

KOLLEKTIVTRAFIK - EN FRIHETSREFORM

ESTHER, HENNES FAMILJ OCH HENNES VÄNNER SKA UT OCH RESA!

Vad är syftet med kollektivtrafiken? Är det att ha många buss- och tåglinjer? Eller är det att göra kollektivtrafiken till ett resealternativ för våra invånare och besökare i vårt län?

Under de senaste decennierna har målet med kollektivtrafiken varit en kamp om marknadsandelar. Kollektivtrafiken har ställts mot bilåkande. Desto fler människor som åker kollektivtrafik i stället för att ta bilen ju bättre – och målet är uppnått. Men det privata bilåkandet kommer inte försvinna, och i takt med att andelen fossilfria privata fordon ökar kommer argumentet om att kollektivtrafiken är det miljömässigt överlägsna valet minska. Så vad är då den långsiktiga visionen för kollektivtrafiken kopplat till samhällsutvecklingen? För oss kristdemokrater är det valfriheten.

Kollektivtrafiken ska ge fler människor möjligheten att på rimlig tid och till rimlig kostnad ta sig till olika platser utan att behöva ta den egna bilen. En kollektivtrafik som bidrar till ett hållbart och inkluderande samhälle. Som bättre motsvarar människors olika förutsättningar. En frihetsreform.

Utvecklingen av kollektivtrafiken borde inte styras av synsättet att man antingen är bilist eller kollektivtrafikresenär, utan att kollektivtrafiken är "ett attraktivt alternativ för många människor för vissa resor vid vissa tillfällen" (källan citat från Målbild 2030. För Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik).

Kristdemokraternas regiongrupp har under hösten och vintern gjort studiebesök och omvärldsspaningar för att se och få tips om hur andra regioners kollektivtrafik fungerar och fördjupa sig i aktuell forskning på området. Utgångspunkten är att lära av andras goda exempel. Det är ju ingen vits med att uppfinna hjulet igen när andra redan gjort det.

Utgångspunkten för arbetet har varit Region Jönköpings läns vision *För ett bra liv i en attraktiv region* och målet om att Jönköpings län ska vara bästa plats att växa upp, leva, verka och åldras på. Sedan länge är kärnfrågan för vård och omsorgen i Jönköpings län Vad är bäst för Esther? Nu är det dags att vidga förhållningssättet till regionens kollektivtrafik också, som en del i frihetsreformen. För nu ska Esther, hennes familj och hennes vänner ut och resa!



DET SKA VARA ENKELT ATT RESA MED KOLLEKTIVTRAFIKEN

Världen förändras och det gör också våra behov och önskemål om resande. Vi reser inte på samma sätt som vi gjorde för 20 år sedan. Inte ens som vi gjorde för fem år sedan.

För att fler ska se kollektivtrafiken som ett alternativ – såväl pendlare som sällanåkare, för de som reser till jobbet såväl som de som reser till nöjen – behöver det vara enkelt att välja att resa med kollektivtrafik. När trösklarna sänks för att ta den första resan är tröskeln sänkt även för kommande resor.

De främsta faktorerna som påverkar resandet är tillgänglighet, restid, punktlighet, trender och omvärld, samt pris och taxemodell. En del av dessa är svåra att påverka, andra tar tid att påverka. Men en sak är säkert, om fler ska välja att resa med kollektivtrafiken behöver trafiken vara enkel att förstå och att använda. Både för den som reser ofta och för den som reser sällan. Oavsett om det handlar om att pendla till jobbet, ta bussen till shoppingrundan eller möjligheten att ta en öl i samband med en hockeymatch.

Att det ska vara enkelt att resa kollektivt slås fast i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Jönköpings län. Enkelheten ska omfatta avgifter och betalsystem, såväl som planering av sin resa och möjligheten att se olika resealternativ. Här finns det stor utvecklingspotential. Framför allt tack vara digitaliseringens möjligheter.

Biljett- och betalsystem behöver utvecklas så att det inte krävs några förkunskaper hos resenären. Dessutom behöver resevillkor och prissättning samordnas över större geografier för att underlätta för resenärer som reser över länsgränserna och för de som besöker vårt län.

