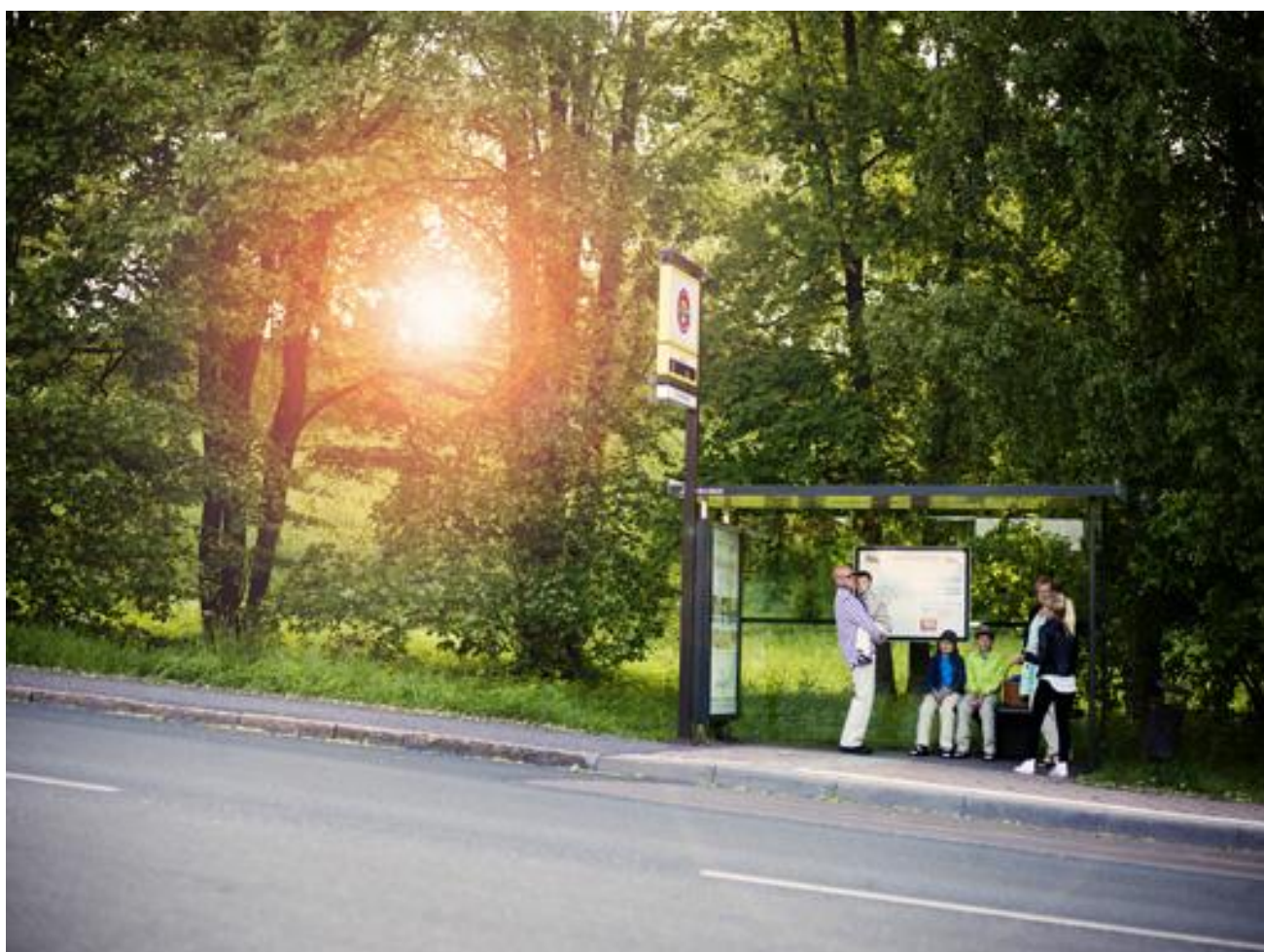


# Bytespunkter i Jönköpings län

## Strategi för pendlingsparkeringar och hållplatser

Dnr LJ 2013/824





## Innehåll

<b>1. Sammanfattning</b> .....	4
<b>2. Inledning</b> .....	4
<b>3. Nuläge</b> .....	5
3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP) .....	5
3.2 Busshållplatser i JLT:s trafikområde .....	7
3.3 Hållplatser inom Jönköpings tätortstrafik .....	7
3.4 Dagens ansvarsfördelning .....	8
3.5 Ändrad ansvarsfördelning .....	8
3.6 Ansvar för länsgränsöverskridande trafikstråk .....	8
<b>4. Trafikstråk</b> .....	9
4.1 Trafikstråk i Regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP) .....	9
4.2 Hållplatser utanför angivna stråk .....	10
<b>5. Kriterier</b> .....	10
<b>6. Funktionella hållplatser</b> .....	11
6.1 Pendlarparkeringar/hållplatser .....	11
6.2 Tillgänglighetshöjande åtgärder .....	12
6.3 Väl fungerande bytespunkter .....	12
<b>7. Principer för genomförande</b> .....	13
7.1 Koncentrerade insatser .....	13
7.2 Insatser i treårsintervaller .....	13
<b>8. Åtgärdsförslag</b> .....	13
8.1 Beräkningsgrunder vid kostnadsuppskattning .....	13
8.2 Trafikstråk med företrädesvis busstrafik .....	13
8.3 Kommande tyngre stråk med företrädesvis busstrafik .....	15
8.4 Totalsummering .....	16
8.5 Tågstråk, stationsinventering .....	17
<b>9. Bilagor</b> .....	20

# Bytespunkter i Jönköpings län

## 1. Sammanfattning

Ansvar för hållplatser inom Jönköpings län ligger i dagsläget på olika aktörer. En genomlysning av ansvarsfördelningen har genomförts.

Vikten av nära samarbete mellan Trafikverket, Regionförbundet, kommunerna i länet samt Länstrafiken kan sägas vara en grundförutsättning för en väl utformad infrastruktur inom kollektivtrafiken.

I länet finns ett antal tydliga trafikstråk som beskrivs och där framtida åtgärder i form av hållplatsinvesteringar och därtill kopplade åtgärder listas. I strategin är det tyngdpunkt på bytespunkter/hållplatser knutna till vägbaserad trafik men även åtgärder kring ett antal knutpunkter för spårbunden trafik belyses i viss mån.

