

Förstudie av förutsättningarna för regionalt superbusskoncept i Smålandslänen

Slutrapport

Sammanfattning och förslag



Yvonne Aldentun & Per Ålind
2018-04-19



Länstrafiken



Länstrafiken
Kronoberg



CKLTD
KALMAR LÄNSTRAFIK



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden



1. Förord

De tre Smålandslänen - Jönköpings, Kronobergs och Kalmar län - har i en förstudie analyserat förutsättningarna för ett regionalt superbusskoncept. Superbusskonceptet kombinerar åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon, informationsteknik och trafikering för att åstadkomma en snabb, pålitlig och i alla delar attraktiv kollektivtrafik.

Projektets målsättning har varit att ta fram en gemensam målbild för snabb busstrafik i Smålandslänen med regionsammanbindande funktion, hög resestandard och komfort. Där ingår också att peka ut orter för bytespunkter och vilka funktioner bytespunkterna ska vara förknippade med.

Denna rapport, *Slutrapport – sammanfattning och förslag*, utgör avslutningen av projektet. I rapporten beskrivs hur projektet genomförts, resultat från olika delrapporter sammanfattas och diskuteras kort. Därefter följer arbetsgruppens förslag hur ett regionalt superbusskoncept, eller regional BRT (Bus Rapid Transit) kan utvecklas vidare. Förslagen kommer att fortsatt diskuteras och förankras i såväl referensgruppen och som den målgrupp som framgår av arbetsplanen.

<p><u>Projektorganisation:</u> Per Ålind, projektledare Yvonne Aldentun, bitr.projektledare, KLT Lina Andersdotter, Regionförbundet i Kalmar län Erik Andersson, Jönköpings Länstrafik Emil Hesse, Region Jönköping, Per Hansson, Region Kronoberg Daniel Malmqvist, Region Kronoberg</p> <p>Information och dokumentation från projektet finns på: https://www.klt.se</p> <p>Kalmar i april 2018</p>	<p><u>Referensgrupp:</u> Karl Johan Bodell, Kalmar länstrafik Carolina Gunnarsson, Regionförbundet Kalmar län Carl Johan Sjöberg, Jönköpings länstrafik Elisabet Eriksson, Region Jönköpings län Christel Gustafsson, Region Kronoberg Patrik Tidåsen, Länstrafiken Kronoberg</p>
--	---

Framsidesbild hämtad ur "Guidelines för attraktiv regional busstrafik – regional BRT, K2 november 2016.



2. Projektets genomförande

Projektet *Förstudie av förutsättningarna för regionalt superbusskoncept i Småland* har genomförts under perioden augusti 2017 – april 2018. En stor del av arbetet i projektet har bedrivits i en mindre arbetsgrupp. En referensgrupp har varit knuten till projektet. Referensgruppen har deltagit dels i ett inledande inspirationsseminarium i augusti dels i ett avslutande möte i april. Referensgruppen har också delgetts information under projektperioden. Såväl arbetsgrupp som referensgrupp har representation från såväl infrastruktur- som kollektivtrafikplanering på regional nivå i samtliga de tre Smålandslänen. Projektet har delfinansierats av den Europeiska regionala utvecklingsfonden.

Förstudien ska ge svar på följande frågor:

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

Frågeställningarna har hanterats i ett antal delrapporter:

- Bytespunkter tillgängliga för alla
- Bytespunkters funktioner
- Krösabussen - Ta plats i en kollektivtrafikdriven samhällsutveckling!

Dessutom finns en arbetsplan, inkl. kommunikationsplan, som noggrannare beskriver projektets genomförande liksom målgrupp till vilka projektets resultat ska kommuniceras. Delar av avrapporteringen kommer att ske efter projektperiodens slut och i samband med lämpliga, befintliga mötesfora. Värt notera är att en delredovisning lämnats till den arbetsgrupp inom OECD som för närvarande arbetar med en översyn av 2012 års studie av sydöstra Sverige¹.

Materialet från projektet finns tillgängligt på KLT:s webbplats: <https://www.klt.se>

3. Sammanfattande resultat

I avsnitten nedan sammanfattas kort resultaten från de olika delstudierna. För fördjupad information och fler källhänvisningar hänvisas till respektive delrapport.

3.1 Bytespunkter tillgängliga för alla

I lagen om (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik finns bestämmelser om hur kollektivtrafik ska anpassas med hänsyn till resenärer med funktionshinder.