Region Jönköpings län erbjuder idag genom Jönköpings länstrafik (JLT) en mängd av olika biljettprodukter som är riktade till olika

*” Vi läser på annat sätt
Handlar på annat sätt
Jobbar på annat sätt
Betalar på annat sätt
Dejtar på annat sätt*

*Sannolikt finns det även
behov av att resa på nya
sätt.”*

(Källa citat Värmlandstrafiken)

grupper av resenärer. Biljettprodukter som är mer eller mindre nischade. Till stor del är systemet utformat för att gynna de som reser med kollektivtrafik ofta, speciellt pendlare. Floran av olika biljettprodukter hindrar resenären som inte åker så ofta att hitta rätt biljett som passa bäst för dennes resa. När det upplevs svårt att hitta det bästa resealternativet och biljetten blir tröskeln högre för att välja kollektivtrafik som alternativ för resandet. Genom att som resenär kunna känna sig trygg med att man förstår systemet bakom priset så stärks legitimiteten och fler efterlever regelverket. I förlängningen blir behovet av kontrollanter mindre.

I början av 2024 införde Region Uppsala en ny biljett- och prismodell. Syftet är att det ska bli ”enklare för alla, billigare för många att resa längre och nya möjligheter för framtiden” (källa: citat hämtat från ul.se).

Precis som modellen i Jönköpings län hade man tidigare en modell i Uppsala län som byggde på att man som resenär har koll på de olika zonerna, de olika priserna och de olika biljettprodukterna. En modell som upplevdes krånglig. För att göra det enklare att välja rätt biljett och sänka tröskeln för att fler ska kunna känna att de har möjligheten att välja kollektivtrafik för längre sträckor slopade Region Uppsala zonerna. Samma pris gäller oavsett hur mycket eller hur långt man

reser inom länet. Dessutom är det samma pris oavsett hur man köper biljetten.

Det största andelen resenärer är de som reser till och från sitt jobb. För att fler av dessa ska välja att resa med kollektivtrafik behövs det mer än periodkort för pendlare. I många fall saknas det ens möjligheten att ta bussen eller tåget. Jobbpendlingen behöver förbättras med fokus på kompetensförsörjning och arbetsmarknadsförstoring. I Värmland startades under hösten 2022 en snabbpendlarbuss mellan Karlstad och Årjäng. Resan går lika snabbt som om man tar bilen, med fördelen att man kan jobba under resan. Bussen är nämligen utrustad med både wifi-nätverk, infotainmentskärmar och bord. För resenärerna innebär det att de kan kombinera resa och arbete på arbetstid. För att fler ska arbetspendla behövs ett nära samarbete med länets kommuner och arbetsplatser med en stor dos av lyhördhet för deras behov och ett partnerskap.

För att ytterligare öka människors möjligheter att välja kollektivtrafik behöver man knyta samman olika former av resande. Finns det cykelbana till busshållplatsen och bra cykelparkering vid hållplatsen blir det mer attraktivt att ta bussen. Finns det bra pendlingsparkeringar vid tågstationen kan man ta bilen första etappen av resandet för att sedan ta tåget.

Att ge fler människor möjligheten att resa med kollektivtrafiken är också viktigt utifrån ett jämlikhetsperspektiv. Det är dyrt att äga en bil och alla har inte den möjligheten. Därför kan kollektivtrafiken vara ett medel för att nå målet om mer jämlikhet i samhället.

Kollektivtrafiken kan också vara en värdefull hjälp för barnfamiljer att få ihop livspusslet och ekonomin. Genom att höja åldersgränsen för när barn får åka kostnadsfritt tillsammans med en vuxen kan barnfamiljers ekonomi gynnas såväl som att hållbara vanor kan skapas tidigt.

Jönköpings län har ett tydligt mål om att länet ska vara den bästa plats att växa upp på. Ett mål som det ständigt jobbas mot genom olika vägar inom hela



Region Jönköpings läns breda verksamhet. Eftersom det finns en fördel att lära sig ett beteende så tidigt som möjligt finns en gyllene chans genom att rikta in sig till barn och unga. Framför allt att öka möjligheten att ta sig till och från fritidsaktivitet och lovaktiviteter. Det finns flera goda och enkla exempel att hämta från andra regioner som marknadsför utflyktsmål på kollektivtrafikens hemsidor, till exempel Skånetrafiken och Länstrafiken i Örebro län. Flera regioner erbjuder också bra biljettpriser i samband med skollov.