Prioritering av ett antal högfrekventerade bytespunkter/hållplatser kan komma att behövas för att uppnå de mål på ökat resande samt kortare restider som behandlas i det regionala trafikförsörjningsprogramet som är antaget av Landstinget i Jönköpings län. Vissa kriterier har satts upp för att kunna åskådliggöra de olika nivåer på trafikutbud och framkomlighetsåtgärder som kan komma ifråga.

Tidsintervall i treårsperioder kopplat till planerade utbyggnader av trafikutbudet beskriver kommande investeringsbehov fram till år 2025 vad gäller mer omfattande hållplatsanläggningar i tyngre trafikstråk. Det är av stor vikt att samla åtgärderna geografiskt så att allmänheten märker de satsningar som görs i respektive område.

Åtgärdsförslag för respektive planeringsperiod och stråk anges samt en grov uppskattning av kostnadsvolymen för de olika planeringsperioderna fram till 2025.

Den totala kostnadsmassan för beskrivna objekt fram till 2025 bedöms uppgå till 40 miljoner kr.

## 2. Inledning

Strategin vad gäller bytespunkter för Jönköpings län syftar till att nå visionen att Jönköpings län år 2050 är ett plusenergilän bl.a. genom att öka det kollektiva resandet. Transportsektorn står för en stor del av länets koldioxidutsläpp och att öka det kollektiva resandet är bland annat därför högt prioriterat. Länstrafiken har därför i samverkan med Länsstyrelsen, Trafikverket och Regionförbundet utarbetat denna strategi för länet.

För att öka det kollektiva resandet är det viktigt att planera ur ett hela-resan-perspektiv. Attraktiva och välfungerande bytespunkter är en viktig del i resekedjan och har därför en stor betydelse för ett ökat kollektivtrafikresande ur ett hållbarhetsperspektiv. Idag saknas en samlad strategi för utformning och placering av hållplatser och bytespunkter i länet.

