

KRÖSABUSSEN

Ta plats i en kollektivtrafikdriven samhällsutveckling!

Förstudie av ett regionalt superbusskoncept för
Smålandslänen

Per Ålind 2018-04-18



Förord	3
Inledning	4
Vad är ett superbusskoncept?	5
Regionala resandemönster	7
Stor andel bilresor och låg andel kollektivtrafik	7
Lågt resandeutbyte mellan olika arbetsmarknadsregioner	9
Avgränsning av potentiella stråk	10
Många arbetsmarknadsregioner idag	10
Tillväxtmotorer och regionala kärnor	10
Glesa bygder utanför befolkningscentra	11
Funktionellt prioriterat vägnät	11
Kollektivtrafikresandet främst kopplat till tåget	12
Restiden viktig för valet av kollektivtrafik	12
Föreslagna prioriterade stråk	12
Presentation av prioriterade stråk	14
(Jönköping -)Nässjö – Västervik(- Gotland)	15
(Jönköping-)Värnamo-Ljungby-Markaryd(-Helsingborg)	17
Växjö-Oskarshamn(-Gotland)	19
Principer för val av stationslägen	21
Efterord	23
Bilaga 1. Beskrivning av prioriterade stråk	24
Bilaga 2. Förslag på stråk lämpliga för regionala superbusskoncept i ett andra genomförandeskede	30
Bilaga 3. Stråk lämpliga för delregionala superbusskoncept	44
Bilaga 4. Relationer mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor som inte behandlas i denna studie	53

Förord

Regionala kollektivtrafikmyndigheter samt regionala organ för planering av transportinfrastruktur i Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län har tillsammans genomfört en förstudie av förutsättningarna för ett regionalt superbusskoncept i Smålandslänen. Ett superbusskoncept kännetecknas av att det kombinerar åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon, informationsteknik och trafikering för att åstadkomma en snabb, pålitlig och i alla delar attraktiv kollektivtrafik.

Förstudien har haft som huvudsyfte att formulera en gemensam målbild för en sådan busstrafik med Smålandslänen som utgångspunkt. Regionsammanbindande funktion, hög resestandard och komfort har värderats högt.

En central aspekt är att ett sådant system i första hand koncentreras till stråk som binder samman viktiga målpunkter i regionen Småland och Öarna som idag saknar tågtrafik. Där har också ingått att peka ut lämpliga plaster för bytespunkter, i det här fallet betecknade stationer, samt ange vilka funktioner dessa ska vara förknippade med.

Med bytespunkt menas platser i trafiknätet där byte av färdstätt och/eller färdmedel kan ske. Projektet har bland annat analyserat fysiska funktioner vid bytespunkterna och dess samspel med omgivande trafiknät och bebyggelse. Informationskedjan för att planera och genomföra en resa har däremot inte ingått i projektet.

I denna delrapport redovisas förslag på dels vilka stråk som bör prioriteras för utbyggnad av ett småländskt superbusskoncept, dels vilka orter som i en första fas bör få en station knuten till trafikkonceptet.

Det praktiska arbetet har bedrivits i en arbetsgrupp med följande representanter:

- Yvonne Aldentun, Landstinget i Kalmar län
- Lina Andersdotter, Regionförbundet i Kalmar län
- Erik Andersson, Region Jönköpings län
- Pär Hansson, Region Kronoberg
- Emil Hesse, Region Jönköpings län
- Daniel Malmqvist, Region Kronoberg

Per Ålind har svarat för sammanställningen av arbetsgruppens slutsatser och förslag.

Nästa fas i arbetet med att etablera ett regionalt superbusskoncept mellan de större orter (tillväxtmotorer och regionala kärnor) i Smålandslänen som saknar järnvägsförbindelser är att komplettera med förslag på detaljupplägg av stråk (trafikerade väg- och gatusträckor) och trafikering (turutbud och turtäthet).

Inledning

OECD tryckte i sin analys av Småland-Blekinge 2012¹ på behovet av att stärka de interna förbindelserna i det studerade området. Bättre interna kommunikationer bedömdes som en central åtgärd för att stimulera tillväxt och utveckling i samtliga studerade län. Rekommendationerna har därefter utvecklats vidare inom ramen för det sydsvenska samarbetet. De sex sydligaste regionerna och länen i landet (Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne) framhåller i ett gemensamt positionspapper att den interregionala tillgängligheten måste förbättras för att åstadkomma ett sammanknutet Sydsverige².

Den flerkärniga strukturen poängteras i den sydsvenska studien som en tillgång och dessutom viktig utgångspunkt för planeringen av det framtida transportsystemet för området. En säker och komfortabel kollektivtrafik anges som en nyckelfaktor för att förbättra dels sambanden mellan de större orterna, dels mellan dem och deras omland. Den regionala tågtrafiken lyfts fram som ryggraden i ett utvecklat kollektivtrafiksystem. För orter som saknar direktförbindelse med järnväg anges högklassig expresstrafik med buss, så kallade regionala superbusskoncept, som ett alternativ.

Det långsiktiga målet med ett sådant småländskt superbusskoncept bör följaktligen vara att ge möjlighet till utveckling av platser, orter, städer och regioner genom att de kan komplettera och dra nytta av varandra.

Utgångspunkten för denna förstudie var att den skulle ge svar på tre frågor:

- Är det möjligt att få till ett sådant regionalt superbusskoncept mellan de större orter i de tre Smålandsläna som saknar tågförbindelse?
- Vilka orter ska i så fall ett sådant regionalt superbusskoncept angöra?
- Hur ska stationer och stationsmiljöer utformas för att vara attraktiva för potentiella resenärer?

I den här rapporten redovisas resultaten av de två första punktsatserna ovan.



¹ OECD. 2012. Territorial Reviews, Småland - Blekinge, Sverige.

² Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Landstinget Blekinge, Region Halland, Kommunförbundet Skåne och Region Skåne. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur & transport 2016.

Vad är ett superbusskoncept?

Superbussar används som gemensam beteckning för avancerade busstrafiklösningar som hittills mest tillämpats i stadsmiljö. Här tillämpas konceptet på regional nivå för trafik mellan större orter på längre avstånd.

Ett regionalt superbusskoncept berör och är beroende av insatser inom flera olika discipliner som samhällsplanering, transportinfrastruktur, fordon och stödsystem samt trafikering. Det kan något förenkelt sägas vara en utveckling och ytterligare höjning av den kvalitet som idag erbjuds av regional och interregional expresstrafik med buss. Kännetecknande för ett framgångsrikt superbusskoncept är³

- Identitet – hög synlighet, eget varumärke och design.
- Komfort – restiden kan användas för arbete, studier eller vila tack vare bekväma bussar och mjuk linjeföring med långa kurvradier och rak inkörning till stationer.
- Prioritet – ostörd färd mellan stationerna borgar för korta restider och hög pålitlighet.
- Strukturbildande – stabilitet och långsiktighet i linjestruktur ger samspel med planering av bebyggelse och servicefunktioner.
- Tydlighet – stationer och anslutningsvägar av hög kvalitet gör systemet lätt att förstå och använda.



Foto: Joel Hansson, K2

Inriktningen på lång sikt blir således att skapa ett strukturbildande alternativ med hög resestandard mellan orter där regional tågtrafik saknas. Väsentligt är helhetsgreppet kring kollektivtrafikens olika kvalitetsfaktorer, i stället för att ensidigt fokusera på exempelvis fordon och trafikering. Om de som arbetspendlar ska kunna färdas längre sträckor (inom den acceptabla tidsramen 60 minuter ”dörr-till-dörr”) utan att restiden blir för lång krävs snabba förbindelser av hög kvalitet.

Utmärkande för ett superbusskoncept är vidare att det utgår från tågets strategiska fördelar:

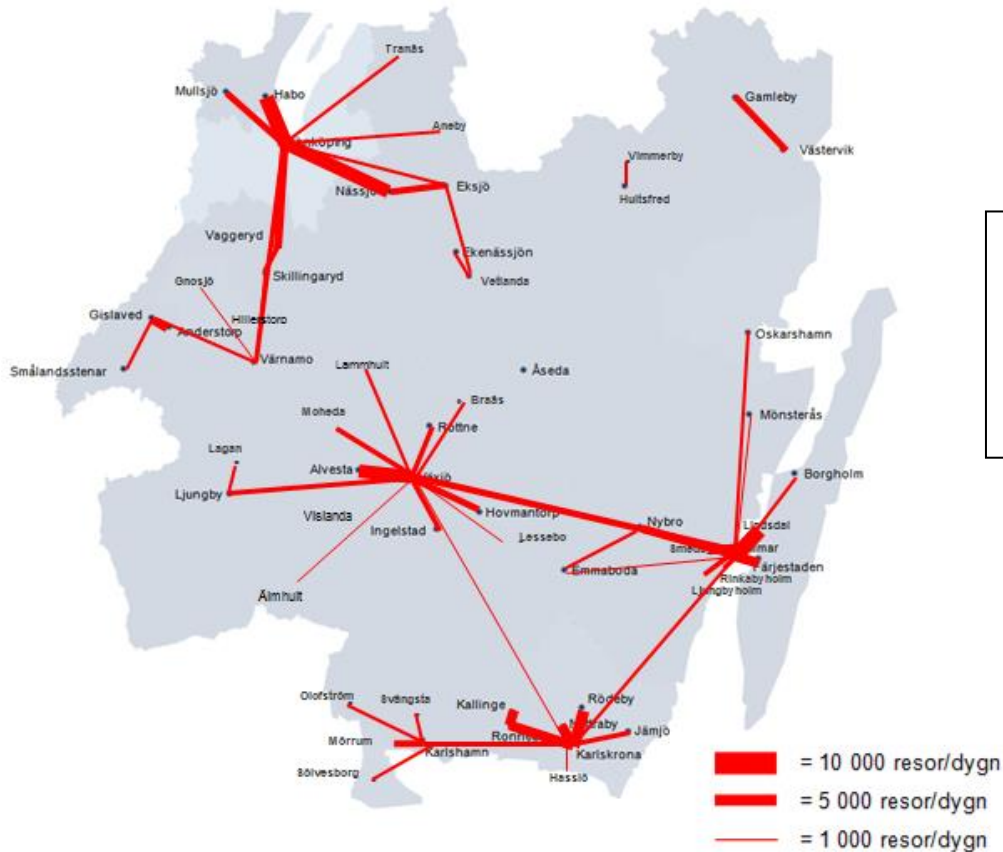
- Snabba komfortabla resor med möjlighet att till exempel arbeta under resans gång.
- Prioriterat körfält (bana) som möjliggör hög framkomlighet, regularitet och punktighet.

³ K2. 2016. Guidelines för attraktiv regional busstrafik – regional BRT.

- Korta stationsuppehåll med snabb på- och avstigning genom färdbevis som köps i förväg och visering ombord.
- Stationslägen med hög nåbarhet ger närhet till viktiga målpunkter i staden.