Tillgänglighetsaspekterna i kollektivtrafiken rör emellertid långt mycket större resenärsgupper än enbart funktionshindrade. Tillgänglighet är därför centralt i all planering och utformning av kollektivtrafiken och dess interaktion med infrastruktur och bebyggelse.

En enklare sammanställning av de regler och den kunskap som finns om tillgänglighetsaspekter på allmän plats, dock inte i byggnader, har gjorts för att dessa ska kunna beaktas i den fortsatta diskussionen kring bytespunkternas utformning och funktion. Ambitionen är att så långt det är möjligt skapa bytespunkter som fungera för alla.

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



Boverket har tagit fram föreskrifter och allmänna råd till plan- och bygglagen om enkelt avhjälpna hinder till och i lokaler dit allmänheten har tillträde och på allmänna platser.

Trafikverket har i uppgift att förverkliga den förda funktionshinderpolitiken, bl.a. med hänsyn till Boverkets föreskrifter. Trafikverket har därför med ledning av föreskrifterna tagit fram en exempelsamling kring enkelt avhjälpna hinder på statens allmänna vägar. Den berör ledning för synskadade, övergångsställen, gångpassager, gångtytor, ljushetskontraster, belysning, rastplatser, markbeläggning, biluppställningsplatser, ramper och trappor.

Trafikverket har också tagit fram en broschyr med kriterier och krav på kvalitetsnivåer för att uppfylla en rekommenderad lägsta nivå på tillgänglighet för bussterminaler och bytespunkter som ökar möjligheten för personer med olika funktionsnedsättningar att kunna använda systemet². Bytespunkterna har där delats in i fyra klasser (stor bytespunkt, bytespunkt > 20 påstigande/dag, bytespunkt tätort 1-20 påstigande/dag och bytespunkt landsbygd 1-20 påstigande per dag) och kraven anpassats därefter.

Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet enligt lagen (2010:1065) om kollektivtrafik och föreskrifter meddelade med stöd av lagen.

Enligt 2 kap. 10 § i lagen om kollektivtrafik ska ett regionalt trafikförsörjningsprogram innehålla en redovisning av bl.a:

- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.

Trafikverkets rekommendationer i *Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning* tjänar som utgångspunkt för tillgänglighetsfrågorna vid bytespunkter i det fortsatta arbetet inom projektet.

3.2 Bytespunkters funktioner

BRT, Bus Rapid Transit, är en beteckning för avancerade busstrafiklösningar, vanligtvis i stadsmiljö. BRT-konceptet har vuxit fram i trafiktäta miljöer med ett stort antal resande, t.ex. i Curitiba (Brasilien), och flera orter i Nederländerna och i Frankrike. I Sverige har en expertgrupp för kollektivtrafik, X2AB, respektive Sveriges nationella centrum för forskning och utbildning om kollektivtrafik, K2, i dialog med myndigheter och kollektivtrafikbranschen tagit fram Guidelines för BRT i stadstrafik³ och i regional trafik⁴.

Först ut att praktisera konceptet i Sverige har Skåne varit där ett BRT-koncept används på en stadslinje i Malmö. Regional BRT är under uppbyggnad i ett antal utvalda stråk i Skåne. Införandet av ett regionalt superbusskoncept i Skåne⁵ syftar till att utveckla en högkvalitativ busstrafik i de delar av regionen som idag saknar järnvägsförbindelser. Det regionala superbusskonceptet i Skåne omfattar stråk genom både urbana områden och landsbygd.

² Trafikverket 2010. Användbar kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättning. https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11263/RelatedFiles/100367_anvandbar_kollektivtrafik_for_personer_med_funktionsnedsattning.pdf

³ Guidelines för attraktiv kollektivtrafik med fokus på BRT (X2AB, 2015)

http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/brt_broschyr_x2ab_jan_2015.pdf

⁴ Guidelines för attraktiv regional busstrafik – regional BRT (K2, 2016)

http://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_bifogad_fil/guidelines_regional_brt_webb_20161201.pdf

⁵ Planera för nya stationssamhällen – införandet av Regionalt Superbusskoncept i Skåne (Region Skåne 2016)

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/temapmsuperbuss_slutversion-lagupplost.pdf



Kännetecknande för Regional BRT är:

- **Prioritet.** Ostörd färd mellan stationerna. Bussprioritering där bussens framfart annars riskerar att hindras av annan trafik. Prioriteringen borgar för korta restider och mycket hög pålitlighet.
- **Komfort.** Möjlighet att använda restiden till att exempelvis jobba, vila eller läsa – tack vare bekväma bussar och mjuk linjeföring.
- **Tydligt.** Lätt att förstå och använda. Stationer och anslutningsvägar med hög kvalitet.
- **Strukturbildande.** Stabilitet och långsiktighet bidrar till att fler vågar satsa på ny bebyggelse och servicefunktioner i närheten av stationerna. Samspel med bebyggelseplaneringen.
- **Identitet.** Hög synbarhet, egen identitet, design och varumärke.