Hållplatsen/bytespunkten är ”som huvudingången till en butik eller hotell och förmedlar ett första intryck till vad man kan förvänta sig” skriver Trivector i sin rapport ”Busshållplatser i JLT:s trafikområde”, rapport 2011:105. I länets Regionala Trafikförsörjningsprogram anges att de ska vara utformade för att underlätta enkla och snabba byten. Vidare ska de vara attraktiva, säkra, tillgänglighetsanpassade, väl underhållna och förutsägbara. Det ska även finnas god information om dess tillgänglighet och de ska vara välskyttade samt lätt identifierbara.

En strategi för hållplatsinvesteringar krävs för att få kunskap om hur stora investeringsbehoven är sett över en period. Perioden som är kopplad till det Regionala trafikförsörjningsprogrammet som antagits av Landstinget i Jönköpings län såväl som länstransportplanen som är under utarbetande och omfattar tiden fram till 2025.

Strategin omfattar i huvudsak högfrekventerade hållplatsanläggningar och där till kopplad infrastruktur i de större trafikstråken i Jönköpings län. Pendlingsparkeringar i anslutning till trafikstråken ges särskild uppmärksamhet. Trivectors utredning ”Busshållplatser i JLT:s trafikområde” behandlar de olika nivåer som finns på övriga hållplatser i länet. Denna utredning hänvisas till som bilaga.

En övergripande beskrivning ges av hur bytespunkter och pendlarparkeringar kan utformas och placeras längs länets kollektivtrafikstråk. Vidare har en bedömning av totalkostnaden för genomförandet och en idé till genomförandeplan tagits fram. Genomförandeplanen innehåller övergripande kriterier för prioriteringar, exempelvis utifrån resandeunderlag, stråktänkande och väghållaransvar. Kostnadsberäkningen får ses som en grov skattning av kostnadsnivån då olika objekt kan variera i kostnad beroende på olika omständigheter vid anläggandet.

Strategin fastställs av Länstrafiken efter samråd i det kommunala beredningsorganet och tjänar som underlag för framtida överenskommelse om ansvarsfördelning mellan Länstrafiken, länets kommuner samt Trafikverket avseende utformning, anläggande och skötsel av hållplatserna/bytespunkterna i länet. Strategin utgör även underlag för att erforderliga ekonomiska ramar avsätts i den länstransportplan som utarbetas av Regionförbundet.

### **3. Nuläge**

#### **3.1 Regionalt trafikförsörjningsprogram (RTP)**

Den 1 januari 2012 trädde den nya kollektivtrafiklagen, SFS nr 2010:1065 i kraft. Enligt denna ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet, RKTM, i varje län. Dessa har bl.a. att fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett regionalt trafikförsörjningsprogram, RTP.

Enligt lagen ska RTP innehålla en redovisning av:

- Behovet av kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

- Alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som RKTM avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- Åtgärder för att skydda miljön,
- Tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
- Omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKTM.

I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet behandlas frågor som berör bytespunkter och tillgänglighet m m bl.a. med nedanstående:

- En plan för bytespunkter som är tillgängliga för funktionsnedsatta utarbetas. Utmed de starka stråken ska sådana finnas på plats senast 2016. Detta påbörjas omgående för att kunna utgöra underlag för infrastrukturens investeringsplaner, nationellt och regionalt.
- Överenskommelse träffas om en tydlig ansvarsfördelning beträffande utformning, anläggning och underhåll av kollektivtrafikens bytespunkter mellan RKTM, länets kommuner och Trafikverket. RKTM utarbetar förslag som underlag för överenskommelserna. Överläggning med handikapporganisationerna sker under arbetets gång.
- Lokaliseringen av minst en utvecklad bytespunkt per kommun som ska vara färdiga vid utgången av 2015 fastställs.
- En åtgärdsplan utarbetas för att anlägga säkra hållplatser längs länets huvudvägnät.
- Program för utveckling och byggnation av ett system med pendlarparkering i anslutning till länets huvudvägnät och i anslutning till större hållplatser, bytespunkter och terminaler. Parkeringarna avser såväl bil som cykel.
- Handlingsplan för snabba och enkla byten mellan transportslag utarbetas.
- Identifiera och analysera viktiga regionala målpunkter kommunvis.
- Ange de starka stråken fysiskt och gör en översyn av linjesträckning med syfte att korta restiderna och öka turutbudet i huvudstråken.
- Fastställa linjer efter turtätshetsriktvärdena.
- Fastställa plan för att uppnå eftersträlvade restider om 60 respektive 45 minuter och restidskvoter.