Regionala resandemönster

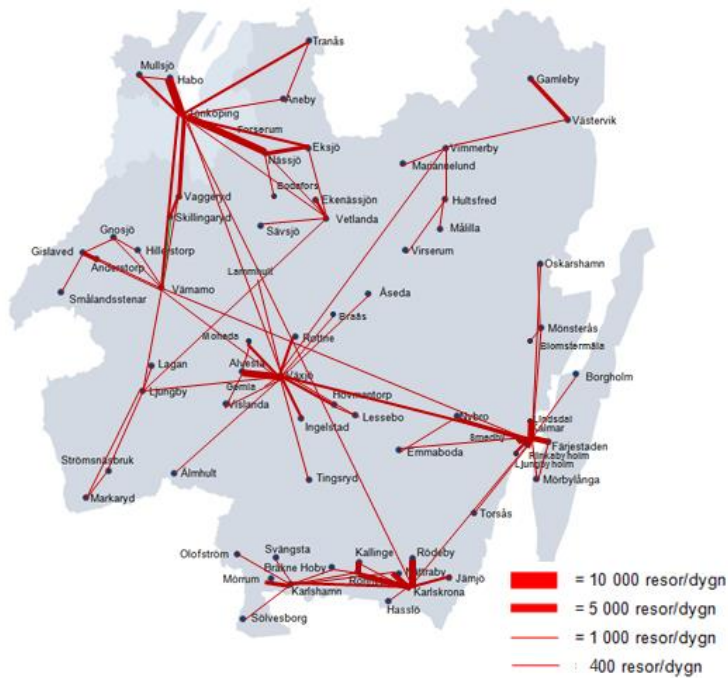
De största reseströmmarna (mer än 10 000 resor per dygn) i Småland/Öland/Blekinge utgörs huvudsakligen av in- och utpendling till sydöstra Sveriges fyra större städer (Jönköping, Kalmar, Karlskrona och Växjö) från närmast kringliggande tätorter. Däremot är resandeutbytet mellan de största orterna mer begränsat med undantag av relationen Kalmar – Växjö.



Stor andel bilresor och låg andel kollektivtrafik

De största strömmarna med bilresor överensstämmer med bilden av det samlade resemönstret i regionen och utgår från de större städerna – Kalmar, Växjö, Jönköping och Karlskrona – till och från omkringliggande orter. Mycket stora strömmar går mellan Jönköping och Habo, Nässjö respektive Vaggeryd samt mellan Kalmar och de närmaste större tätorterna, som Färjestaden, Lindsdal och Smedby. Från Växjö går stora bilströmmar till framför allt Rottne, Ingelstad och Alvesta.

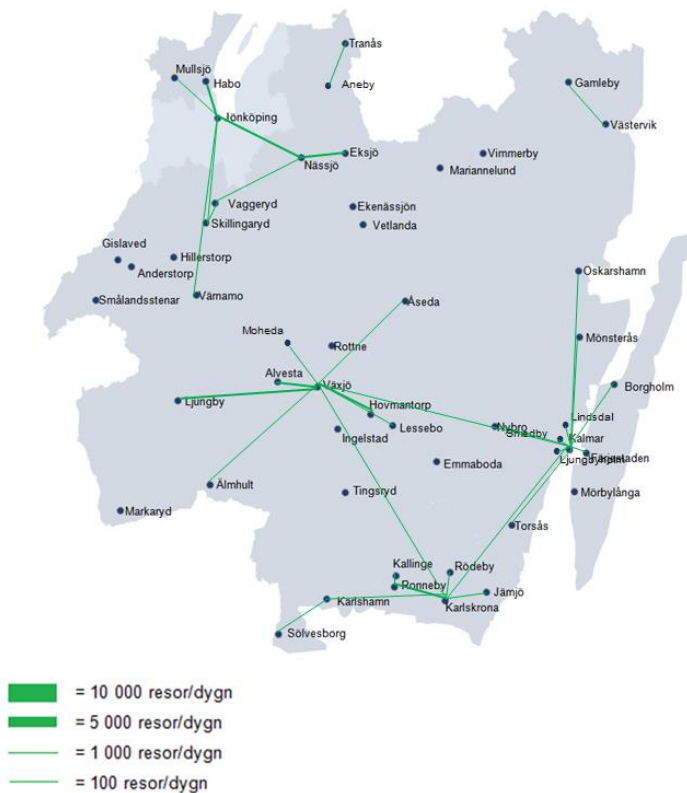
Det finns betydande biltrafik även på relativt långa pendlingssträckor, som Kalmar - Oskarshamn, Kalmar - Växjö och Jönköping - Värnamo.



Invånarnas resor med bil mellan orter i regionen

Källa: Trafikverket. Resvaneundersökning i sydöstra Sverige. Blekinge, Småland och Öland. Rapport, 2012-12-11 Ver 2.3

Kollektivtrafikströmmarna mellan regionens orter liknar i mångt och mycket bilströmmarna – fast på en mycket lägre nivå. De i jämförelse med biltrafiken relativt små strömmarna av kollektivtrafik även mellan de större städerna och omkringliggande orter visar på en stor potential att öka andelen kollektivresenärer. Inte minst då det finns ett starkt känt samband mellan tillgången till bra kollektivtrafik och viljan att resa mindre med bil⁴.



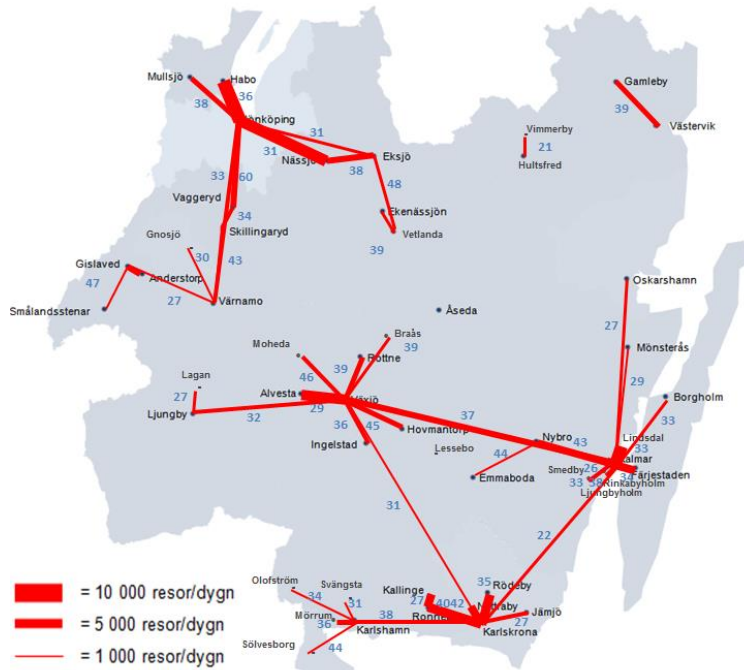
Invånarnas resor med kollektivtrafik mellan orter i regionen

Källa: Trafikverket. Resvaneundersökning i sydöstra Sverige. Blekinge, Småland och Öland. Rapport, 2012-12-11 Ver 2.3

⁴ Dickinson, J. & Wretstrand, A. Att styra mot ökad kollektivtrafikandel. K2 Research 2015:2.

Lågt resandeutbyte mellan olika arbetsmarknadsregioner

Andelen arbetsresor skiljer sig mellan olika stråk. Stråk med stor andel arbetsresor (mer än 40 procent) är exempelvis Eksjö – Vetlanda, Jönköping – Vaggeryd, Kalmar - Nybro och Växjö - Rottne.



Det genomgående mönstret är att resorna i huvudsak sker inom den egna arbetsmarknadsregionen. Ett undantag är relationen Kalmar – Växjö.

Arbetsresor mellan orter i regionen.

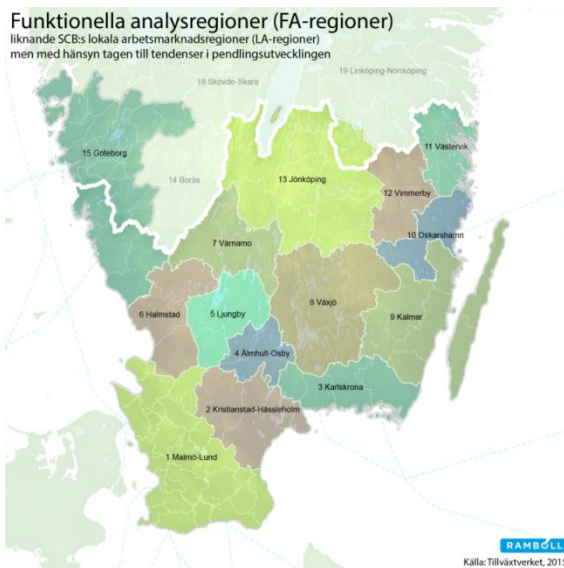
Andelen arbetsresor (procent) anges med blå siffra

Källa: Trafikverket. Resvaneundersökning i sydöstra Sverige. Blekinge, Småland och Öland. Rapport, 2012-12-11 Ver 2.3

Avgränsning av potentiella stråk

OECD pekade i sin analys av Småland-Blekinge⁵ på behovet att utöka pendlingsområdena genom att förbättra förbindelserna mellan de mest dynamiska delarna samt integrera dessa i gemensamma arbetsmarknadsområden, något som bedömdes särskilt viktigt inte minst för den framtida utvecklingen i områdets mer perifera delar. Väl fungerande förbindelser mellan de olika delregionerna i sydöstra Sverige är därför avgörande för att förbättra det mänskliga, sociala, utbildningsmässiga och ekonomiska samspelet.

Många arbetsmarknadsregioner idag



De tre Smålandsläna är idag fördelade på tio delregioner. Vissa är befolknings- och utvecklingsmässigt stora som de tre residensstäderna medan andra är små och beroende av ett mer eller mindre kontinuerligt utbyte med närliggande större kommuner.

Funktionella analysregioner i Sydsverige.

Källa: Ramböll Sverige AB för Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. Systemanalys för Sydsverige. 2015-06-18.

Tillväxtmotorer och regionala kärnor



I en gemensam utredning för de sex sydligaste länen och regionerna i landet pekades totalt 27 orter ut som centra för regional tillväxt och utveckling⁶. Av dessa är följande tolv belägna i Småland:

- Jönköping
- Kalmar
- Växjö
- Alvesta (del av Växjö tillväxtmotor)
- Ljungby
- Nybro (del av Kalmar tillväxtmotor)
- Nässjö
- Oskarshamn
- Tranås
- Värnamo
- Västervik
- Älmhult

Tillväxtmotorer och regionala kärnor i Sydsverige.

Källa: Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Landstinget Blekinge, Region Halland, Kommunförbundet Skåne och Region Skåne. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur & transport 2016.

