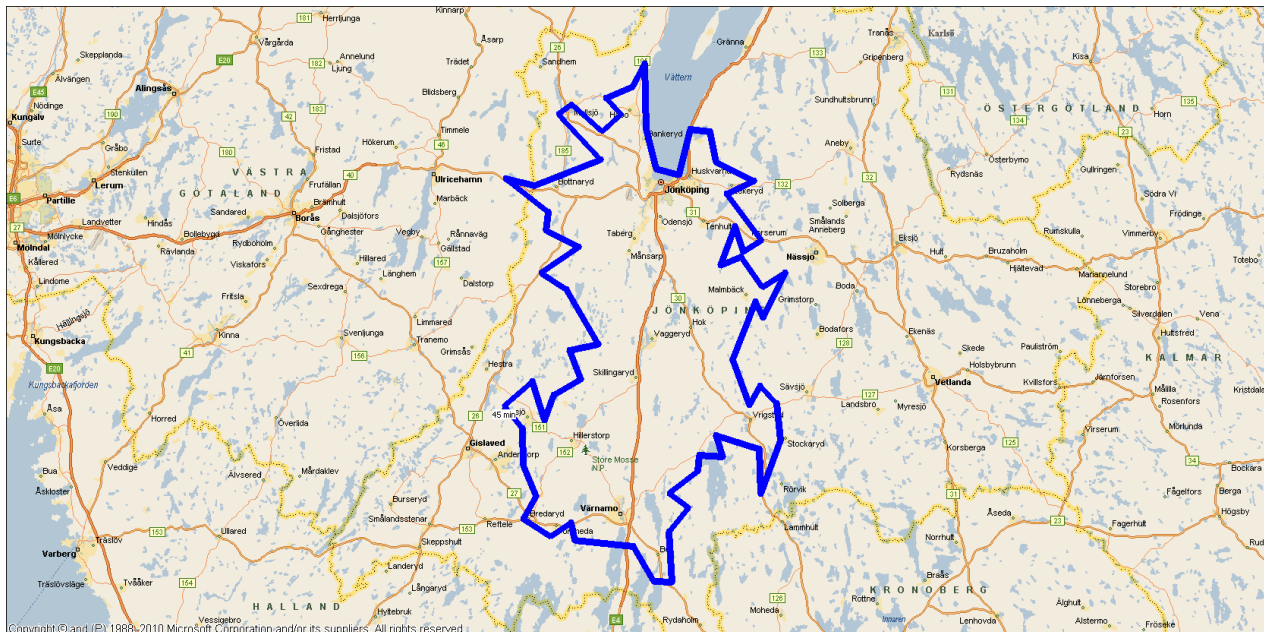


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

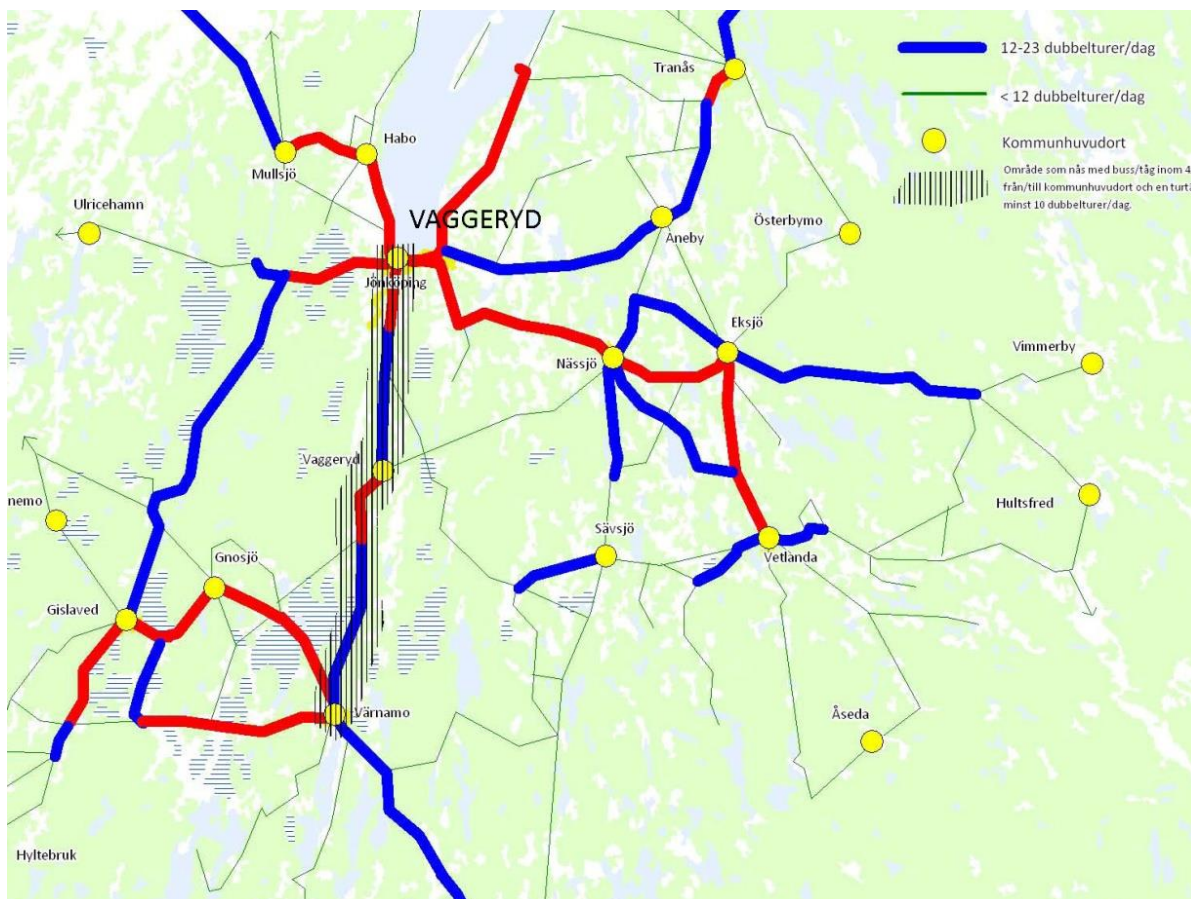


Restidszon 45 minuter med direktbuss