- En särskild strategi utarbetas för var tåg och bussar ska stanna, klar senast 2014, samt hur anslutningstrafiken ska utvecklas, alternativt om dubbla system, tåg och buss på samma sträcka, ska byggas.

### **3.2 Busshållplatser i JLT:s trafikområde**

Trivector:s utredning från 2011, rapport 2011:105, kommer fram till en rad slutsatser.

Hållplatsens utformning och skick lyfts fram som en viktig parameter för att skapa en attraktiv kollektivtrafik vilket gör att en väl fungerande organisation för denna typ av infrastruktur är nödvändig.

Utredningen kommer fram till att den effektivaste lösningen är att kollektivtrafikmyndigheten har det övergripande ansvaret för all infrastruktur ovan mark/plattform vilket är vanligt i många andra län. Vikten av formaliserade kontakter mellan kollektivtrafikmyndigheten och väghållaren, som fortfarande skulle ha ansvaret för infrastruktur från plattform och nedåt, fastslås i utredningen.

En kostnadsberäkning för ett utökat ansvar för kollektivtrafikmyndigheten har tagits fram avseende drift- och investeringskostnader kopplat till en klassificering av hållplatserna i olika standardnivåer.

Utredningen tar även fasta på vikten av att koncentrera insatser för kvalitetshöjning stråkvis då insatserna är resurskrävande. Ett antal stråk pekas ut där speciella insatser bör göras vilket även innefattar reduceringar av antalet hållplatser för att öka trafikens effektivitet.

### **3.3 Hållplatser inom Jönköpings tätortstrafik**

En överenskommelse om samverkan för utveckling av stadstrafiken i Jönköping har arbetats fram och ligger som grund för samarbete mellan inblandade aktörer.

Syftet är att genom överenskommelsen reglera samverkan mellan Länstrafiken, Keolis och Jönköpings kommun för att nå verksamhetens uppställda mål till gagn för kollektivtrafikens resenärer/kunder.

Överenskommelsen tar sikte på att uppfylla ett antal mål till år 2018/2019 och är tänkt att vara ett komplement till det trafikavtal som genom upphandling upprättats mellan Länstrafiken och Keolis. I överenskommelsen konkretiseras arbetssättet mellan parterna, som trafikavtalet ger förutsättningar för.

Ett flertal exempel på frågor som kan hanteras inom ramen för denna överenskommelse har tagits fram, några av dem rör infrastruktur kopplat till hållplatser:

- Linjestruktur
- Framkomlighet
- Placering av hållplatser/terminaler

### **3.4 Dagens ansvarsfördelning**

Idag har väghållaren ansvaret för busshållplatserna. Trafikverket eller kommunerna i länet ansvarar för drift och investeringar i hållplatserna. Länstrafikens ansvar inskränker sig till hållplatstoppar och stolpar samt i förekommande fall informationsutrustning som exempelvis anslagshållare och realtidssystem.

### **3.5 Ändrad ansvarsfördelning**

En diskussion kring det framtida hållplatsansvaret har förts under år 2012 med koppling till en skatteväxling mellan landsting och kommuner. Förslaget har varit att Länstrafiken, som även är kollektivtrafikmyndighet i länet och sorterar under landstinget, skulle komma att överta allt ansvar för hållplatserna i länet vad gäller utrustning ovan jord. Markarbeten i samband med nyetableringar och ombyggnader skulle fortsatt ligga på kommuner och Trafikverk liksom viss drift såsom snöröjning. Kommunerna i länet hyser olika uppfattningar om kostnadsnivån för ovan nämnda verksamhet vilket gjort det svårt att enas om en nivå på skatteväxling mellan kommunerna och Landstinget. Arbetet med denna fråga har avstannat.