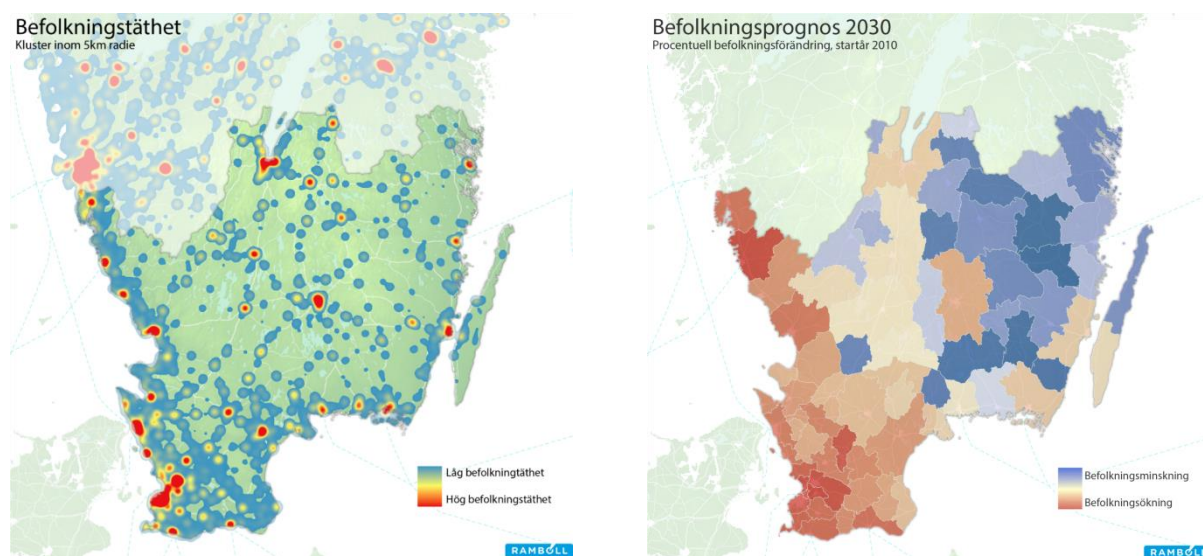
⁵ OECD. 2012. Territorial Reviews, Småland - Blekinge, Sverige.

⁶ Ramböll Sverige AB för Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. Systemanalys för Sydsverige. 2015-06-18.

De tre först nämnda betecknas som tillväxmotorer medan de övriga karakteriseras som regionala kärnor. En regional kärna definieras i den ovan nämnda utredningen som en ort med minst 14 000 invånare. Samma källa definierar en tillväxtmotor som en regional kärna med starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet för länet, vilket ger spridningseffekter och skapar tillväxt för omlandet.

Glesa bygder utanför befolkningscentra

Ett av Smålands kännetecken och därtill adelsmärken är de många små samhällena fördelade över landskapets yta. Det innebär i sig stora utmaningar vad gäller att knyta samman orter över förhållandevis långa avstånd. Samtidigt är befolkningstätheten mycket låg i stora delar av framför allt de centrala delarna av området. Prognosen för befolkningsutvecklingen är allt annat än ljus för merparten av de berörda kommunerna. Befolkningen förväntas utifrån gällande premisser minska i



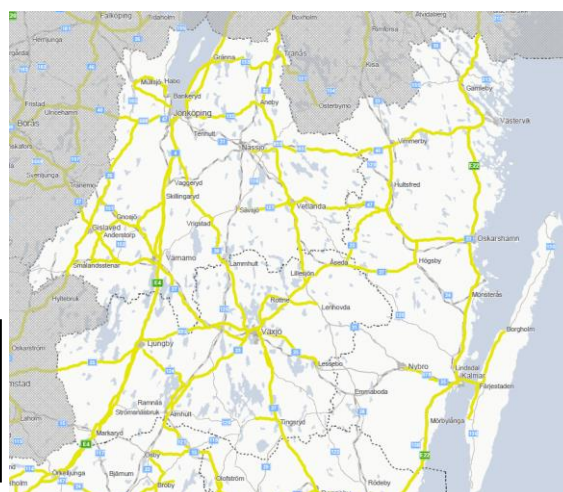
Befolkningstäthet i Sydsverige (tillvänster) och Befolkningsprognos till 2030 för Sydsverige (till höger).

Källa: Ramböll Sverige AB för Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. Systemanalys för Sydsverige. 2015-06-18.

samtliga delar av regionen som ligger utanför influensområdena för de tre tillväxtmotorerna eller inte berörs av transportkorridoren Södra Stambanan/E4. En liten positiv faktor i sammanhanget är att befolkningstätheten i princip följer transportstråken. Notabelt är att områden med något högre befolkningstäthet överlag har en tydlig koppling till järnvägsnätet.

Funktionellt prioriterat vägnät

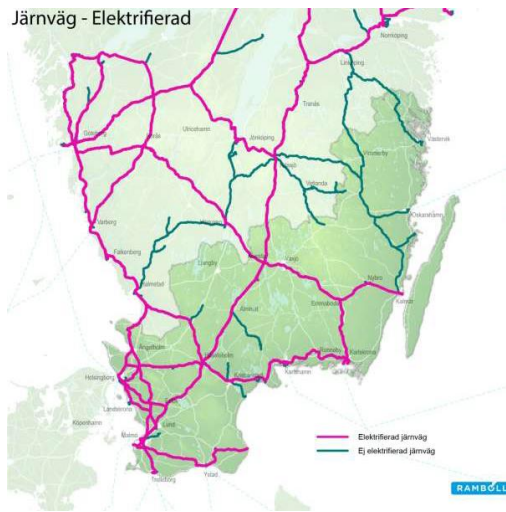
Trafikverket har som en del i uppdraget att främja tillväxt och utveckling tagit initiativ till att peka ut vilka vägar som är viktigast för olika trafikslags tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv (röd karta). Avsikten är att värna och vid behov utveckla tillgängligheten för de valda funktionerna. En av dessa funktioner är kollektivtrafik med buss (gul karta).



Funktionellt prioriterat vägnät i sydöstra Sverige. Bilden ovan är en sammanfattning för samtliga analyserade transportslag medan den högra bilden visar prioriterat nät för busstrafik.

Källa: Trafikverket. Funktionellt prioriterat vägnät. 2016-03-04

Kollektivtrafikresandet främst kopplat till tåget

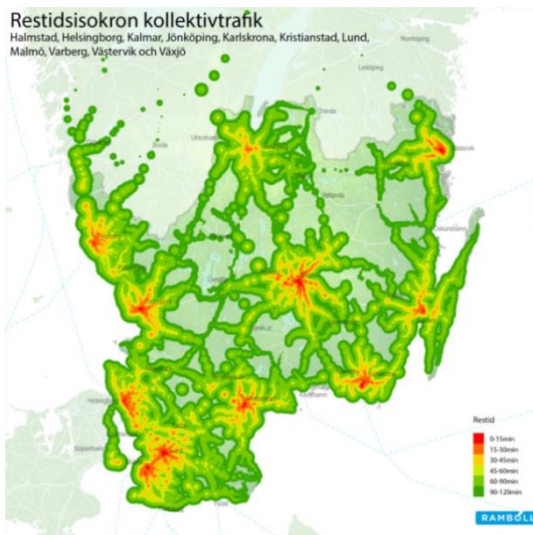


De Ortsrelationer mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor där det idag finns väl fungerande tågförbindelser har inte omfattats av förstudien. Det går tillbaka till syftet med ett kommande regionalt superbusskoncept som är att komplettera befintliga möjligheter till regionalt resande med tåg. Såväl komforten som restiderna med buss kommer generellt sett heller aldrig att kunna konkurrera med tågets.

Järnvägsnätet i Sydsverige.

Källa: Ramböll Sverige AB för Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. Systemanalys för Sydsverige. 2015-06-18.

Restiden viktig för valet av kollektivtrafik



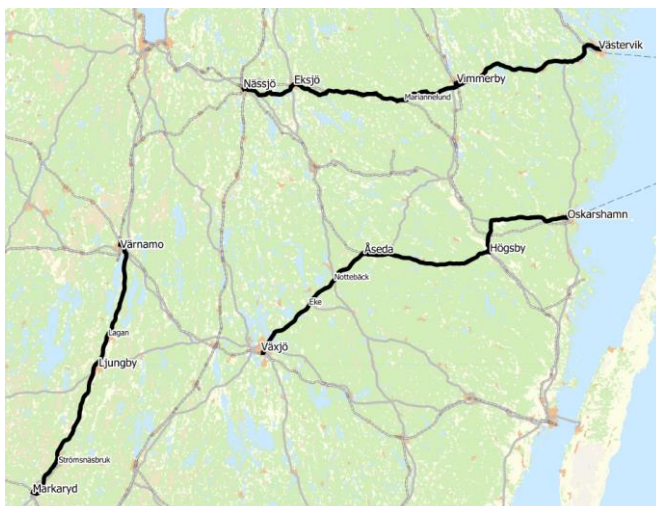
Kartan till vänster över restid med kollektivtrafik visar på den stora betydelse järnvägen haft för att åstadkomma korta restider och därmed skapa incitament för ökat utbyte mellan olika tillväxtcentra. Samtidigt ger den en tydlig bild av var det i linje med OECDs förslag är angeläget att ge möjlighet till nytt resande med kollektivtrafik för att knyta samman arbetsmarknaderna.

Restidsisokroner för kollektivtrafik i Sydsverige.

Källa: Ramböll Sverige AB för Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. Systemanalys för Sydsverige. 2015-06-18.

Föreslagna prioriterade stråk

Den sammanvägda analysen har lett fram till att 15 stråk identifierats som tänkbara för någon form av regionalt superbusskoncept (se bilaga). Av dessa har följande tre prioriterats för mer detaljerade studier i närtid avseende detaljerad linjesträckning inklusive stationsplacering samt upplägg av tidtabeller och turtäthet:



studier i närtid avseende detaljerad linjesträckning inklusive stationsplacering samt upplägg av tidtabeller och turtäthet:

- (Jönköping-)Nässjö – Västervik(-Gotland)
- (Jönköping-)Värnamo-Ljungby-Markaryd(-Helsingborg)
- Växjö-Oskarshamn(-Gotland)

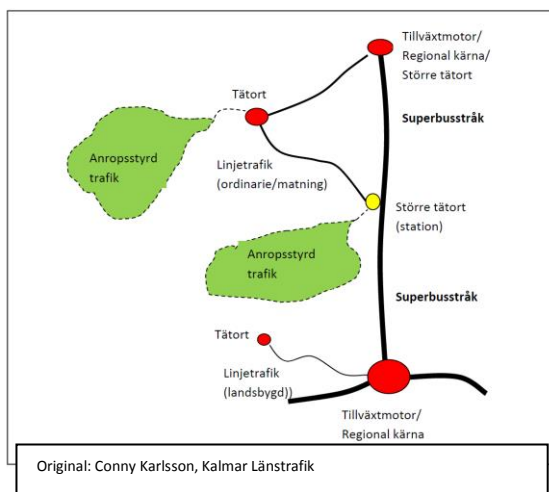
De tre stråken har valts ut baserat på följande huvudkriterier:

- Perspektivet lokal och regional utveckling där landsbygdsområden ges bättre förbindelser med närliggande tillväxtmotorer och regionala kärnor (*Samtliga stråk*).
- Koppla samman regionala kärnor både med tillväxtmotorer och det nationella järnvägsnätet (Södra Stambanan) (*Stråket (Jönköping-)Nässjö – Västervik(- Gotland) samt stråket Växjö-Oskarshamn(-Gotland)*).
- Ortsrelationer med betydande pendling med bil där en snabb och komfortabel kollektivtrafik borde kunna utvecklas till ett konkurrenskraftigt transportalternativ (*Stråket (Jönköping-)Värnamo-Ljungby-Markaryd(-Helsingborg)*).