VAGGERYD

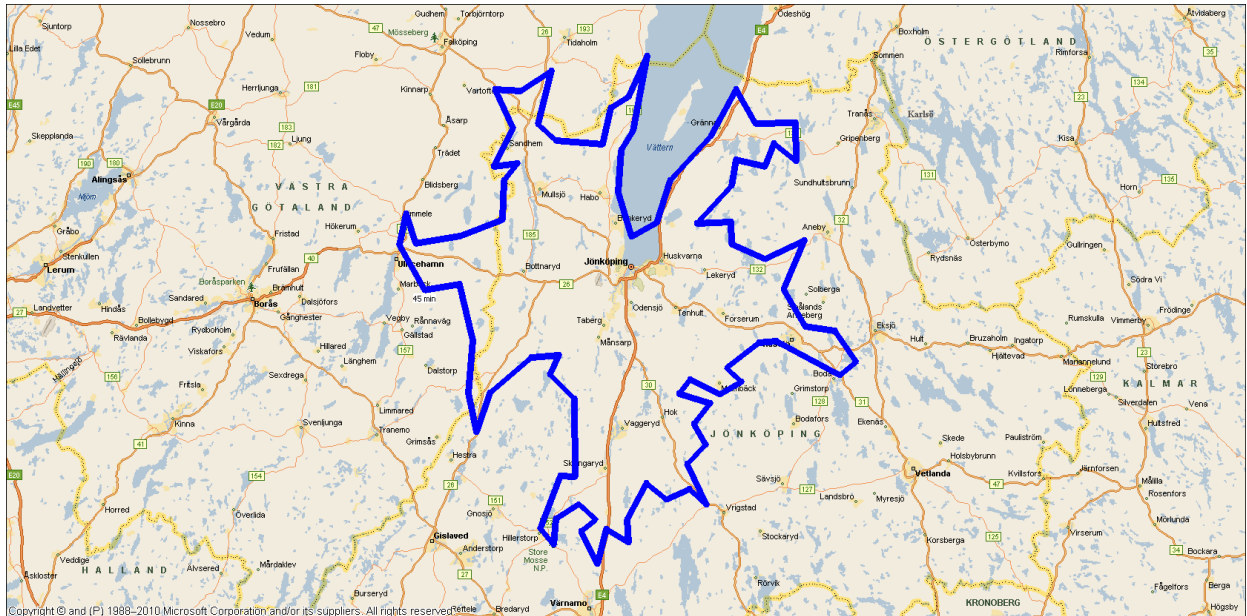


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

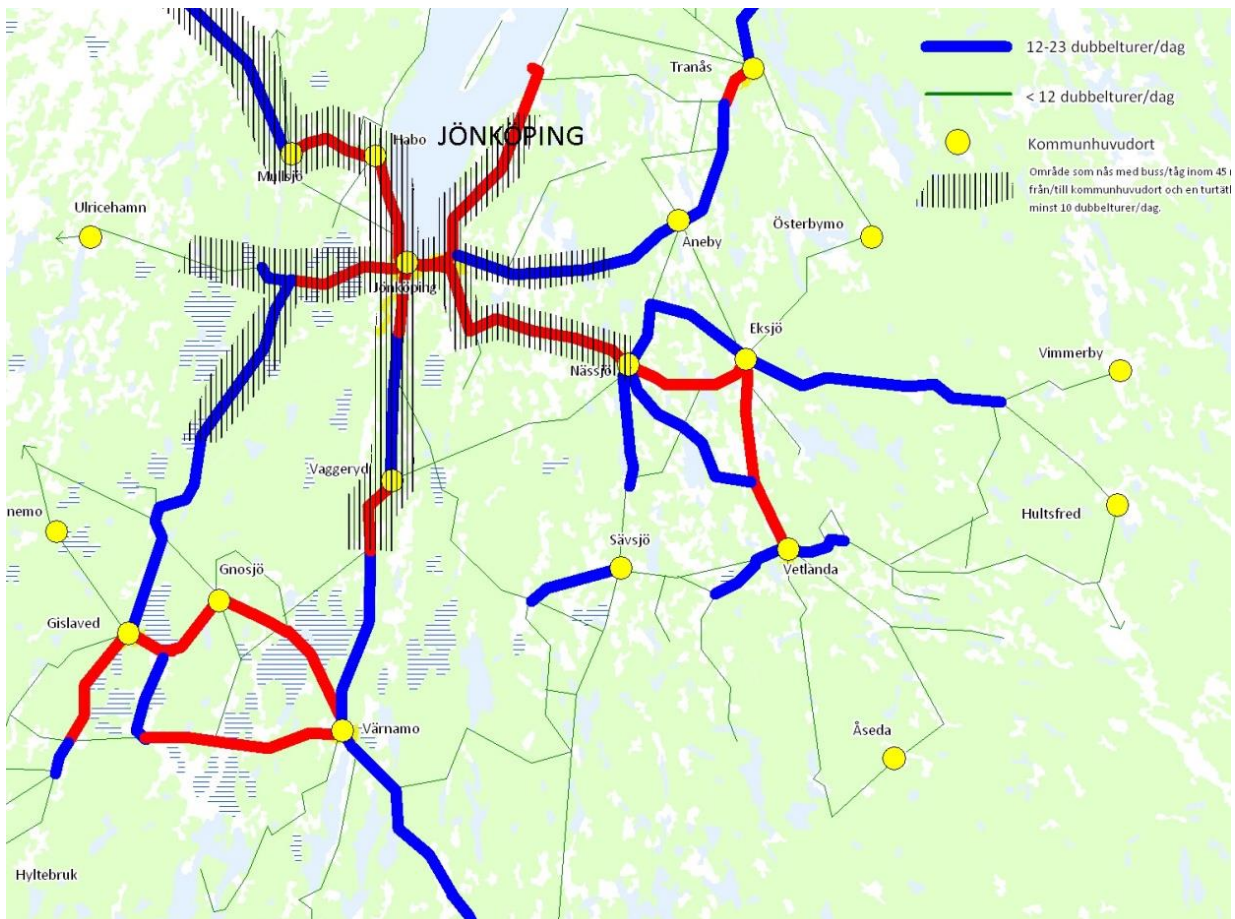