3.2.1 BRT i en Smålandskontext

BRT i stadsmiljö skiljer sig från BRT i regional trafik. Förutsättningarna för regional BRT skiljer sig också åt mellan olika landsdelar inom Sverige beroende på avstånd och befolkningstäthet. Den trafiktäthet som beskrivs i standarden för regional BRT: minst timmestrafik hela dygnet, alla dagar, är oundgänglig i flera delar av landet.

Det är därför inte möjligt att följa standarden för regional BRT i alla dess delar i en småländsk kontext. Men fortfarande är det viktigt att även en småländsk BRT inkluderar åtgärder inom såväl samhällsplanering, infrastruktur, fordon, informationsteknik och trafikering för att bibehålla BRT-konceptets kärnvärden. För att lyckas med det är det viktigt att involvera flera aktörer tidigt i arbetet med att utveckla ett regionalt BRT – och där är kommunerna är nyckelspelare!

Ett regionalt superbusskoncept i Smålandslänen har därför ett delvis annorlunda syfte än ett regionalt BRT i Skåne som huvudsakligen binder ihop olika delar av Skåne (kopplingar över länsgräns till Småland förekommer). I den småländska kontexten är det den regionsammanbindande effekten mellan de största orterna (tillväxtmotorer och regional kärnor) tillsammans med förkortade restider som är överordnat och förväntas bidra till regionförstoring och vidgade arbetsmarknader.

3.2.2 Tågstationens attraktionsvärden

Vad är det som gör en tågstation attraktivare än en bytespunkt för bussar? I BRT-konceptet försöker man överföra en del av de ingredienser eller funktioner som förknippas med en god stationsmiljö för tåg till en stationsmiljö för bussar. Figur 2 nedan pekar på en del sådana funktioner. Figur 3 visar hur en del av dessa funktioner överförs till en stationsmiljö för BRT i stadsmiljö.

Skåne har tagit fram en rapport kring utformningen av superbussstationer⁶. Där indelas superbussarnas stationer i tre klasser med hänsyn till:

- Antal resenärer per vardagsmedeldygn
- Hållplatsens betydelse/funktion i trafiksystemet

⁶ Utformning av Superbusstationer. Trivector 2012. Rapport 2012:39.

<https://www.skane.se/Public/Protokoll//Regionala%20tillv%C3%A4xtmotorer%20och%20regionala%20k%C3%A4rnor/2012-10-19/12.%20Superbussar%20i%20nordo%CC%88stra%20Ska%CC%8Ane/12-3.pdf>



Trafikverket försöker i sin rapport om BRT⁷ definiera begreppet BRT och redovisar olika ansatser som gjorts för att beskriva BRT. En metod som beskriver ett antal faktorer som BRT förknippas med bedöms intressant. Den är framtagen av Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), se figur 4 nedan.

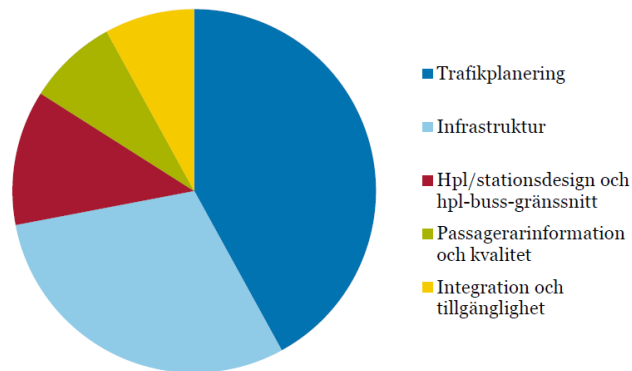


Figur 2. Stationsmiljö för tåg i Laufen, Schweiz. De röda ringarna pekar på funktioner som bidrar till stationsmiljöns attraktivitet. (Foto: Stephan Bösch)



Figur 3. Bilden visar en BRT-station i stadsmiljö i Zürich, Schweiz som har flera av de funktionerna som normalt förknippas med en tågstation. (Foto: Stephan Bösch)

⁷ Bus Rapid Transit – ett kollektivt färdssätt med framtid. Trafikverket 2013. (Rapport 2013:104) https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/11264/RelatedFiles/2013_104_Bus_Rapid_Transit_ett_kollektivt_fardsatt_med_framtid.pdf



Figur 4 Faktorer som förknippas med BRT och dess inbördes betydelse enligt ITDP.