Möjligheterna är nästintill oändliga när det gäller att koppla ihop kollektivtrafik och olika former av fritidsresor. Allt från att tydligt visa vilken buss- eller tåglinje och exakta hållplatsen man ska ta, till att erbjuda paketslösningar med inträde och resa till specialpris, gratis bussar på nyårsafton och erbjuda extra bussar i samband med olika evenemang så som hockeymatcher och stora marknader. Potentialen är stora för att öka möjligheten till mer kollektivtrafikresande på fritiden. Att ta bussen till konserten eller afterworken kan dessutom vara ingången för att se kollektivtrafiken som ett alternativ även för andra resor.

Ett sätt att öppna upp för fler att välja att resa kollektivtrafik är att erbjuda biljetter för kunder där de är. Det kan vara ett hotell som erbjuder dygnsbiljett i samband med bokningen av övernattning, ett parkeringsbolag som låter dig köpa en bussbiljett in till centrum samtidigt som du betala parkeringsavgiften eller ett eventföretag där du kan köpa resan till konserten samtidigt som du köper biljetten. På detta sätt nås fler

resenärer och det blir enklare att åka hållbart även som turist eller som van bilförare. Västtrafik var först ut med detta år 2022.

Möjligheten att åka kollektivtrafik till ett besök i Region Jönköpings läns hälso- och sjukvård ska premieras och därför vara kostnadsfritt för dig som patient. Denna möjlighet finns redan i dag i Uppsala län, Örebro län med flera.

VÅRA FÖRSLAG

- Barn upp till 10 år får åka kostnadsfritt i sällskap av en vuxen
- Hela länet - en enda zon med längre giltighetstid på biljetterna
- Färre och mer flexibla biljettyper (produkter)
- Gör det enklare att ta bussen till utflyktsmål, evenemang och lovaktiviteter
- Samverka med näringslivet kring "pendlarbussar"
- Åka kollektivtrafik på kallese till vården

DET SKA GÅ ATT ÅKA KOLLEKTIVTRAFIK I HELA LÄNET

Det är en utmaning att få en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik i områden med lägre resenärsunderlag. Effekten blir alltför ofta färre avgångar, indragna busslinjer och kollektivtrafik som inte är tillgänglig för människor på landsbygden. Att bara luta sig mot kostnadskalkyler för traditionell busstrafik är inte ett hållbart alternativ. Människor på landsbygden betalar skatt på samma sätt som människor i städer med stora resenärsunderlag och i och med det har de också rätt till möjligheten att åka skattefinansierad kollektivtrafik.

Ett av kollektivtrafikens syften är att göra det möjligt att resa i hela länet och binda ihop de olika delarna av länet till en helhet. Att skapa ett rundare län.

På så sätt kan arbetsmarknaden förstöras, arbetspendlingen underlättas och göra

fritidsresor mellan olika delar av länet möjliga. Detta kan skapas med tydliga regionala stråk med vältrafikerad kollektivtrafik och med lokala linjer för att nå de regionala stråken (så kallad matningstrafik). Lägre resenärsunderlag är en utmaning, men vad händer om man vänder på konceptet och att bussen kommer då behov uppstår i stället för utifrån en statisk tidtabell? Ett anpassat utbud där resenärernas behov styr resorna. Anropsstyrd trafik, dynamisk kollektivtrafik – kärt barn har många namn.

Vi säger kollektivtrafik on-demand.

”Kollektivtrafik on-demand är en transporttjänst som dynamiskt anpassar sin rutt och tidtabell efter resenärernas aktuella behov, vilket innebär att användaren beställer den resa som önskas. Till skillnad från särskild kollektivtrafik är tjänsten öppen för alla, och betalningen sker per person.

Tjänsten är tänkt att fungera som ett komplement till den konventionella kollektivtrafiken och kan vara särskilt lämplig på landsbygden och vid låg efterfrågan.”

(källa citatnK2 - Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik)

Kollektivtrafik on-demand kan också öka tillgängligheten för personer med behov av serviceresor. Även för personer som av olika anledningar har svårt att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel. Fler människor uppnår idag en högre ålder än för några decennier sedan. Många är också friska och har hög livskvalitet upp i hög ålder. Samtidigt har behovet av stöd, vård och omsorg ökat när vi blir allt äldre. Ett utökat behov av färdtjänst, riks-färdtjänst och sjukresor är att förvänta. Om dessa resor ska erbjudas på samma sätt som idag även framöver kommer det innebära stora kostnader. Genom att erbjuda kollektivtrafik on-demand till vissa av dessa personer kan resurserna användas på ett bättre sätt och till de som har de största behoven.