Presentation av prioriterade stråk

Det är vanligt att de boende i Småland pendlar till en annan tätort än den man bor i för att arbeta. En analys gjord i Kronobergs län visar att i stort sett hälften av befolkningen arbetspendlar över en tätortsgräns⁷. Merparten av pendlingsresorna sker med bil, vilket redovisats tidigare i denna rapport. En grundläggande inriktning av analysarbetet har därför varit att identifiera relationer där ett superbusskoncept skulle erbjuda ett bra kollektivt resealternativ till bilen. En annan har varit att finna relationer där ett superbusskoncept skulle kunna generera helt nytt resande med kollektivtrafik.

Grundidén med ett regionalt superbusskoncept i Smålandslänet är att erbjuda en snabb och komfortabel busstrafik mellan de största orterna och mest expansiva samhällena (tillväxtmotorer och



regionala kärnor). Devisen är "Tänk tåg – kör buss", något som bland annat åskådliggörs genom att trafiken angör stationer i stället för hållplatser eller bytespunkter och att linjestreckningar förväntas att ligga fast över tid.

Vidstående figur visar schematiskt hur ett regionalt superbusskoncept ansluts till och integreras i det "ordinarie" trafikutbudet. Matning till superbussstationerna kan på samma sätt som till tågstationer ske med olika typer av linje- och anropsstyrd trafik.

I analysarbetet av de identifierade stråken har den regionala resvaneundersökning som redovisades 2012⁸ utgjort ett viktigt underlagsmaterial. Det som redovisas vad gäller resande i denna rapport bygger till stor del på resultaten från den undersökningen. Studien har emellertid begränsningar av statistisk art som är viktiga att poängtera. De resultat som redovisas är exempelvis uppräknade och korrigerade med hänsyn till svarsfrekvens, åldersgrupper med mera för att ge en samlad bild av hela befolkningens resor.

Det innebär att osäkerheten blir stor om det är få verkliga resor som ligger till grund för beräkningarna. Exempelvis kommer tio verkliga resor att motsvaras av flera hundra resor i slutresultatet. Av den anledningen har reserelationer med färre än 500 resor inte beaktats i detta arbete. Det motsvarar i storleksordningen 20 faktiska resor.

⁷ Region Kronoberg. 2015. Ortsutveckling i Kronobergs län

⁸ Trafikverket. Resvaneundersökning i sydöstra Sverige. Blekinge, Småland och Öland. Rapport, 2012-12-11 Ver 2.3.

(Jönköping -)Nässjö – Västervik(- Gotland)



Stråket omfattar en sträcka av totalt lite drygt 130 kilometer utmed riksväg 40 i Jönköpings och Kalmar län. Det stråk som studerats mer ingående i förstudien har sin västliga ändpunkt i Nässjö/Eksjö. För den berörda norra delen av Kalmar län och även för den aktuella östra delen av Jönköpings län finns ett behov av en direkt kollektivtrafikkoppling till Jönköping. Den möjlighet som finns idag till byte till tåg i Eksjö eller Nässjö bedöms inte vara ett attraktivt val för potentiella resenärer från de nämnda delarna av stråket. Det är anledning till att Jönköping till del omfattats av gjorda analyser.

Ett av målen med stråket är att förbättra de östra delarnas inklusive Gotlands koppling till Södra Stambanan och i förlängningen även till regioncentrat Jönköping. Vidare är en inriktning att förbättra tillgängligheten för boende i den mellersta och jämförelsevis glest befolkade delen av stråket till de större orterna. I öster har stråket sommartid en fortsatt koppling till Visby och Gotland via färjetrafiken i Västervik.

Totalt berörs fyra kommuner (Eksjö, Nässjö, Vimmerby och Västervik) direkt av stråket. Sammanlagt har nio större orter⁹ med drygt 63 000 invånare direkt anknötning till stråket. De största orterna är Västervik (21 000), Nässjö (18 000) och Eksjö (10 000).

Resandet är störst i de båda ytterändarna och särskilt då i den del i väster som delvis ligger utanför stråket. Exempelvis görs närmare 6 000 resor varje dygn mellan Jönköping och Nässjö, vilket är det högsta som noterats mellan samtliga orter som ingått i denna studie. Även mellan Eksjö och Jönköping är resandet stort (över 3 000 resor/varje dygn).

Ett betydande resande sker också mellan Vimmerby och Västervik, något som har ökat i takt med expresstrafiken med buss byggts ut. Värt notera är det förhållandevis stora resandeutbytet mellan de två metropolerna i "Astrid Lindgren land" Mariannelund och Vimmerby (över 500 resor/varje dygn).

För samtliga studerade relationer gäller att över 60 procent av samtliga resor sker med bil. Sträckan Nässjö – Västervik trafikeras idag av genomgående kollektivtrafik med buss (linje 325). Längst i väster (Eksjö – Nässjö - Jönköping) finns även regelbunden tågtrafik (Krösatåg).

Kollektivtrafiken med buss har för närvarande svårt att konkurrera med bilen restidsmässigt. I nästan samtliga studerade relationer tar bussresan 20 procent längre tid eller mer jämfört med bilen. Restiden med buss mellan stråkets ändpunkter är till och med mer än 50 procent längre än bilrestiden. Det är bara i relationen Vimmerby – Västervik som bilresan bara går något (10 procent) snabbare än bussen.

Baserat på befolkningsunderlag och resandemönster föreslås följande orter i ett första skede som stationsorter:

⁹ Fler än 1 000 invånare 2016 enligt SCB

- Eksjö
- Mariannelund
- Nässjö
- Vimmerby
- Västervik

I ett första uppbyggnadsskede bedöms en station per ort som tillräcklig. Dessutom finns behov av minst ytterligare en station mellan Mariannelund och Eksjö. Fördjupade studier krävs för att avgöra bästa platsen/platserna för stationslokalisering på den nämnda sträckan.

Matning med ordinarie regional trafik förutsätts ske till respektive station. Linje 325 uppgraderad med hållplatser intill riksväg 40 kommer att ha en central matningsfunktion genom att utmed hela sin sträckning erbjuda kopplingar till aktuella stationslägen.

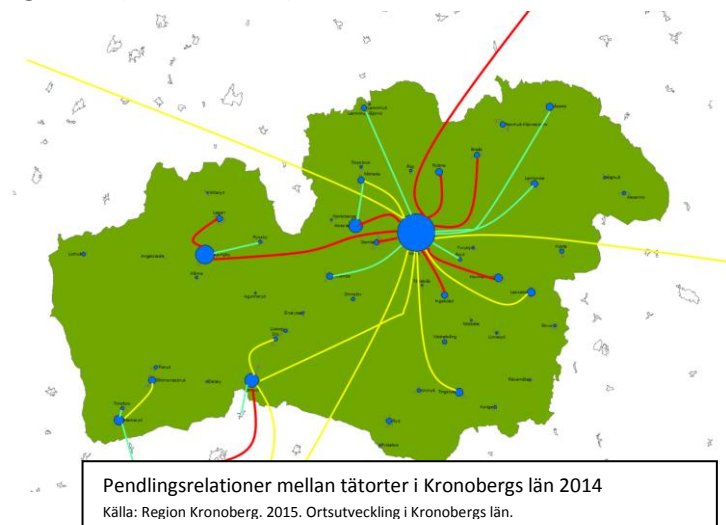
(Jönköping-)Värnamo-Ljungby-Markaryd(-Helsingborg)



Stråket löper genom tre kommuner längs lite drygt 90 kilometer av Europaväg 4 i Jönköpings och Kronobergs län.

Ett huvudsyfte med stråket är att det ska ge möjlighet till utökad pendling mellan större orter i den södra delen av Jönköpings län (Värnamo med flera) och den västra delen av Kronobergs län (Ljungby, Markaryd, Strömsnäsbruk med flera).

Pendlingsutbytet mellan dessa orter är för närvarande begränsat (se bild nedan).



Det skulle innebära att stråket kan bidra till att knyta samman tre idag separata arbetsmarknadsregioner (Ljungby, Markaryd och Värnamo). Kännetecknande för de tre största orterna i respektive arbetsmarknadsregion är även deras beroende av inpendling för att klara kompetensförsörjningen i det egna näringslivet. För stråket finns idag en förlängning med tåg (Krösatåg) till Jönköping och en tänkt förlängning vidare mot norra Skåne och Helsingborg.

Totalt har fem större orter med tillsammans knappt 45 000 invånare direkt anknötning till stråket. De två största orterna (Värnamo 19 000) och Ljungby (16 000) står för runt 80 procent av det totala invånarantalet.

Resandet mellan de olika arbetsmarknadsområdena liksom över kommun- och länsgräns är för närvarande begränsat. Exempelvis uppgår resandet mellan Ljungby och Värnamo till förhållandevis blygsamma 800 resor per dygn. Den starkaste av de studerade relationerna är mellan Lagan och Ljungby i Ljungby kommun (1 600 resor/dygn).

Bilen är det klart dominerande transportslaget (minimum runt 75 procent av samtliga resor) i alla analyserade relationer i stråket. Genomgående busstrafik över länsgräns saknas för närvarande, vilket kan vara en bidragande orsak till de långa restiderna gentemot bil (mer än 20 procent längre) mellan studerade orter i Jönköpings och Kronobergs län. Däremot är busstrafiken restidsmässigt konkurrenskraftig gentemot bilen på delsträckan mellan Ljungby och Markaryd (ungefär 10 procent längre).

Baserat på befolkningsunderlag och resandemönster föreslås följande orter i ett första skede som stationsorter:

- Lagan
- Ljungby
- Markaryd
- Strömsnäsbruk
- Värnamo

I ett första uppbyggnadsskede bedöms en station per ort som tillräcklig. Matning med ordinarie regional trafik förutsätts ske till respektive station.

Växjö-Oskarshamn(-Gotland)



Stråket innefattar en sträcka av nästan 130 kilometer utmed riksväg 37 i Kalmar och Kronobergs län. Riksvägarna 23, 34 och 47 ingår också delvis i stråket på de avsnitt där deras sträckning sammanfaller med den för riksväg 37. I öster har stråket en fortsatt koppling till Visby och Gotland via färjetrafiken i Oskarshamn.

Ett av målen med stråket är att förbättra de östra delarnas inklusive Gotlands koppling till järnvägsnätet (Södra Stambanan via Kust till kustbanan) och till regioncentrat Växjö. Vidare är en inriktning att förbättra tillgängligheten för boende i den mellersta och jämförelsevis glest befolkade delen av stråket till de större orterna.

Totalt berörs fyra kommuner (Högsby, Uppvidinge, Oskarshamn och Växjö). Sammanlagt har sex större orter med sammanlagt knappt 95 000 invånare anknötning till stråket. Av det totala invånarantalet svarar Växjö för omkring 70 procent (66 000). Oskarshamn är den enda övriga orten i stråket med fler än 5 000 invånare (19 000). Två av de mindre orterna i Kronobergs län (Braås och Åseda) bedöms vara särskilt beroende av inpendling för att klara kompetensförsörjningen i det egna näringslivet¹⁰.