3.2.3 Regionala BRT-stationer i Småland

Nedan ges ett förslag, för diskussion och utveckling, kring vilka funktioner som bör finnas på stationer i ett regionalt superbusskoncept i Småland. Utgångspunkten har varit att grundläggande faktorer som namn, stationsmiljöer utformning och grafiska element bör samordnas över länsgränserna för att ett gemensamt BRT-koncept för Smålandslänen ska bli verklighet i praktiken. Tabellen inbegriper de krav på kvalitetsnivån för bussterminal eller stor bytespunkt i Trafikverkets (TRV) rekommendationer för tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning (markerade med x).

I förslaget redovisas både en basnivå med grundläggande funktioner som ska finnas på samtliga stationer samt en påbyggnadsnivå avseende såväl utrustning som utformning. Den senare kan i första hand bli aktuell för större orter med både stort resandeunderlag och där byten till annan linjetrafik kan förväntas bli betydande. Ett syfte med att ange två nivåer är även att inspirera till att utveckla stationerna lite extra utifrån lokala önskemål.

Tabell 1. Förslag på funktioner som ska finnas på en BRT-station i Smålandslänen.

Funktion	TRV	Kommentar
Urustning som ska finnas med samma utformning eller layout på samtliga stationer (basnivån)		
Tydlig stationsskylt och logotype		
Realtidsinformation		
Tydlig klocka		
Statisk information - busslinjer, tider, biljettköp, kontakt för upplysning/störningsinformation. Tidtabellsinformation ska vara belyst och tillgänglig för funktionshindrade.	X	Överskatta inte mobilen!
Telefonnummer för upplysning/störningsinformation i blandskrift	X	
Karta över närområdet		
Urustning som ska finnas på samtliga stationer men där detaljutformningen kan tillåtas variera beroende på resandeunderlag, ortsstorlek med mera		
Väderskydd	X	
Bänk med ryggstöd och armstöd	X	
God belysning vid stationsläget		
Tydliga informationsskyltar inom hållplatsområdet		Skyltning till parkeringar, anslutande kollektivtrafik, riktning mot stad etc.
Urustning där behovet får bedömas från fall till fall		
Toalett		Om långt till annan service
Bemannad servicefunktion		Trygghetsskapande



Fysisk utformning som ska vara densamma på samtliga stationer (basnivån)		
Angöringsplats för minst två bussar (plattform med full längd och jämn belagd yta)	X	Anläggning som gör att personer kan röra sig trafiksäkert mellan hållplatslägena
Plattformsbredd minst 3,5 m bred (påstigning), 2,25 m (avstigning)	X	
Plattform 16 cm eller högre	X	Nivåfritt insteg
Kontrasterande kantremsa av plattor eller motsvarande taktill/visuell effekt	X	
Taktill och visuellt ledstråk på plattformen	X	
Maximalt 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet)	X	
Anslutande gång- och cykelbana		
Närliggande säker cykel- och bilparkering		Belysning och förankringsmöjlighet för cykel
Gångbana med jämn yta mellan hållplatser, cykelparkering och bilparkering (i dess närhet)	X	
Anslutning till annan kollektivtrafik		
Belysning vid stationsområdet	X	
Fysisk utformning utöver basnivån som kan bli aktuell beroende på resandeunderlag, ortsstorlek med mera flera faktorer		
Angöringsplats för fler än två bussar (plattform med full längd och jämn belagd yta)	X	Anläggning som gör att personer kan röra sig trafiksäkert mellan hållplatslägena
Mindre än 5 % lutning till och från hållplatsen (i dess närhet)	X	
Direkt anslutning till gång- och cykelbana		
Säker cykel- och bilparkering enbart avsedd för superbussresenärer i direkt anslutning till stationen		Belysning, tak och förankringsmöjlighet för cykel
Gångbana med jämn yta mellan hållplatser, cykelparkering och bilparkering	X	
Direktanslutning till annan kollektivtrafik		

Varje stationsläges egna förutsättningar måste tas tillvara och utvecklas och ytornas storlek anpassas efter miljö och väghastighet.