Kollektivtrafik on-demand kan också underlätta när det gäller gymnasieungdomar som går i skola på annan ort.

Alla kommuner har en lagstadgad skyldighet tillhandahålla skolskjuts för sina elever till och från skolan på morgonen och eftermiddagen. Genom att öppna upp möjligheten för allmänheten att boka plats på skolbussarna kan fler få nytta av bussarna. Speciellt

Eller för att göra det enkelt:

Du bokar varifrån och vart du vill resa. Sen anpassas resan utifrån det och efter var övriga resenärer hämtas och lämnas.

X-linjen i värmländska Säffle var först ut i Sverige med konceptet år 2021. Efter bara ett år blev X-linjen en del av Värmlandstrafikens ordinarie utbud och ersatte linje 80 i Säffle. Antalet resor per månad är uppe i över 3 000 jämfört med ett par hundra med den klassiska busslinjen 80. En mer än femdubbling av det kollektiva resandet.

I flera län utvecklas nu kollektivtrafik on-demand som en utveckling av den anropsstyrda trafiken. Västrafik gör till exempel pilotprojekt i Ulricehamn, Kinna, Skene och Örbry.

för boende på landsbygden, där utbudet av kollektivtrafik många gånger är begränsat, innebär det fler resmöjligheter. Konceptet prövades i slutet av våren 2022 i Grums och har nu snabbt spridit sig till fler värmlandskommuner. För att säkerställa tryggheten ombord och för att antalet platser och turens rutt kan variera utifrån elevernas behov bokar man senast 30 minuter innan turen startar. Detta gör man genom att logga in med bank-id på en särskild bokningssida. Värmlandstrafiken har också en Bussklubbs-app för barn och vårdnadshavare där de kan ta del av information som rör resan till och från skolan. Appen erbjuder störningsinformation om bussen på grund av snö och halka är sen, möjlighet att se var bussen befinner sig på en karta och information om när barnet är på bussen.



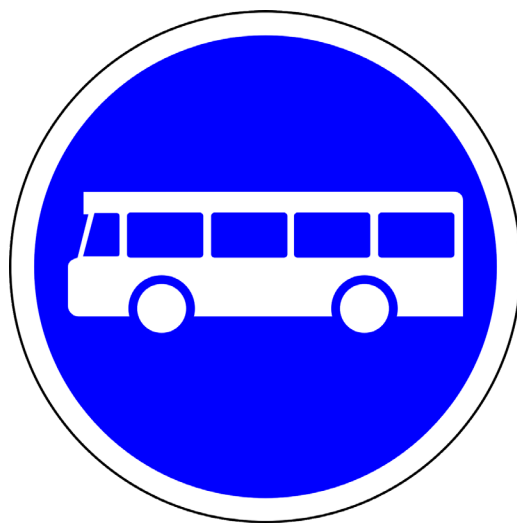
Jönköpings län har flera tungt trafikerade järnvägssträckor som korsar länet och ett omfattande järnvägsnät med stationer i samtliga 13 kommuner. Men järnvägsnätets stora kapacitetsproblem och låga standard innebär stora problem som påverkar det regionala resandet negativt. För att den regionala tågtrafiken ska kunna utvecklas är det avgörande med en rejäl upprustning, en fråga som inte avgörs av Region Jönköpings län ensam. Upprustning och underhåll är i mycket en fråga för nationella beslut och prioriteringar. Frågan är om det inte är dags att titta på alternativ i stället för att enbart stängas mot kolossen Trafikverket.

På allt fler platser runt omkring i oss etableras BRT (Bus Rapid Transit)-lösningar för att skapa snabb, pålitlig och flexibel kollektivtrafik. BRT-lösningar kan användas både inom stadstrafiken i Jönköping för att genom särskilda bussfiler eller bussgator göra resor med buss snabbare än med bil i trafik-täta miljöer, och i regiontrafiken för snabba, bekväma och pålitliga busstransporter. Ett "regionalt superbusskoncept". Tillsammans genomförde de tre Smålandslänen Jönköping, Kalmar och Kronoberg en studie för att undersöka förutsättningarna för att utveckla ett regionalt superbusskoncept i Småland under 2017-2018. Projektet delfinansierades av regionala fonden för Småland och öarna. Det är dags att aktualisera frågan igen utifrån aktuella förutsättningar och med lärdom från platser som redan har BRT-lösningar. I Malmö, som var först ut med BRT-linjer i Sverige 2014, ökade resandet med hela 27 procent redan första året (källa nobina.se) med de 24 meter långa högkapacitetsbussarna som transporterar upp till 130 resenärer. I Malmö fortsätter man

utveckla konceptet med fler linjer och under 2022 började de helelektrifierade bussarna rulla. Region Kalmar län lyfter fram BRT-lösningar i sitt förslag till Trafikförsörjningsprogram som kommer beslutas om under 2024.