Resandet är störst i ytterändarna av stråket och särskilt då i den västra delen, där Växjö utgör en stark målpunkt för boende i såväl Braås som Åseda (fler än 1 000 resor varje dygn). Ett förhållandevis stort resande finns även mellan Högsby och Oskarshamn (över 500 resor/dygn). I samtliga analyserade relationer står bilen för klart över 60 procent av alla resor.

Stråket trafikeras idag med en genomgående busslinje (310) som inte är konkurrenskraftig gentemot bilen vad gäller restid. I den östra delen av stråket inklusive passagen av länsgränsen är restiden med bussen omkring 50 procent längre än restiden med bil. Restiden med buss i den västra delen är något mer gynnsam (cirka 20 procent längre än med bil).

Baserat på befolkningsunderlag och resandemönster föreslås följande orter i ett första skede som i behov av en station:

- Braås*)
- Högsby
- Oskarshamn

¹⁰ Region Kronoberg. 2015. Ortsutveckling i Kronobergs län

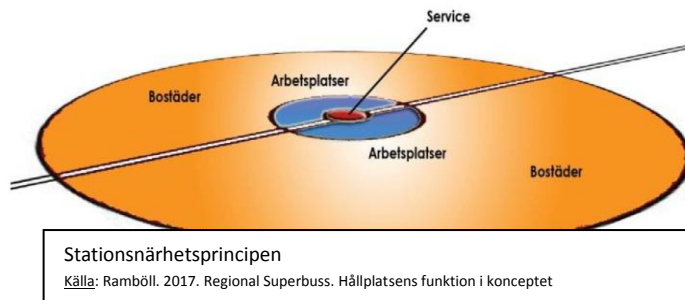
- Växjö
- Åseda

*) Station lokaliserad till Eke-terminalen

I ett första uppbyggnadsskede bedöms fem stationer som tillräckliga. Matning med ordinarie regional trafik förutsätts ske till respektive station. Linje 310 skulle uppgraderad med hållplatser intill riksväg 37 kunna få en central matningsfunktion genom att utmed hela sin sträckning erbjuda kopplingar till aktuella stationslägen

Principer för val av stationslägen

Stationslägen för ett regionalt superbusskoncept bör likt en järnvägsstation ses som ett centrum för service, arbetsplatser och bostäder i en ort. Principen "Bäst för flest" bör vara vägledande vid utveckling av ett stationsläge. En station ska kunna nås till fots eller per cykel från de centrala delarna av ett samhälle. Anslutningsresor med lokalbuss är erfarenhetsmässigt oftast ett mindre attraktivt alternativ för att transportera sig till stationen¹¹. Väsentligt vid planeringen är även att beakta att en bra placerad station kan bidra till att binda ihop en stad eller ort.



Det är vidare viktigt att bostäder och arbetsplatser finns i nära anslutning till stationen och att tillkommande verksamhetsområden och bostäder lokaliseras så stationsnära som möjligt (stationsnärhetsprincipen). En station har normalt ett influensområde (= område där samtliga boende och yrkesverksamma kan räknas in i underlaget för trafiken till/från

stationen) som omfattar området inom en radie av en kilometer. På motsvarande sätt kan runt hälften av de boende och yrkesverksamma inom en radie mellan en och två kilometer från stationen räknas in i underlaget. Stationsnära arbetsplatser har i det sammanhanget generellt sett visat sig kunna ha en större inverkan på färdmedelsval än stationsnära bostäder¹².

I det fall en helt ny station ska anläggas är det viktigt att beakta dess möjliga roll som en portal eller entré till orten. Järnvägen och tågtrafiken har historiskt sett varit strukturbildande för olika samhällens utveckling och haft den funktionen. Samma utgångspunkt borde i princip kunna vara tillämplig för det tåg på gummihjul som ett regionalt superbusskoncept består av.



Mottot "Tänk tåg – kör buss" bör tillämpas oavsett om det är ett centralt eller mer externt placerat stationsläge som övervägs. En god framkomlighet är a och o för att korta restiden och öka komforten, två faktorer som är mycket betydelsefulla för att trafiken ska kunna attrahera resenärer.

I det fall en central lokalisering blir aktuell är det som nämnts tidigare väsentligt att arbeta enligt riktlinjerna "rakt – gent - prioriterat" för att åstadkomma en optimal linjeföring. Den allmänna inriktningen bör vara att bussens marschfart inte ska sänkas alltför mycket vid passage genom orter. Farthinder måste undvikas helt liksom alltför skarpa kurvradier (rekommendationen är att radien aldrig är mindre än 40 meter¹³).

Stationer lokaliserade till mer externa lägen ger överlag bättre förutsättningar att åstadkomma en rak linjeföring och stationsangöring samt koppling till parkeringsmöjligheter för bil. Utmaningen i de fallen är att koppla stationen och stationsmiljön till orten genom bra matning med ordinarie linjetrafik samt möjlighet till snabb och säker anslutning med gång- och cykeltrafik.

¹¹ Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket. 2007. Trafik för en attraktiv stad. Underlag. Utgåva 2.

¹² Sveriges Kommuner och Landsting, Vägverket, Banverket och Boverket. 2007. Trafik för en attraktiv stad. Underlag. Utgåva 2.

¹³ K2. 2016. Guidelines för attraktiv regional busstrafik – regional BRT.

Den följande matrisen sammanfattar översiktligt de behov som är viktigast att tillgodose vid ett centralt respektive ett externt stationsläge.

	Centralt läge	Externt läge
Nåbarhet ortscentrum	-	X
Företrädesrätt i befintlig trafikmiljö	X	-
Rak linjeföring och anslutning till station	X	(x)
Integration av stationen i ortens struktur	-	X
Parkeringsmöjligheter cykel och bil	(x)	X
Anslutning till gång- och cykelvägnät	(x)	X

X = Åtgärdsbehov som i normalfallet bedöms vara stort och fordra investeringar.

(x) = Åtgärdsbehov som i normalfallet bör kunna lösas förhållandevis enkelt, till exempel koppling till befintligt gång- och cykelvägnät centralt i en ort eller rak angöring till externt placerad station.

För Kalmar och Växjö är en lokalisering centralt i direkt anslutning till eller i stadskärnan det självklara förstahandsvalet, vilket även bör gälla för en eventuell framtida station i Jönköping. Inriktningen bör vara att stationen integreras i den befintliga kollektivtrafikanläggningen för buss- och tågtrafik.



Superbusstation i Knislinge. Foto: Joel Hansson, K2

Sammanfattningsvis är de tre viktigaste honnörsbegreppen att fokusera på både vid planeringen av stationsmiljöerna och vid den fortsatta utvecklingen av ett småländskt superbusskoncept¹⁴:

- Igenkänning!
- Inspiration från järnvägen!
- Våga nytt – sikta högt!

¹⁴ Ramböll. 2017. Regional Superbuss. Hållplatsens funktion i konceptet

Efterord

Regionala superbusskoncept bygger på devisen "Tåg på gummihjul". Av mottot framgår att det i princip rör sig om introduktion av ett nytt trafiksystem som kombinerar det bästa från två befintliga trafikslag. I de delar av Sverige där järnvägsnätet är glest eller saknas helt borde modellen kunna bli ett mycket värdefullt komplement till befintlig trafik.

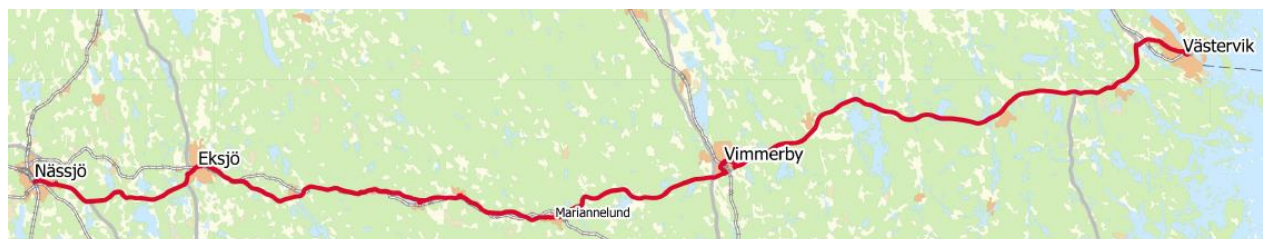
Vid tidigare tillfällen när nya trafiksystem av större dignitet introducerats i landet har staten tagit ett aktivt ansvar för att få systemen på plats. Regionala superbusskoncept bör följaktligen lyftas fram och ges ekonomiskt utrymme i kommande revisioner av främst den nationella planen för transportinfrastruktur men givetvis även ges prioritet i regionala transportplaner.



Foto: Joel Hansson, K2

Bilaga 1. Beskrivning av prioriterade stråk

Stråket (Jönköping –)Nässjö -Västervik(-Gotland)



Kortfakta

Län: Jönköping och Kalmar

Kommuner: Eksjö, Nässjö, Vimmerby och Västervik

Berört vägnät: Riksväg 40 samt delvis även Europaväg

Total sträcka: 132 km

Orter utmed stråket (kommun- samt tätortsnummer inom parentes) med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Ankarsrum (0883-2104)	1 329
Eksjö (0686-1460)	10 276
Forserum (0682-1468)	2 090
Gunnebo (0883-2236)	1 039
Mariannelund (0686-1588)	1 587
Nässjö (0682-1608)	17 846
Vimmerby (0884-2460)	8 152
Västervik (0883-2472)	21 304
Totalt	63 350

Trafikflöden

Trafikflödet på den östra och mellersta delen av sträckan ligger mellan 2 000 och 3 000 ÅDT¹⁵ med toppar i anslutning till de större samhällena. Från Eksjö och vidare västerut via Nässjö till Jönköping ökar flödet successivt från 7 000 till 11 000 ÅDT. Den tunga trafiken ökar från runt 400 ÅDT längst i öster till drygt 1 200 mellan Nässjö och Jönköping.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal	Varav med bil
--------------	-------	---------------

¹⁵ ÅDT = beräknad trafik under ett årsmedeldygn.

	dygnsresor	(%)
Jönköping - Nässjö	5 900	65
Eksjö – Nässjö	3 300	65
Eksjö - Jönköping	1 500	85
Vimmerby - Västervik	850	62
Mariannelund - Vimmerby	550	100

Stråket trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linjerna 35 och 325). Efter 2012 har resandet ökat på den östliga delen av sträckan efter det att så kallad stråktrafik med taktfast tidtabell introducerades under samma år. I den västligaste delen av stråket (Eksjö – Jönköping) finns även regelbunden tågtrafik (Krösatåg).