3.3 Krösabussen - Ta plats i en kollektivtrafikdriven samhällsutveckling!

3.3.1 Regionala resandemönster

De största reseströmmarna i Småland/Öland/Blekinge utgörs huvudsakligen av in- och utpendling till sydöstra Sveriges fyra större städer - Jönköping, Kalmar, Karlskrona och Växjö - från omkringliggande tätorter. Däremot är resandeutbytet mellan de största orterna mer begränsat med undantag av relationen Kalmar – Växjö.

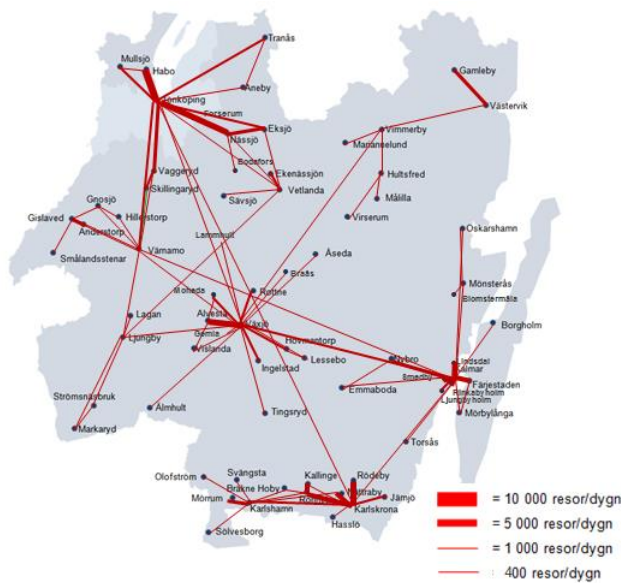
De största strömmarna med bilresor går också till och från Kalmar, Växjö, Jönköping och Karlskrona från omkringliggande orter. Mycket stora strömmar går mellan Jönköping och Habo, Nässjö respektive Vaggeryd samt mellan Kalmar och de närmaste större tätorterna, som Färjestaden, Lindsdal och Smedby. Från 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. Se figur 5.

Kollektivtrafikströmmarna mellan regionens orter liknar i mångt och mycket bilströmmarna – fast på en mycket lägre nivå, se figur 6. De i jämförelse med biltrafiken relativt små strömmarna av kollektivtrafik även mellan de större städerna och omkringliggande orter visar på en stor



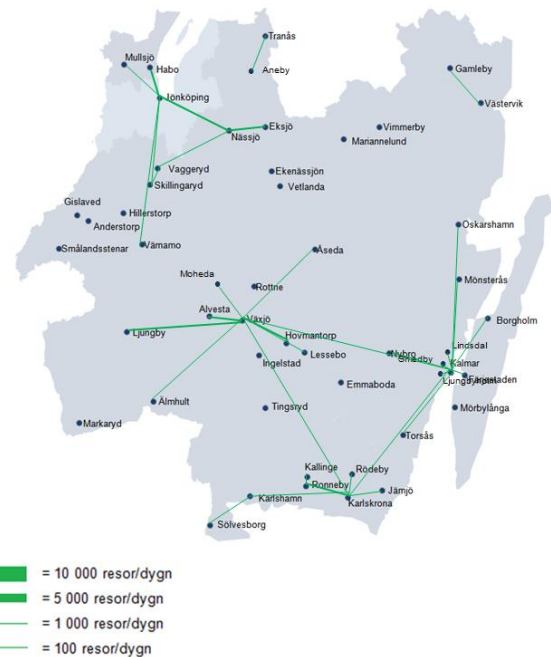
potential att öka andelen kollektivresenärer. Inte minst då det finns ett starkt känt samband mellan tillgången till bra kollektivtrafik och viljan att resa mindre med bil.

Kollektivtrafikströmmarna mellan regionens orter liknar i mångt och mycket bilströmmarna – fast på en mycket lägre nivå, se figur 6. 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 bil. Se figur 6.



Figur 5. 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



Figur 6. 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

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.