Restidszon 45 minuter med direktbuss

JÖNKÖPING

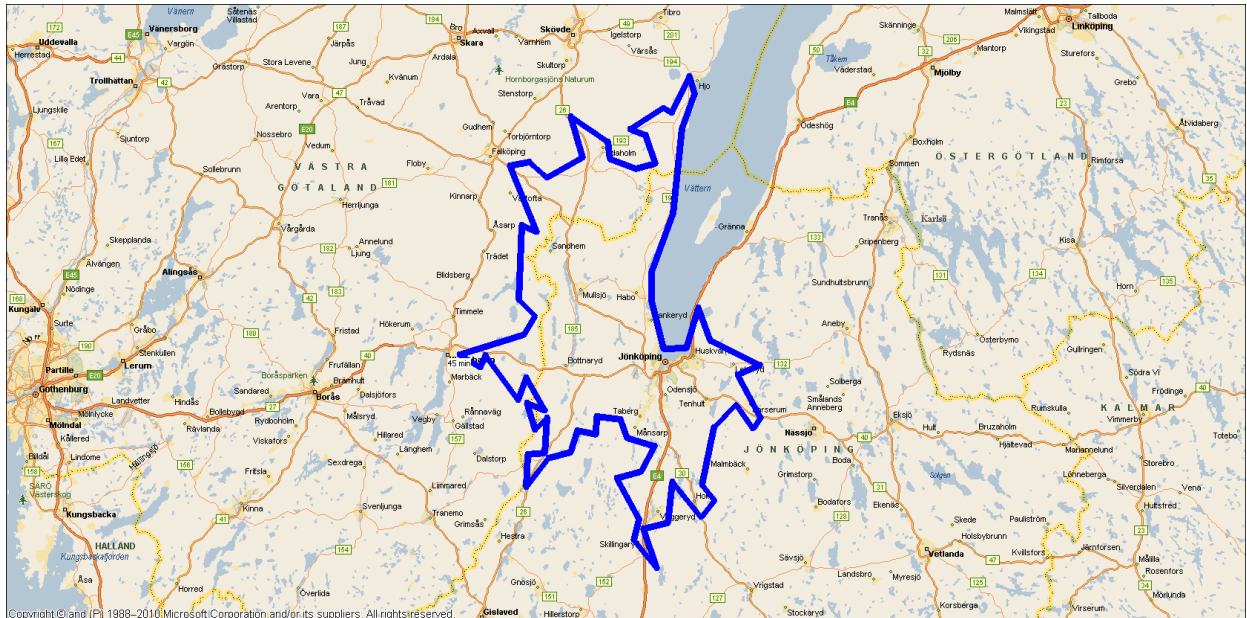


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