Restider 2017

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Jönköping – Västervik	136	1,54
Jönköping – Eksjö	64	1,14
Jönköping - Vimmerby	99	1,40
Vimmerby – Nässjö	71	1,20
Vimmerby - Västervik	47	1,11
Västervik - Nässjö	109	1,33

Violet = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Förslag på stationsorter

- Eksjö
- Mariannelund
- Nässjö
- Vimmerby
- Västervik

Stråket (Jönköping-)Värnamo-Ljungby-Markaryd(-Helsingborg)



Kortfakta

Län: Jönköping och Kronoberg
 Kommuner: Ljungby, Markaryd och Värnamo
 Berört vägnät: Europaväg 4
 Total sträcka: 91 km

Orter utmed stråket (kommun- samt tätortsnummer inom parentes) med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Lagan (0781-1904)	1 590
Ljungby (0781-1936)	15 868
Markaryd (0767-1940)	4 712
Strömsnäsbruk (0767-1980)	2 336
Värnamo (0683-1732)	19 303
Totalt	43 809

Trafikflöden

Det totala trafikflödet på sträckan ligger i genomsnitt mellan 12 500 till 13 000 ÅDT med några tusen ÅDT ytterligare i anslutning till de största orterna. Den tunga trafiken utgör i snitt 3 500 ÅDT och består i hög grad av transittrafik.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Lagan - Ljungby	1 600	74
Ljungby - Värnamo	800	84
Ljungby - Strömsnäsbruk	700	92

Stråket trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linjerna 273 och 873 norr om Ljungby och linjerna 150 och 850 på sträckan söder därom).

Restider 2017

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Värnamo - Ljungby	37	1,22
Värnamo - Markaryd	66	1,82
Ljungby - Markaryd	41	1,10

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Förslag på stationsorter

- Lagan
- Ljungby
- Markaryd
- Strömsnäsbruk
- Värnamo

Stråket Växjö-Oskarshamn(-Gotland)



Kortfakta

Län: Kalmar och Kronoberg

Kommuner: Högsby, Oskarshamn, Uppvidinge och Växjö

Berört vägnät: Riksväg 37 samt delvis även riksväg 23, 34 och 47

Total sträcka: 127 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Braås ¹⁾ (0780-1820)	1 744
Högsby (0821-2264)	1 945
Oskarshamn (0882-2360)	18 532
Växjö (0780-2024)	66 275
Åseda (0760-2036)	2 682
Totalt	91 178
(exkl. Växjö)	24 903

¹⁾ Anslutning vid Eke-terminalen

Trafikflöden

Det totala trafikflödet uppgår till runt 5 000 ÅDT närmast Oskarshamn för att minska till knappt 1 500 ÅDT på sträckan från Högsby till korsningen mellan väg 23 och väg 37. Därifrån och vidare västerut förbi Åseda och fram till trevägskorsningen mellan vägarna 23, 31 och 37 (Nottebäcks-terminalen) ökar flödet successivt till 4 000 ÅDT. De sista milen in till Växjö ökar trafikflödet från runt 6 000 till drygt 10 000 ÅDT. Andelen tung trafik varierar mellan 15 och 20 procent av det totala trafikarbetet.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Braås - Växjö	1 500	82
Växjö – Åseda	1 000	64
Högsby - Oskarshamn	550	63

Stråket trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linje 310).

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Växjö - Oskarshamn	98	1,50
Växjö - Högsby	67	1,42
Växjö - Åseda	40	1,20

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Förslag på stationsorter

- Braås^{*)}
- Högsby
- Oskarshamn
- Växjö
- Åseda

^{*)} Station lokaliserad till Eke-terminalen

Bilaga 2. Förslag på stråk lämpliga för regionala superbusskoncept i ett andra genomförandeskede

Stråket Jönköping–Borås



Kortfakta

Län: Jönköping och Västra Götaland

Kommuner: Borås, Jönköping och Ulricehamn

Berört vägnät: Riksväg 40 samt delvis riksväg 26

Total sträcka: 83 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare (2016)

Ort	Invånarantal
Borås (1490-4752)	72 434
Dalsjöfors (1490-4780)	3 678
Jönköping (0680-1544)	95 008
Ulricehamn (1491-5104)	10 912
Totalt	182 032

Trafikflöden

Närmast Jönköping är det totala trafikflödet betydligt över 20 000 ÅD, vilket efter avfarten för vägarna 26 och 47 sjunker till cirka 13 000 ÅDT. Flödet avtar ytterligare till runt 10 000 ÅDT från skiljet med väg 26 och vidare fram till Ulricehamn. Därifrån och fortsatt västerut varierar trafikflödet runt 14 000 ÅDT för att närmast Borås stiga till väl över 20 000 ÅDT. Den tunga trafiken varierar runt 2 000 ÅDT utmed den aktuella sträckan.

Resandemönster

Den regionala resvaneundersökning som genomfördes av Jönköpings kommun 2009 visade inte på några större aktuella resandeströmmar (> 500 dygnsresor) mellan de största orterna i stråket.

Stråket trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linje R 200). Regelbunden tågtrafik (Västtåg) finns idag mellan stråkets ändpunkter via Falköping och Skövde.

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Jönköping – Borås	62	1,13
Jönköping - Ulricehamn	42	1,62

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Jönköping-Kalmar



Kortfakta

Län: Jönköping, Kalmar och Kronoberg
 Kommuner: Jönköping, Kalmar, Nybro, Näs sjö, Uppvidinge och Vetlanda
 Berört vägnät: Riksväg 31 samt delvis även riksväg 40 och 47
 Total sträcka: 213 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare (2016)

Ort	Invånarantal
Ekenäs sjö (0685-1456)	1 564
Forserum (0682-1468)	2 090
Jönköping (0680-1544)	95 008
Kalmar (0880-2280)	38 771
Lenhovda (0760-1912)	1 794
Norrhult (0760-1948)	1 194
Nybro (0881-2352)	13 425
Näs sjö (0682-1608)	17 846
Smedby (0880-2408)	3 696
Tenhult (0680-1696)	3 124
Trekanten (0880-2436)	1 599
Vetlanda (0685-1724)	13 685
Totalt	192 232
(exkl Jönköping)	97 224

Trafikflöden

Det totala trafikflödet från Jönköping och österut mot Näs sjö faller successivt från 11 000 till 7 000 ÅDT. Söder om Näs sjö minskar trafikarbetet till runt 4 000 ÅDT för att från Ekenäs sjö till Vetlanda stiga till runt 8 000 ÅDT. På sträckan söderut från Vetlanda faller trafikflödet från 4 000 till 3 000 ÅDT närmast trevägskorsningen (vägarna 23, 31 och 37). Söder därom minskar flödet ytterligare till 2 000 ÅDT för att efter delningen med väg 28 vara drygt 1 000 ÅDT. Vid passagen genom Glasriket ökar trafikarbetet för att närmare Nybro uppgå till 3 500 ÅDT. På sträckan mellan Nybro och Kalmar är trafikflödet i genomsnitt drygt 10 000 ÅDT. Andelen tung trafik varierar mellan 10 och 15 procent av det totala trafikarbetet med något högre andel på sträckor med låga totalflöden.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Jönköping - Nässjö	5 900	65
Kalmar – Nybro	3 800	72
Kalmar - Smedby	3 600	63
Vetlanda - Ekenässjön	1 700	77
Jönköping- Vetlanda	650	74
Nässjö – Vetlanda	600	83

För närvarande finns ingen genomgående busstrafik som berör hela stråket. Linje 345 trafikerar från Norrhult-Klavrestrom och norrut över länsgränsen till Vetlanda. Vissa avgångar har anslutning via linje 332 från Lenhovda. I den södra delen av stråket går linjetrafiken bara inom Kalmar län.

Regelbunden tågtrafik finns både i den allra nordvästligaste delen av stråket (Jönköping – Vetlanda; (Krösatåg) och i den sydligaste delen (Kalmar – Nybro; Kröstaåg, Öresundståg och SJ/Kust till kust).

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Jönköping – Kalmar	164	1,05
Jönköping – Vetlanda	63	1,35
Jönköping – Nybro	140	1,08
Kalmar - Vetlanda	108	1,68
Vetlanda - Nybro	81	2,01

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Jönköping-Vetlanda-Oskarshamn



Delen Jönköping – Nässjö ingår i stråket Jönköping-Kalmar, delen Nässjö – Vetlanda finns också med i stråket Jönköping-Kalmar medan delen Glahytt – Oskarshamn ingår även i stråket Växjö-Oskarshamn(-Gotland).

Kortfakta

Län: Jönköping och Kalmar

Kommuner: Hulstfred, Jönköping, Nässjö, Oskarshamn och Vetlanda

Berört vägnät: Riksväg 47 samt delvis även riksväg 31 och 40

Total sträcka: 174 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Forserum (0682-1468)	2 090
Jönköping (0680-1544)	95 008
Målilla (0860-2336)	1 379
Oskarshamn (0882-2360)	18 532
Nässjö (0682-1608)	17 846
Tenhult (0680-1696)	3 124
Vetlanda (0685-1724)	13 685
Totalt	151 664
(exkl Jönköping)	56 656

Trafikflöden

Det totala trafikflödet från Jönköping och österut mot Nässjö faller successivt från 11 000 till 7 000 ÅDT. Söder om Nässjö minskar trafikarbetet till runt 4 000 ÅDT för att från Ekenässjön till Vetlanda stiga till runt 8 000 ÅDT. Öster om Vetlanda faller trafikflödet mellan 1 500 och 2 000 ÅDT för att från Målilla vidare österut stiga till omkring 3 000 ÅDT. På den avslutande delen närmast Oskarshamn ökar trafikflödet till drygt 5 000 ÅDT. Andelen tung trafik varierar generellt mellan 10 och 15 procent av det totala trafikarbetet med betydligt högre andel på sträckor med låga totalflöden.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Jönköping - Nässjö	5 900	65
Vetlanda - Ekenässjön	1 700	77
Jönköping- Vetlanda	650	74
Nässjö – Vetlanda	600	83

För närvarande finns ingen genomgående busstrafik som berör hela stråket. Linje 344 trafikerar från Vetlanda österut över länsgränsen till Målilla. Från Målilla och Vetlanda finns linjetrafik som ansluter vidare österut mot Oskarshamn respektive västerut mot Nässjö och Jönköping. Regelbunden tågtrafik finns i den allra nordvästligaste delen av stråket (Jönköping – Vetlanda; Krösatåg).