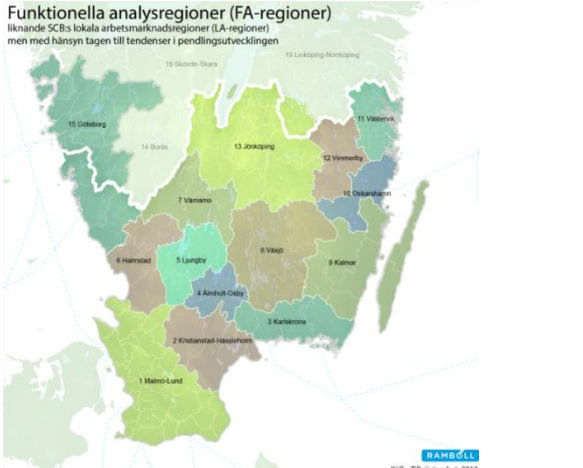
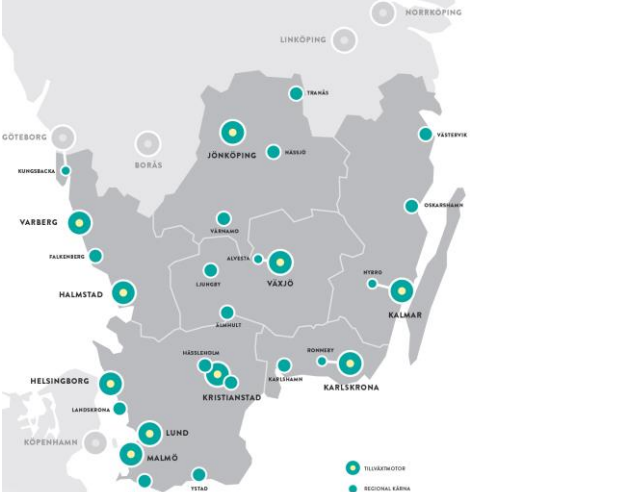
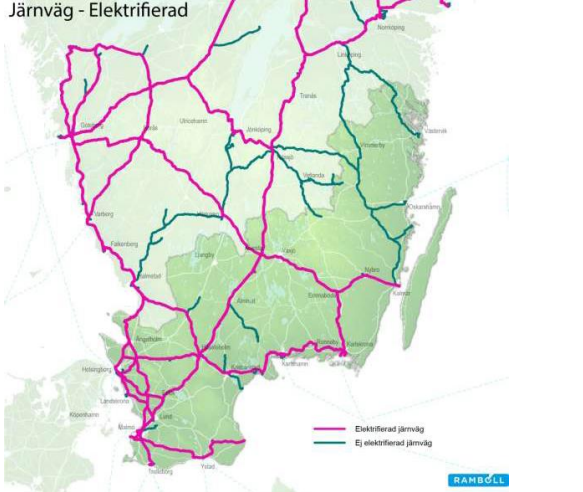

3.3.2 Avgränsning av potentiella stråk

OECD pekade i sin analys av Småland-Blekinge⁸ 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. Se tabell 2 nedan.

⁸ OECD. 2012. Territorial Reviews, Småland - Blekinge, Sverige.