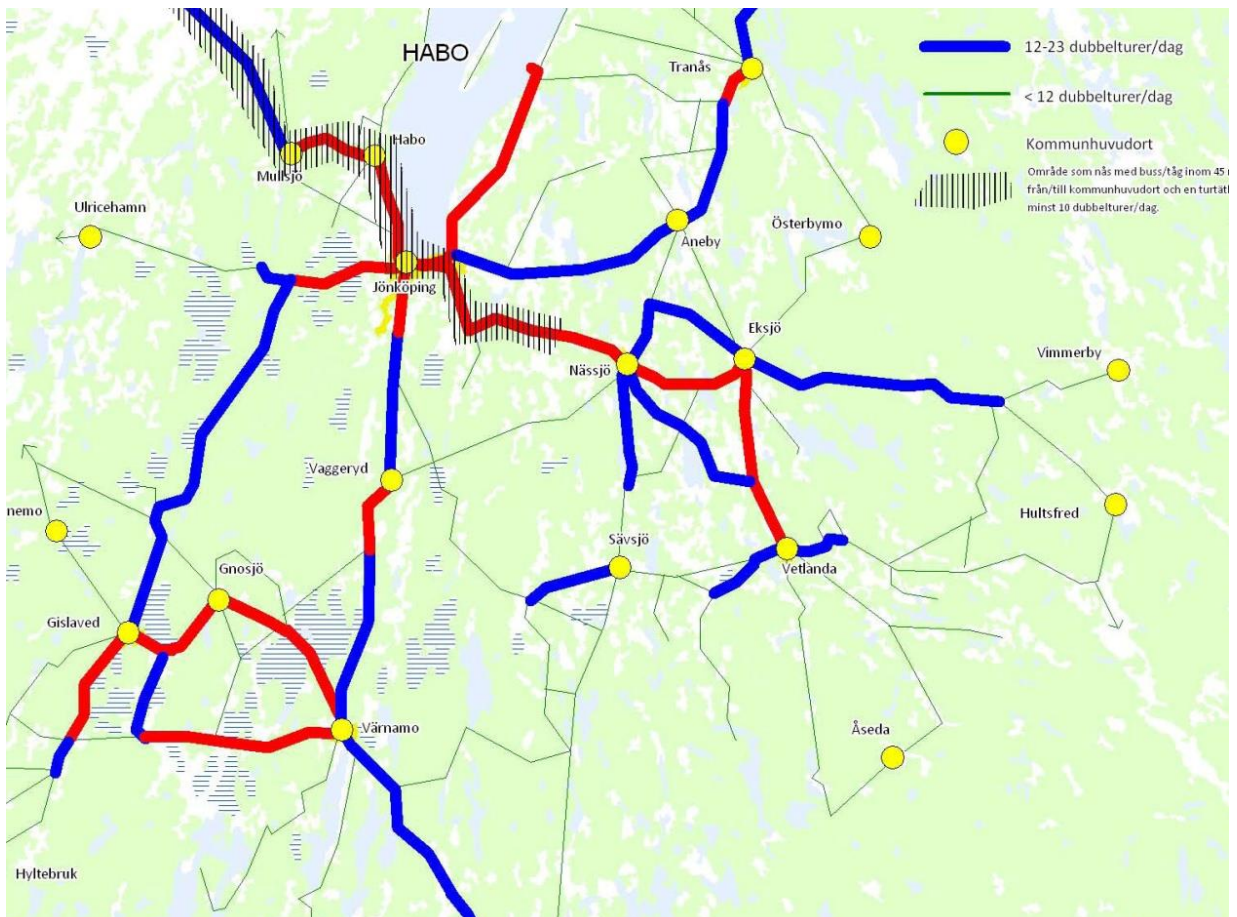


Restidszon 45 minuter med direktbuss

HABO

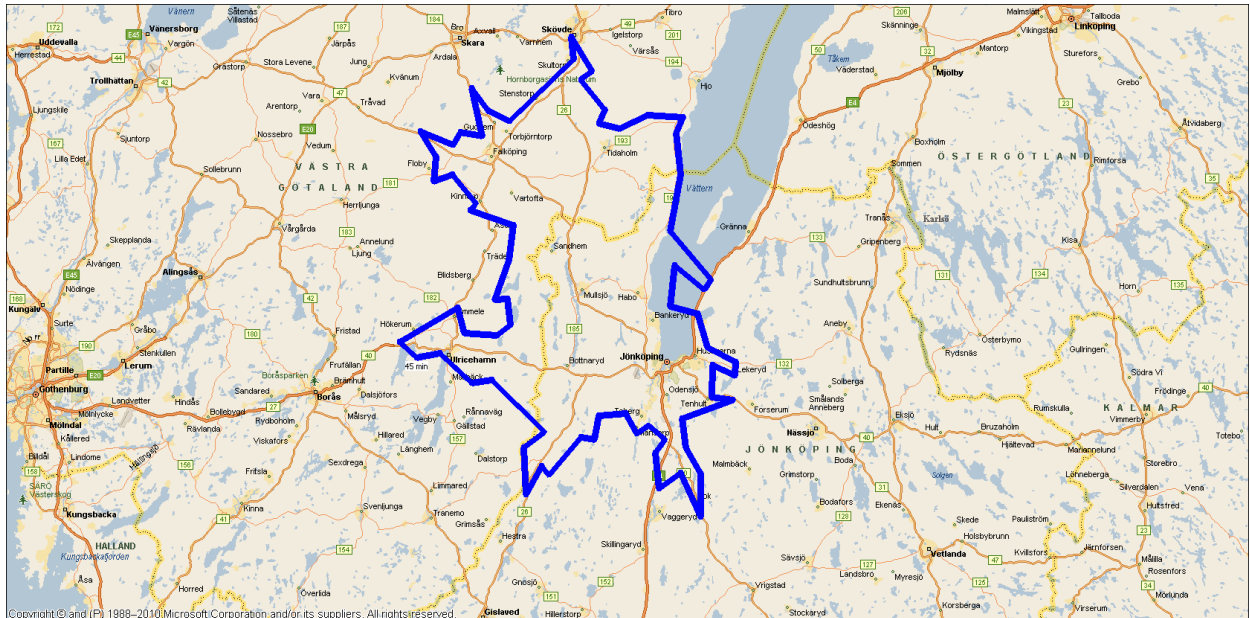


Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer