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Jönköping – Oskarshamn	134	1,83
Oskarshamn - Nässjö	106	1,89
Oskarshamn - Vetlanda	76	1,91

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Ljungby-Älmhult-Kristianstad



Kortfakta

Län: Kronoberg och Skåne

Kommuner: Kristianstad, Ljungby, Osby, Älmhult och Östra Göinge

Berört vägnät: Europaväg 4 och riksväg 19 och 23 samt väg 120

Total sträcka: 133 km¹⁶

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Broby (1256-2828)	3 142
Färlöv (1290-2876)	1 006
Hanaskog (1256-2912)	1 392
Knislinge (1256-2972)	3 165
Kristianstad (1290-2980)	40 145
Ljungby (0781-1936)	15 868
Osby (1273-3032)	7 660
Strömsnäsbruk (0767-1980)	2 336
Älmhult (0765-2048)	9 757
Totalt	84 471

Trafikflöden

Trafikflödet på E4 mellan Ljungby och Strömsnäsbruk uppgår till omkring 13 000 ÅDT varav ungefär en fjärdedel utgörs av tung trafik. Sträckan Strömsnäsbruk – Älmhult är trafikarbetet omkring 2 000 ÅDT för att stiga till runt 5 000 ÅDT söder om Älmhult. Från Osby växer trafikflödet till 6 000 ÅDT för att närmare Kristianstad öka ytterligare till närmare 7 000 ÅDT. Mellan Älmhult och Osby är andelen tung trafik runt 15 procent, på övriga delsträckor utanför E4 runt 10 procent.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Ljungby - Strömsnäsbruk	700	92

För närvarande finns ingen genomgående kollektivtrafik i hela stråket. Den allra nordligaste delen mellan Ljungby och Strömsnäsbruk trafikeras av 150 och 850. Regelbunden tågtrafik (Krösatåg och Öresundståg) finns utmed en kortare sträcka av stråket (Osby – Älmhult).

¹⁶ 112 km via väg 78 från Hamneda

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Ljungby - Älmhult	43	1,51
Kristianstad - Älmhult	57	0,95
Broby - Älmhult	30	1,60
Knislinge - Älmhult	36	1,67
Osby - Älmhult	21	0,48

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Vetlanda-Växjö



Delen Vetlanda – Nottebäcksterminalen vid trevägskorsningen (vägarna 23, 31 och 37) ingår även i stråket Jönköping – Kalmar medan delen Nottebäcksterminalen – Växjö även finns med i stråket Växjö-Oskarshamn(-Gotland).

Kortfakta

Län: Jönköping och Kronoberg
 Kommuner: Uppvidinge, Vetlanda och Växjö
 Berört vägnät: Riksväg 23, 31 och 37
 Total sträcka: 75 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Braås ¹⁾ (0780-1820)	1 744
Norrhult (0685-1948)	1 194
Rottne ¹⁾ (0780-1956)	2 418
Vetlanda (0685-1724)	13 685
Växjö (0780-2024)	66 275
Totalt	85 316

¹⁾ Anslutning vid Eke-terminalen

Trafikflöden

Från Vetlanda söderut faller trafikflödet från 4 000 till 3 000 ÅDT närmast trevägskorsningen (vägarna 23, 31 och 37). På delsträckan från Nottebäcksterminalen in till Växjö ökar trafikflödet från runt 4 000 till drygt 10 000 ÅDT närmast Växjö. Andelen tung trafik varierar mellan 15 och 20 procent av det totala trafikarbetet. Andelen tung trafik varierar mellan 15 och till närmare 20 procent av det totala trafikarbetet.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Rottne - Växjö	2 600	78
Braås - Växjö	1 500	82

För närvarande finns ingen genomgående busstrafik som berör hela stråket. Linje 345 trafikerar från Nottebäcksterminalen och norrut över länsgränsen till Vetlanda medan linje 310 trafikerar sträckan Växjö - Nottebäcksterminalen.

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Växjö - Vetlanda	62	1,45
Växjö - Rottne	20	1,50

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

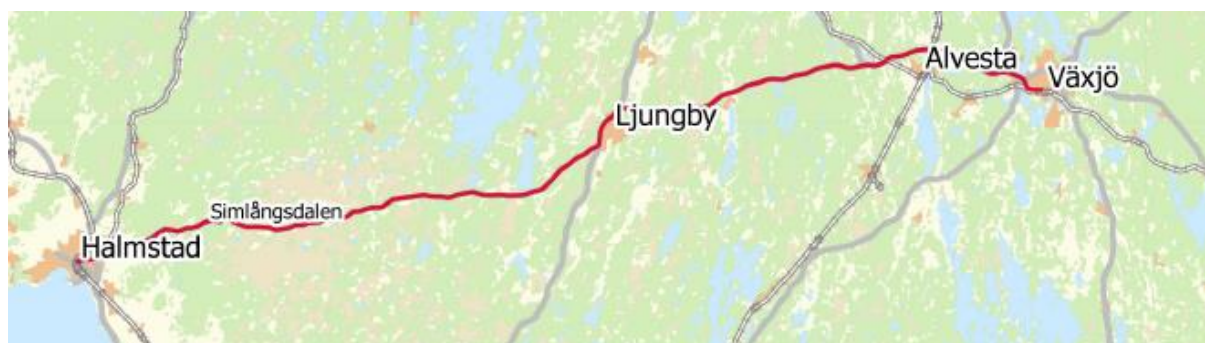
Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Växjö-Ljungby-Halmstad



Kortfakta

Län: Halland och Kronoberg

Kommuner: Halmstad, Ljungby och Växjö

Berört vägnät: Riksväg 25

Total sträcka: 133 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Alvesta (0764 1808)	8 795
Ljungby (0781-1936)	15 868
Halmstad (1380-3960)	67 294
Växjö (0780-2024)	66 275
Totalt	158 232

Trafikflöden

Närmast väster om Växjö uppgår trafikflödet till runt 13 000 ÅDT för att vid passagen av Alvesta sjunkit till runt 9 000 ÅDT. Efter skiljet med väg 27 sjunker trafikflödet ytterligare till omkring 5 000 ÅDT, en nivå som varar till Ljungby. Från Ljungby och västerut faller trafikarbetet från 4 000 till 3 000 ÅDT för att för att efter passagen av länsgränsen till Halland åter stiga till närmare 4 000 ÅDT. Andelen tung trafik ligger runt 15 procent på så gott som hela sträckan.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Alvesta - Växjö	5 750	71
Ljungby - Växjö	2 100	41

Stråket trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linje 145). I den allra östligaste delen av stråket (Alvesta - Växjö) finns idag regelbunden tågtrafik (Krösatåg och Öresundståg).

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Växjö - Halmstad	103	1,32
Växjö - Ljungby	46	1,09
Ljungby - Halmstad	64	1,22

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Växjö-Tingsryd-Karlshamn/Ronneby



Kortfakta

Län: Blekinge och Kronoberg

Kommuner: Karlshamn, Ronneby, Tingsryd och Växjö

Berört vägnät: Riksväg 27 och delvis riksväg 29

Total sträcka: 86 km (Ronneby) respektive 91 km (Karlshamn)

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Ingelstad (0780-1884)	1 791
Kallinge (1081-2672)	4 771
Karlshamn (1082-2676)	20 206
Ronneby (1081-2732)	12 892
Svängsta (1082-2748)	1 951
Tingsryd (0763-1992)	3 118
Växjö (0780-2024)	66 275
Totalt	111 004

Trafikflöden

Närmast söder om Växjö uppgår trafikflödet till omkring 6 000 ÅDT för att sjunka till runt 4 000 ÅDT vid delningen mellan vägarna 27 och 29 vid Tingsryd. På det fortsatta delstråket efter väg 27 ligger trafikflödet runt 2 000 ÅDT för att öka till över 3 000 ÅDT närmast Ronneby/Kallinge. Trafikarbetet på den gren som följer väg 29 ligger på knappt 2 000 ÅDT för att närmare Karlshamn öka till mer än det dubbla. Andelen tung trafik är omkring 20 procent på delstråket Tingsryd – Karlshamn medan den på övriga delsträckor varierar kring 15 procent.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Kallinge - Ronneby	4 200	82
Tingsryd - Växjö	2 300	75
Karlshamn – Svängsta	1 300	83
Karlshamn - Växjö	500	61

Delen Växjö – Ronneby/Kallinge trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linje 840) medan den västra delen av stråket inte har någon genomgående kollektivtrafik utan kräver ett eller flera byten.

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Växjö - Karlshamn	73	1,19
Växjö – Ronneby	73	1,15
Växjö - Tingsryd	38	1,05

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

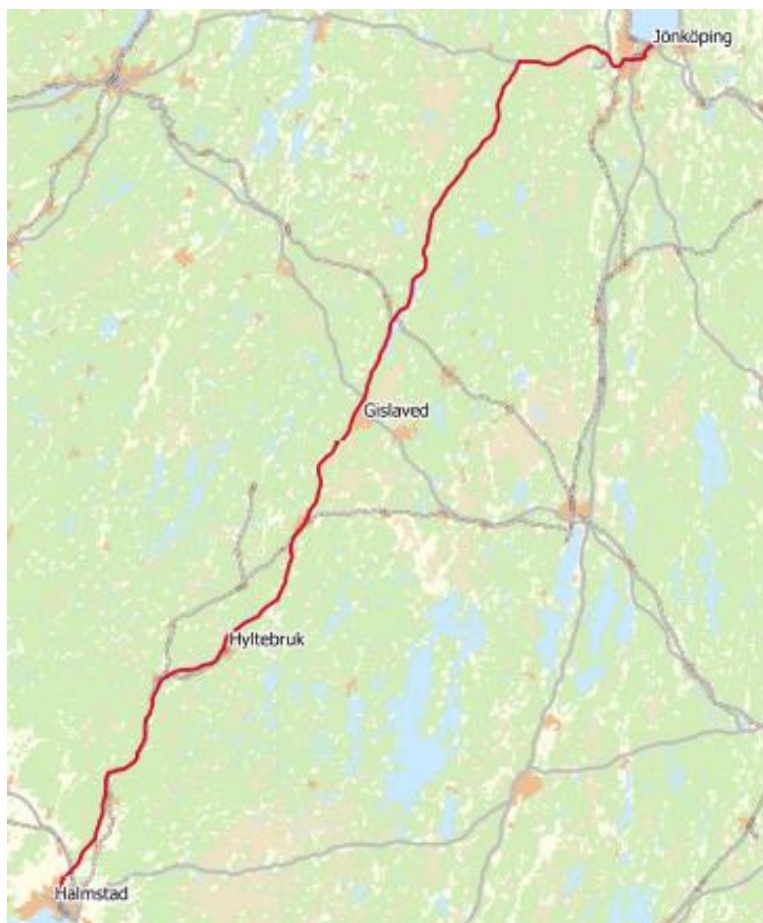
Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Bilaga 3. Stråk lämpliga för delregionala superbusskoncept

Stråket Jönköping – Halmstad



Kortfakta

Län: Jönköping och Halland
 Kommuner: Gislaved, Halmstad, Hylte och Jönköping
 Berört vägnät: Riksväg 26 och till en begränsad del även riksväg 40
 Total sträcka: 182 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Anderstorp (0662-1400)	5 072
Jönköping (0680- 1544)	95 008
Gislaved (0662-1484)	10 205
Halmstad (1380-3960)	67 294
Hestra (0662-1504)	1 346
Hyltebruk (1315-3992)	4 139
Oskarström (1380-4056)	4 202
Smålandsstenar (0662-1664)	4 578
Torup (1315-4116)	1 275
Åled (1380- 4192)	1 698
Totalt	194 817
(exklusive Halmstad och Jönköping)	32 515

Trafikflöden

Närmast väster om Jönköping är trafikflödet över 25 000 ÅDT för att gradvis minska till ungefär 13 000 ÅDT fram till skiljet med riksväg 40. På sträckan fortsatt söder ut ligger flödet kring 3 000 ÅDT

för att öka till runt 5 000 ÅDT på sträckan Gislaved – Strömsnäsbruk. Från skiljet med väg 153 och vidare söderut är trafikarbete runt 4 000 ÅDT för att efter Hyltebruk gradvis öka till drygt 7 000 ÅDT närmast Halmstad. Andelen tung trafiken utgör mellan 15 och 20 procent av det totala trafikarbetet.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Anderstorp - Gislaved	3 400	78
Gislaved - Smålandsstenar	1 300	83

För närvarande finns ingen genomgående kollektivtrafik som täcker hela stråket. På den sydligaste delen av stråket (Halmstad – Smålandsstenar) finns regelbunden tågtrafik (Krösatåg), varifrån matning sker med buss norrut från stationen i Smålandsstenar.