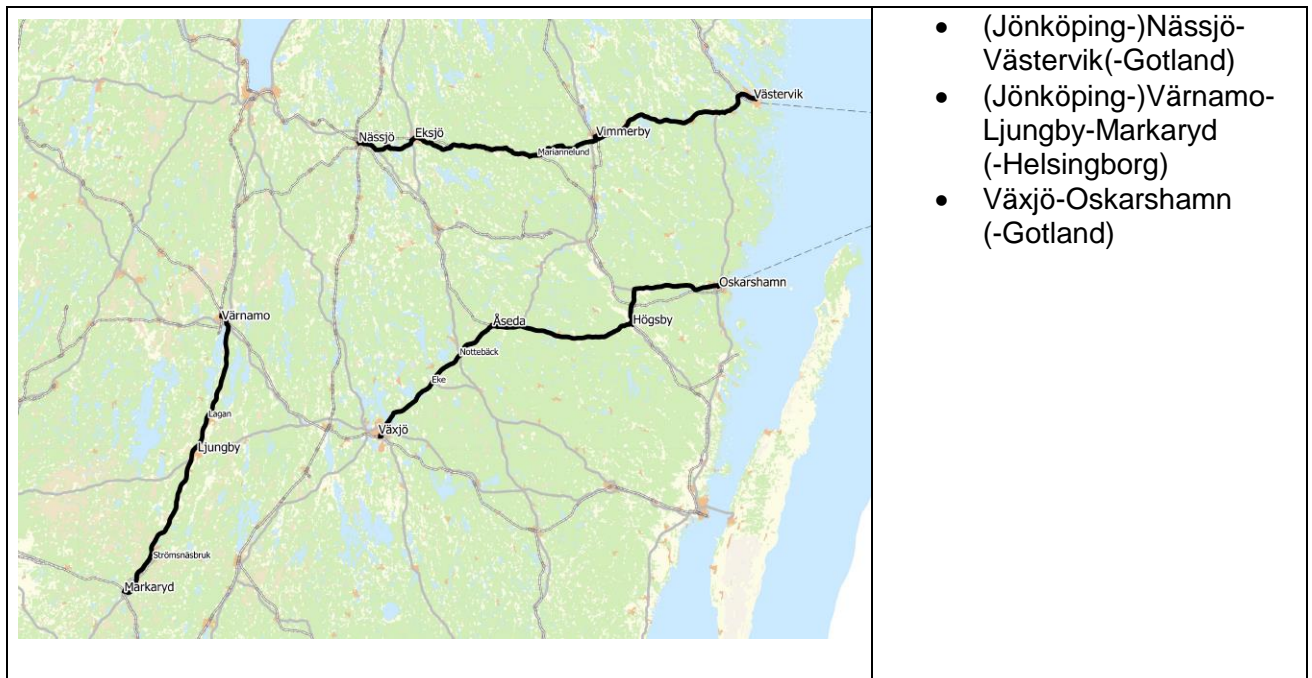


Tabell 2. Fyra bilder av södra Sverige.

<p>Funktionella analysregioner (FA-regioner) liknande SCBs lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) men med hänsyn tagen till tendenser i pendlingsutvecklingen</p>  <p>Källa: Tillväxtenet, 2015</p>	 <p>Källa: Tillväxtenet, 2015</p>
<p>De tre Smålandslänen är idag fördelade på tio arbetsmarknadsregioner. Vissa är befolknings- och utvecklings-mässigt stora som de tre residensstäderna medan andra är små och beroende av ett mer eller mindre kontinuerligt utbyte med närliggande större kommuner.</p>	<p>I en gemensam utredning för de sex sydligaste länen och regionerna i landet pekades totalt 27 tillväxtmotorer och regionala kärnor ut som bedöms särskilt viktiga för den regionala utvecklingen. Av dessa är tolv belägna i Smålandslänen.</p>
<p>Järnväg - Elektrifierad</p>  <p>Källa: Tillväxtenet, 2015</p>	<p>Restidsisokron kollektivtrafik Halmstad, Helsingborg, Kalmar, Jönköping, Karlskrona, Kristianstad, Lund, Malmö, Varberg, Västerвик och Växjö</p>  <p>Källa: Tillväxtenet, 2015</p>
<p>De ortrelationer där det idag finns väl fungerande tågförbindelser omfattas inte 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.</p>	<p>Kartan 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 bättre möjlighet till resande med kollektivtrafik för att knyta samman arbetsmarknaderna.</p>

3.3.3 Presentation av prioriterade stråk

Den sammanvägda analysen i förstudien har lett fram till att totalt 15 stråk identifierats som tänkbara för någon form av regionalt superbusskoncept, se bilagan till *Krösabussen!* Av dessa har de tre nedanstående prioriterats för mer detaljerade studier i närtid avseende detaljerad linjesträckning samt upplägg av tidtabeller och turtäthet. (För fördjupad information om de tre prioriterade stråken, urvalskriterier, restider och restidskvoter hänvisas till rapporten *Krösabussen!*)



(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 anges på kartbilder och till del även 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 orter 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. Ett betydande resande sker också mellan Vimmerby och Västervik. Värt notera är det förhållandevis stora resandeutbytet mellan de två metropolerna i "Astrid Lindgren land" Mariannelund och Vimmerby.

För samtliga studerade relationer gäller att över 60 procent av samtliga resor sker med bil. Stråket 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: **Eksjö, Mariannelund, Nässjö, Vimmerby och Västervik**. 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 sträckan. Matning med ordinarie regional trafik, och då inte minst en uppgraderad linje 325, förutsätts ske till respektive station.

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

Stråket löper genom tre kommuner längs lite drygt 90 kilometer på 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.

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 anknytning 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 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 och 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 totalt 127 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 region centrat 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 anknytning 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 näringslivet.

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 Rottne och Åseda (fler än 1 000 resor varje dygn). Ett förhållandevis stort resande finns även mellan Högsby och Oskarshamn (över 500 resor/varje dygn). I samtliga analyserade relationer står bilen för klart över 60 procent av alla resor.

Stråket trafikeras idag med en genomgående busslinje 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, Växjö och Åseda**. I ett första uppbyggnadsskede bedöms fem stationer som tillräckliga. Matning med ordinarie regional trafik förutsätts ske till respektive station.