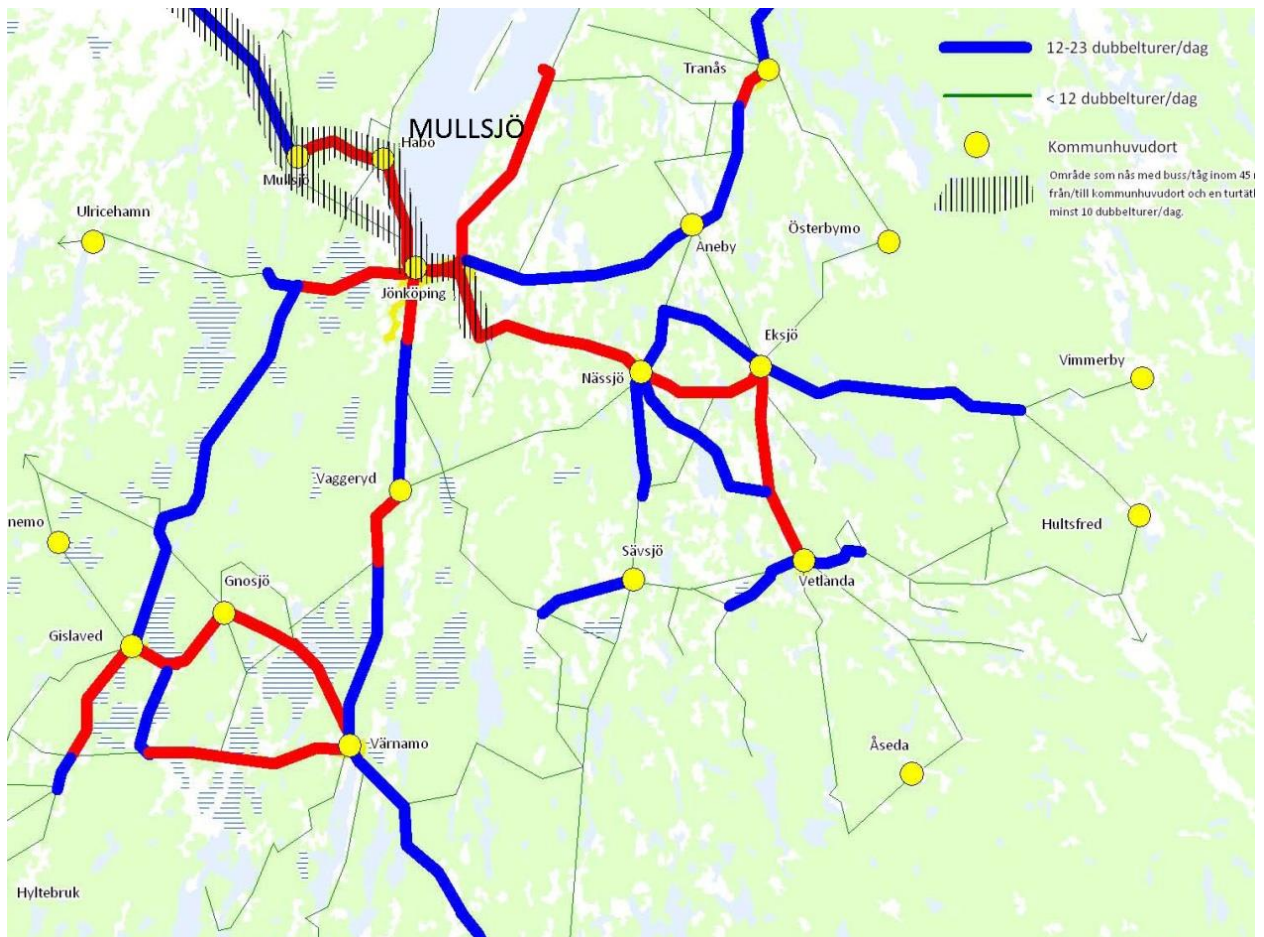


Restidszon 45 minuter med direktbuss

MULLSJÖ



Restidszon 45 minuter våren 2020 med buss/tåg och minst 12 dubbelturer



3 Tillgänglighet

Fullt tillgängliga bytespunkter i Jönköpings län våren 2020

En fullt tillgänglig bytespunkt definieras enligt följande:

En fullt tillgänglig linje eller bytespunkt innebär att följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer:

- *Planera resan*
Det ska vara möjligt för resenärer med funktionsnedsättning att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs. Ambitionen är utveckla tekniska hjälpmedel för att förenkla planeringen utöver manuell betjäning.
- *Köpa och använda biljett*
Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Försäljnings- och informationsplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Ta sig till terminal, station eller hållplats*
Gångvägar och anslutningar till och från högfrekventerade hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.
- *Vistas, orientera sig och ta till sig information på terminal, station eller hållplats*
Möblering och belysning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en terminal, station eller högfrekventerad hållplats underlättas för resenärer med funktionsnedsättning. Trafikinformationen ska i möjligaste mån anpassas så att det går att ta del av informationen oavsett funktionsnedsättning.
- *Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet*
Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt.

Fullt tillgängliga bytespunkter i regiontrafiken (med tåg och buss) enligt ovan nämnda kriterier kan sägas vara enligt nedan:

Aneby station	Tåg och buss
Eksjö station	Tåg och buss
Gnosjö station	Tåg och buss
Habo station	Tåg och buss
Jönköpings station	Tåg och buss
Mullsjö station	Tåg och buss
Nässjö station	Tåg och buss
Skillingaryds station	Tåg och buss (Vaggeryds kommun)
Smålandsstenar station	Tåg och buss (Gislaveds kommun)
Sävsjö station	Tåg och buss
Tranås station	Tåg och buss
Vetlanda station	Tåg och buss
Värnamo station	Tåg och buss

Linjenätet i regiontrafiken (åtta tågsträckor och ca sextio busslinjer i Länstrafikens regi) har en blandad standard på hållplatserna/bytespunkterna avseende tillgänglighetshöjande åtgärder.

Samtliga linjer utom tre mindre linjer har koppling till en eller flera av ovan listade bytespunkter. Insatser från förarens sida i kombination med fordonens utförande och utrustning gör linjerna tillgängliga för de allra flesta men kan dock inte sägas vara fullt anpassade enligt tidigare beskrivna kriterier för full tillgänglighet.

I Jönköpings stadstrafik finns tre stomlinjer (linje 1,2 och 3) som körs med mycket tät trafik. Dessa linjer står för ca 30 % av alla utförda resor (om än korta resor) i länet. Samtliga hållplatser på dessa linjer är anpassade enligt tidigare beskrivna kriterier för full tillgänglighet.

Linje 1	Huskvarna-Råslätt	32 hållplatser
Linje 2	Öxnehaga-Hisingsängen	30 hållplatser
Linje 3	Råslätt-Tokarp	31 hållplatser

Det övriga linjenätet i stadstrafiken och förortstrafiken (tretton linjer) har en blandad standard på hållplatserna/bytespunkterna avseende tillgänglighetshöjande åtgärder. Samtliga av dessa linjer utom en har kopplingar mot de tre stomlinjerna som ovan redovisas.

Insatser från förarens sida i kombination med fordonens utförande och utrustning gör dessa linjer tillgängliga för de allra flesta men kan dock inte sägas vara fullt anpassade enligt tidigare beskrivna kriterier för full tillgänglighet.

Vid nyetableringar av hållplatser ska åtgärder vidtas så att full tillgänglighet kan sägas vara uppnådd. Då principerna för att nyetablera hållplatser är sådana att krav på ett visst antal påstigande resenärer per dag styr om investeringen kan motiveras är det så att endast ett fåtal hållplatser nyetableras varje år.

4 Regelverk färdtjänst och riksfärdtjänst

I länken nedan kan nu gällande regelverk för färdtjänst och riksfärdtjänst läsas. Genom att klicka på länken omdirigeras man till Jönköpings Länstrafiks hemsida.