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Jönköping - Halmstad	128	1,70
Jönköping - Gislaved	67	1,27
Gislaved - Halmstad	72	2,07
Halmstad - Hyltebruk	45	1,36

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Kalmar – Karlskrona



Kortfakta

Län: Blekinge och Kalmar
 Kommuner: Kalmar, Karlskrona och Torsås
 Berört vägnät: Europaväg 22
 Total sträcka: 83 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Bergkvara (0834-2112)	1 071
Jämjö (1080-2664)	2 612
Kalmar (0880-2280)	38 771
Karlskrona (1080-2680)	37 172
Söderåkra (0834-2416)	1 001
Torsås (0834-2428)	2 011
Totalt	82 638

Trafikflöden

Närmast söder om Kalmar är trafikflödet runt 12 500 ÅDT för att minska till 5 000 ÅDT söder om Ljungbyholm. Vid passagen genom Bergkvara har flödet sjunkit ytterligare till cirka 4 000 ÅDT. Efter Jämjö ökar trafikarbetet till drygt 8 000 ÅDT för att närmast Karlskrona klättra över 10 000 ÅDT. Den tunga trafiken uppgår i genomsnitt till 600 – 700 ÅDT med toppar på drygt 50 procent högre flöden i stråkets båda ändar.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Kalmar – Rinkabyholm	2 100	64
Kalmar – Ljungbyholm	2 100	82
Kalmar - Karlskrona	1 600	59
Kalmar – Torsås	1 000	67

Stråket trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linje 500). Dessutom finns regelbunden tågtrafik (Krösatåg) mellan stråkets ändpunkter via Emmaboda.

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Kalmar - Karlskrona	78	0,97
Kalmar - Torsås	53	0,96

Karlskrona - Torsås	53	1,30
---------------------	----	------

Violet = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Kalmar – Oskarshamn - Västervik



Kortfakta

Län: Kalmar

Kommuner: Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik

Berört vägnät: Europaväg 22

Total sträcka: 142 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Blomstermåla ¹⁾ (0861-2120)	2 421
Färjestaden (0840-2208)	5 766
Kalmar (0880-2280)	38 771
Lindsdal (0880-2300)	5 829
Mönsterås (0861-2340)	5 099
Oskarshamn (0882-2360)	18 532
Påskallavik (0882-2372)	1 093
Timmernabben (0861-2424)	1 388
Västervik (0883-2472)	21 304
Totalt	100 203

¹⁾ Anslutning vid bytespunkt Ålem E22

Trafikflöden

Närmast norr om Kalmar uppgår trafikflödet till 12 000 ÅDT för att därefter stegvis avta. Från Mönsterås och norrut förbi Oskarshamn till avtaget mot Äspölaboratoriet är trafikarbetet relativt konstant kring 7 000 ÅDT. Vidare norrut faller flödet till 3 500 -4 000 ÅDT för att närmast Västervik öka till runt 8 000 ÅDT. Den tunga trafiken står för i storleksordningen 1 000 ÅDT mellan Kalmar och Oskarshamn för att minska till runt 600 ÅDT norr därom. Närmast Västervik efter anslutningen av riksväg 40 ökar flödet till knappt 1 000 ÅDT.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Kalmar – Lindsdal	6 400	66
Kalmar - Färjestaden	4 500	82
Kalmar – Oskarshamn	1 500	64
Kalmar – Mönsterås	1 100	63
Mönsterås - Oskarshamn	1 000	86
Kalmar - Blomstermåla	500	43

Stråket trafikeras idag med kollektivtrafik med buss (linje 160 Kalmar – Västervik och linje 161 Kalmar

– Oskarshamn). Regelbunden tågtrafik (Kustpilen) finns i den sydligaste delen av stråket (Kalmar – Blomstermåla).

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Kalmar – Mönsterås	36	1,39
Kalmar - Oskarshamn	57	1,19
Kalmar - Västervik	106	1,18
Oskarshamn – Mönsterås	25	1,32
Oskarshamn – Västervik	55	1,09

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Västervik - Norrköping



Kortfakta

Län: Kalmar och Östergötland

Kommuner: Norrköping, Söderköping, Valdemarsvik och Västervik

Berört vägnät: Europaväg 22

Total sträcka: 114 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Gamleby (0883-2212)	2 806
Gusum (0563-1084)	1 122
Norrköping (0581-1192)	95 618
Söderköping (0582-1284)	7 532
Valdemarsvik (0563-1304)	2 757
Västervik (0883-2472)	21 304
Totalt	131 139
(exklusive Norrköping)	35 521

Trafikflöden

Mellan Västervik och Gamleby är trafikflödet omkring 7 000 ÅDT. Från Gamleby pendlar flödet mellan 3 000 och 4 000 ÅDT för att öka till över 6 000 ÅDT efter påfarten från Valdemarsvik. Trafikarbetet ökar därefter stegvis för att nå nivåer över 15 000 ÅDT mellan Söderköping och Norrköping. Andelen tung trafik utgör mellan 10 och 15 procent av det sammanlagda trafikflödet.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Gamleby - Västervik	2 900	74

För närvarande finns ingen genomgående kollektivtrafik som täcker hela stråket. På den allra sydligaste delen av (Gamleby - Västervik) finns regelbunden tågtrafik (Kustpilen).

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Norrköping – Västervik	87	1,63
Norrköping - Valdemarsvik	46	1,37
Norrköping – Söderköping	18	1,67

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Stråket Växjö – Västervik



Delen Växjö – Åseda finns också redovisad i stråket Växjö-Oskarshamn(-Gotland) medan delen Vimmerby – Västervik även ingår i stråket Jönköping-Västervik(-Gotland)

Kortfakta

Län: Kalmar och Kronoberg

Kommuner: Hultsfred, Uppvidinge och Växjö

Berört vägnät: Riksväg 23 i huvudsak samt delvis även väg 34 och 40

Total sträcka: 179 km

Orter utmed stråket med fler än 1 000 invånare 2016

Ort	Invånarantal
Braås ¹⁾ (0780-1820)	1 744
Hultsfred (0860-2260)	5 814
Målilla (0860- 2336)	1 379
Storebro (0884-2412)	1 057
Vimmerby (0884-2460)	8 152
Virserum (0860-2464)	1 909
Västervik (0883-2472)	21 304
Växjö (0780-2024)	66 275
Åseda (0760-2036)	2 682
Totalt	110 316

¹⁾ Anslutning vid Eke-terminalen

Trafikflöden

Närmast Växjö är trafikflödet runt 10 000 ÅDT för att gradvis sjunka till 6 000 ÅDT mot trevägskorsningen mellan vägarna 23, 31 och 37 (Nottebäcksterminalen). Fortsatt österut ligger flödet runt 4 000 ÅDT för att efter Åseda minska till knappt 3 000 ÅDT. Efter skiljet från väg 37 avtar trafikarbetet ytterligare till 1 500 ÅDT, vilket stiger till 2 000 ÅDT efter passagen av Virserum. Från Målilla och norrut till Vimmerby ökar flödet till väl över 5 000 ÅDT. Trafikintensiteten sjunker till i storleksordningen 3 000 – 4 000 ÅDT när stråket övergår till riksväg 40 för att dubblas närmast Västervik. Andelen tung trafiken utgör överlag mellan 15 och 20 procent av trafikarbetet.

Resandemönster

Tabellen nedan visar mellan vilka orter i stråket som de största resandeströmmarna (> 500 dygnsresor) noterades 2012 vid den regionala resvaneundersökningen som omnämns i rapportens inledning. Dessutom anges andelen bilresor baserat på data från samma undersökning.

Ortsrelation	Antal dygnsresor	Varav med bil (%)
Braås - Växjö	1 500	82

Hultsfred – Vimmerby	1 500	80
Växjö – Åseda	1 000	64
Vimmerby - Västervik	850	62
Hultsfred – Virserum	800	89
Växjö – Västervik	700	47
Växjö – Vimmerby	500	85
Hultsfred – Målilla	500	94

För närvarande finns ingen genomgående busstrafik som täcker hela stråket. Linje 320 trafikerar delsträckan Växjö – Vimmerby medan linjerna 35 och 325 betjänar sträckan Vimmerby – Västervik. Mellan Hultsfred och Vimmerby finns regelbunden tågtrafik (Kustpilen).

Restider 2016

Sträcka	Restid med bil (minuter)	Restidskvot (kollektivtrafik/bil)
Växjö - Västervik	140	1,56
Växjö - Hultsfred	84	1,24
Växjö - Vimmerby	100	1,52

Violett = restiden med kollektivtrafik 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Rött = restiden med kollektivtrafik mellan 25 och 50 % längre än restiden med bil samma sträcka

Gult = restiden med kollektivtrafik mellan 10 och 25 % längre än restiden med bil samma sträcka

Turkos = restiden med kollektivtrafik 10 % längre eller likvärdig med restiden med bil samma sträcka

Grönt = restiden med kollektivtrafik kortare än restiden med bil samma sträcka

Bilaga 4. Relationer mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor som inte behandlas i denna studie

Relationer mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor där kollektivtrafiken redan idag ger kortare eller samma restid som bilen

- Jönköping – Älmhult
- Kalmar – Nässjö
- Kalmar – Tranås
- Ljungby - Nässjö
- Värnamo – Älmhult

Relationer mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor där delar av resan förväntas ske med tåg

- Resandet i relationen Kalmar – Ljungby förväntas ske med tåg sträckan Kalmar – Växjö och därefter med regionalt superbusskonceptet Växjö – Ljungby.
- Resandet i relationerna Västervik – Tranås och Oskarshamn – Tranås kan i båda fallen förväntas ske med regionalt superbusskoncept till Nässjö och därefter med tåg sträckan Nässjö – Tranås.
- Resandet i relationen Ljungby – Tranås förväntas ske med regionalt superbusskonceptet Ljungby - Alvesta och därefter med tåg sträckan Alvesta – Tranås.
- Resandet i relationerna Västervik – Älmhult och Oskarshamn – Älmhult kan i båda fallen förväntas ske med regionalt superbusskoncept till Växjö och därefter med tåg sträckan Växjö - Älmhult.

Relationer mellan regionala kärnor där resandeunderlaget tills vidare bedöms som alltför svagt för etablering av ett regionalt superbusskoncept

- Oskarshamn – Ljungby
- Värnamo – Oskarshamn
- Värnamo - Västervik
- Västervik – Ljungby