^{*)} Station lokaliserad till Eke-terminalen

3.3.4 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 stationen. 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 bostäder.

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.



Regional superbusstation i Knislinge. Foto: Joel Hansson, K2

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 residen 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 radie än 40 meter).

Stationer lokaliserade till mer externa lägen ger överlag bättre förutsättningar att åstadkomma en rak linjeföring och 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.

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 anslutning till externt placerad station.



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

4. Summering och förslag

De tre Smålandslänen har i den gemensamma förstudien av ett regionalt superbusskoncept haft möjlighet att bättre lära känna varandras förutsättningar. Likheterna mellan länen är stora. Alla länen har en tydlig och stark tillväxtmotor, flera regionala kärnor och flera arbetsmarknadsregioner. Samtliga län strävar efter en ökad rörlighet på arbetsmarknaden och färre arbetsmarknadsregioner. Gemensamt är också behovet av att korta restider och få fler direktförbindelser i hela sydöstra Sverige.

Avstånden mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i Småland är ofta ganska långa. Restiderna med bil mellan ytterpunkterna i de tre stråk som föreslagits för vidare utredning uppgår till 66 minuter (Värnamo – Markaryd), 98 minuter (Växjö – Oskarshamn) och 109 minuter (Nässjö – Västervik). Restidskvoten (restiden kollektivtrafik/bil) är i de ovanstående relationerna mellan 1,33 och 1,82.

Det finns därmed flera utmaningar med att knyta samman de olika orterna; det faktiska avståndet, ett förhållandevis lågt befolkningsunderlag och de längre restiderna med kollektivtrafik jämfört med bil. De långa restiderna i den befintliga kollektivtrafiken hänger bland annat samman med flera stopp, linjeföring och ibland en låg vägstandard.

Motivet för att med kollektivtrafik stärka sambanden mellan de tre Smålandslänen ska ses ur ett regionalt utvecklingsperspektiv. OECD pekade i sin analys av Småland-Blekinge 2012 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.

En gemensam vision för den länsöverskridande kollektivtrafiken bör därför formuleras och bli en del i samtliga berörda läns trafikförsörjningsprogram där resultatet från detta arbete utgör en första pusselbit. Ett gemensamt upplägg och standard för ett regionalt BRT gör konceptet tydligare och starkare.

De stråk som föreslagits för fördjupad utredning har alla ett pärlband av orter mellan ändpunkterna. Stråken kan med avseende på resandeunderlaget vara svaga i delsträckor eller i "mitten" av stråket, dvs. den del som befinner sig längst bort från två ändpunktsorter. Från perspektivet lokal och regional utveckling bedöms potentialen hos de aktuella stråken trots det som stora.

I ett fortsatt arbete med de föreslagna stråken bör kommuner och andra berörda involveras på ett tidigt stadium. Det är viktigt inte minst för att integrera frågor kring infrastruktur, fordon, trafikering och informationsteknik i samhällsplaneringen på lokal och regional nivå. Det är också en förutsättning för att kunna omsätta den inneboende drivkraft som finns i BRT-konceptet i en orts- och samhällsutveckling.



4.1 Arbetsgruppens förslag

Arbetsgruppen föreslår att följande insatser genomförs som fortsättning på och vidareutveckling av den genomförda förstudien (Ansvarigt organ för respektive moment anges inom parentes):

- Förbättring och effektivisering av länsgränsöverskridande busstrafik i de föreslagna prioriterade stråken inom ramen för gällande trafikavtal genomförs (*Regionala trafikorganisationer*).
- Ett utkast till program för en fördjupad studie och analys av de tre föreslagna prioriterade superbussstråken tas fram (*Regionala organ för planering av transportinfrastruktur samt Regionala kollektivtrafikmyndigheter*).
- Dialogmöte med berörda intressenter (kommuner, Trafikverket med flera) genomförs i vart och ett av de föreslagna prioriterade stråken (*Regionala organ för planering av transportinfrastruktur, Regionala kollektivtrafikmyndigheter samt Regionala trafikorganisationer*).
- Fortsatt dialog kring utveckling av en gemensam utvecklingsvision för regionala superbusskoncept och annan länsgränsöverskridande kollektivtrafik i sydöstra Sverige som underlag bland annat inför uppdatering av regionala trafikförsörjningsprogram (*Regionala kollektivtrafikmyndigheter och Regionala trafikorganisationer*).