<https://www.jlt.se/globalassets/bilder/2021/serviceresor/2021-regelverk-fardtjanst.pdf>

5 Kommersiell trafik våren 2020

Trafikslag	Operatör	Sträcka
Buss	VY Express	Göteborg-Jönköping-Stockholm
Buss	VY Express	Växjö-Eksjö-Linköping
Buss	BT-buss	Nässjö-Karlstad
Buss	Västerviksexpressen	Västervik-Jönköping-Göteborg
Buss	Flixbuss	Göteborg-Jönköping-Stockholm
Buss	Flixbuss	Jönköping-Malmö
Buss	"Bussen"	Jönköping-Nässjö
Tåg	SJ	Jönköping-Nässjö (-Stockholm)
Tåg	SJ "södra stambanan"	Nässjö norr- och söderut på södra stambanan
Tåg	SJ "Kust till kust"	Kalmar-Värnamo-Göteborg
Tåg	Snälltåget	Nässjö norr- och söderut på södra stambanan
Tåg	Tågab	Karlstad-Mjölby-Nässjö-Alvesta

6 Positionspapper kollektivtrafik

Länk till positionspapper kollektivtrafik:

[Positionspapper-kollektivtrafik-2019-10-07](#)

7 Begreppsförklaringar

Allmän trafikplikt

- trafik som bedöms nödvändig att upprätthålla med stöd av allmänna medel

Anropsstyrd trafik

- trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop till beställningscentral

Dt

- dubbelturer, tur och retur

Färdtjänst

- resor för personer som ej kan resa med allmänna kommunikationer

Interregional kollektivtrafik

- enstaka resor, oftast längre än 100 km

Kollektivtrafikbarometern

- undersökning av allmänhetens och resenärers nöjdhet med kollektivtrafiken

Kommersiell trafik

- trafik som helt finansieras genom biljettintäkter

Kostnadstäckningsgrad

- den delen av de totala kostnaderna som täcks av intäkterna

Regional transportplan

- investeringsplan av regional infrastruktur som vissa riks- och länsvägar mm

Närtrafik

- serviceresor för allmänheten i områden som saknar linjelagd trafik

Omstigningspunkter

- plats där resenär kan byta mellan olika linjer/trafikslag

Periodkort

- biljett som berättigar till ett antal resor inom en bestämd tidsperiod eller obegränsat resande inom ett område under fastställd tid

Regional kollektivtrafik

- all kollektivtrafik inom ett län eller om den sträcker sig över flera län huvudsakligen tillgodoser resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande

RUP

- Regionförbundets regionala utvecklingsprogram

Riksfärdtjänst

- samma som färdtjänst men över länsgränsen i Jönköpings län

Serviceresor

- samlat begrepp för färdtjänst, sjukresor, närtrafik, anropsstyrd trafik eller motsvarande

Stomlinje/stomlinjenät

- kollektivtrafik som körs med hög turtäthet och i regel sammanbinder kommunhuvudorter

8 Samrådsredovisning

Samråden i samband med arbetet med trafikförsörjningsprogrammet.

Samtliga fem kringliggande län besöktes under hösten 2019 där kollektivtrafikmyndigheter och i vissa fall länstrafikbolag deltog i samråd om arbetet med revideringen av trafikförsörjningsprogrammet.

Vid arbetet med revideringen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet kallades det under våren 2020 förutom remissrundan till samråd vid tretton olika tillfällen, en gång i varje kommun. Dagtid hölls genomgång av det reviderade programmet med möjlighet till frågor och synpunkter från politiker och tjänstemän, kvällstid var det intresseorganisationer och allmänhet som var inbjudna med frågor och synpunkter.

Samråd i Gnosjö kommun den 15 januari 2020

Samråd i Jönköpings kommun den 27 januari 2020

Samråd i Tranås kommun den 11 februari 2020

Samråd i Aneby kommun den 17 februari 2020

Samråd i Habo kommun den 25 februari 2020

Samråd i Eksjö kommun den 26 februari 2020

Samråd i Värnamo kommun den 18 mars 2020

Samråd i Gislaveds kommun den 31 mars 2020

Samråd i Mullsjö kommun den 1 april 2020

Samråd i Vetlanda kommun den 8 april 2020

Samråd i Vaggeryds kommun den 14 april 2020

Samråd i Nässjö kommun den 15 april 2020

Samråd i Sävsjö kommun den 16 april 2020