Även om tåg har fördelen att de har hög kapacitet när det gäller passagerare och ofta hög hastighet har den också nackdelar. Den är kostsam och jämförelsevis oflexibel, och kräver handläggning av Transportstyrelsen vid förändringar.

Fördelen med buss är den kan köra på samma sträckor som övrig vägtrafik. Det innebär möjligheten att relativt snabbt och enkelt anpassa busstrafiken när det sker förändringar i samhället.



VÅRA FÖRSLAG

- Kollektivtrafik on demand på landsbygden och i mindre kommuner
- Mixtrafik med skolbussar
- Busslinje Eksjö-Sävsjö-Värnamo
- BRT-lösningar som ett regionalt superbusskoncept

FRAMTIDSSÄKRA KOLLEKTIVTRAFIKEN

Världen förändras och det gör också våra behov och önskemål om resande. Det ställer krav på att Region Jönköpings län som ansvarig för kollektivtrafiken i länet följer med i utvecklingen. Det händer mycket spännande saker runtomkring oss. I Kalifornien testas självkörande taxibilar och i Oslo genomförs EU-stödda projekt för autonoma funktioner i de nya spårvagnarna. I belgiska Gent har genomfartstrafiken inne i staden begränsats för att i stället gynna cykelresor, kollektivtrafik och fotgängare. I Berlin finns fysiska mobilitetshubbar där traditionell kollektivtrafik integreras med mobilitetspartners som bil- och cykeldelning, taxi, efterfrågestyrda minibussar och mikromobilitet (såsom elsparkcyklar). I japanska Choisok finns ett speciellt system med tjänster anpassat för äldre och deras behov.

Mobilitet är inte längre bara bilåkande och etablerad kollektivtrafik. Det är så mycket mer. Genom innovativa kollektivtrafiklösningar kan bilens autonomi matchas på allvar. Den individuella friheten kan öka och landsbygdens attraktivitet växa.

Det räcker inte med att göra mer av samma för att lösa framtidens mobilitet. Vi behöver ta tillvara potentialen som finns i den nya tekniken och den digitala utvecklingen. Vi har inte råd att fastna i de lösningar vi har idag när de begränsar möjligheterna framåt. Vi har inte heller råd att fastna i en sorts lösning när det finns en kraft i en mångfald som kan nå fler.

Kollektivtrafiken behöver tydligare bli en del av regional utveckling. Det är där utvecklingen ska ske, inte hos Jönköpings länstrafik (JLT) som utförare.

Det behövs dessutom ett bredare fokus för att kunna möta samhällsutmaningarna som är kopplade till utsläpp, trängsel och folkhälsa. Traditionell kollektivtrafik kan möta en del av dessa utmaningar men inte alla. Det är därför vi behöver tänka nytt och testa nya möjligheter, vidga vyerna med en större mångfald av lösningar. Det handlar om att främja resande även med cykel och gång, det delade resandet och knyta ihop bilresande och den etablerade kollektivtrafiken. I stället för att konkurrera om samma resenärer behöver man ta tillvara de olika tjänsternas styrkor.

Det kommer inte ske av sig själv. Region Jönköpings län behöver vara med i utvecklingen och spela en aktiv roll. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet behöver ha ett ökat fokus på idén om samhällets utveckling och på mobilitet som en frihetsreform. Vi behöver skapa lösningar som kan bli attraktiva för fler.

För att inte hamna i baksätet behöver Region Jönköpings län följa utvecklingen och även vara en del av den. På så sätt öka vi också länets attraktivitet. För att framtidssäkra kollektivtrafiken i Jönköpings län behövs inte mer av samma. Det behövs innovativt nytänk – mer Gnosjöanda.

VÅRA FÖRSLAG

- Fokus på mobilitet och valfrihet i kommande trafikförsörjningsprogram
- Utvecklingen av kollektivtrafiken ska ske av regional utveckling istället för JLT
- Möjliggör mer individanpassade lösningar för människor med olika behov där personen är i fokus (personcentrerad kollektivtrafik)