Principiellt ligger ansvaret på väghållaren att underhålla och investera i kollektivtrafik-anläggningar. Hur väghållarens ansvar för hållplatsen skall tolkas är komplext eftersom det finns så stora variationer i tillkomst, finansiering, drift med mera. Olika praxis har etablerats i olika län och det finns ett stort behov av att tydliggöra långsiktiga spelregler. Frågan är lyft till nationell nivå inom Trafikverket.

Det är av stor vikt att Länstrafiken har möjlighet till påverkan över de investeringar som görs i infrastruktur på hållplatserna. Ett positivt igenkännande för resenärerna är viktigt för att skapa den känsla av trygghet och omtanke som är nödvändig för att locka fler resenärer att välja kollektivtrafiken.

Avtal med kommun alternativt Trafikverk fordras för att tillse att hållplatserna utrustas enligt en fastlagd norm som skapar enhetlighet och igenkännande för resenären.

### **3.6 Ansvar för länsgränsöverskridande trafikstråk**

I de fall där trafikstråk går över länsgräns är det av stor vikt att resenärerna upplever en likartad standard på de hållplatsanläggningar som ingår i stråket. Det ska vara respektive kollektivtrafikmyndighets uppgift att samordna arbetet med mellan olika aktörer vid utformningen av dessa anläggningar så att resenären upplever enhetlighet. En sådan diskussion pågår för närvarande mellan smålandslänen.



## 4. Trafikstråk

Med trafikstråk menas en relation mellan en eller flera orter i länet och i vissa fall över länsgräns där betydande resandeströmmar finns.

Ur kollektivtrafiksynpunkt finns i Jönköpings län flera relationer som har dessa egenskaper. Det handlar om stråk som trafikeras av tåg eller av buss samt ytterligare några som trafikeras av både buss och tåg.

### 4.1 Trafikstråk i Regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP)

I RTP indelas trafiken i fyra nivåer. Två av dem betecknas som tunga stråk vilka ska präglas av hög turtäthet, korta restider och medföra förstörade arbetsmarknadsregioner. De övriga två avser stadstrafiken i Jönköping och Närtrafik vilka ej behandlas i denna strategi. Trafiken i de tunga stråken avser nivåerna 1 och 2, se nedan:

#### **Nivå 1 storregionala stråk.**

Dessa är resandestarka och passerar länsgräns. Här är strävan att åstadkomma likartat utbud till motsvarande orter/målpunkter i angränsande län som inom länet. Järnvägen är grundstommen och busstrafik kompletterar.

#### **Nivå 2 regionala stråk.**

Stomnät som binder samman länets större orter med fokus på förstörade arbetsmarknadsregioner. Med ”större orter” avses länets 13 kommuncentra samt orter med 2500 invånare eller fler.

Turtätens riktmärke anges till 24 dubbelturer (dt/vardag) mellan angränsande kommuncentra bortsett från länsgräns. Mellan kommuncentra och läns- och/eller högskolecentra är motsvarande riktvärde 12 – 16 dt/vardag.

Programmet strävar efter restider mellan grannkommuners centra understigande 45 minuter och mellan kommuncentra och länscentra under en timma om möjligt.

Trafiken i de prioriterade stråken syftar till att öka kollektivtrafikresor bland annat genom ökad turtäthet och kortare restider och medverka till att förstora arbetsmarknadsregionerna.

Nya ”snabbusslinjer” kan införas vilket medför behov av nya hållplatser kompletterat med pendelparkeringar utmed länets vägnät. En översyn av antalet hållplatser kan bli nödvändig för att prioritera standardhöjning av mer frekventa hållplatser samt effektivare framkomlighet. Utmed stråken skall det finnas ett antal bytespunkter med god tillgänglighet, företrädesvis punkter med omfattande buss- och/eller tågtrafik.

## 4.2 Hållplatser utanför angivna stråk

De hållplatser som ligger längs linjer utanför de ovan angivna stråken skall hållas i sådant skick att resenärerna erhåller igenkänning av Länstrafikens närvaro genom skyltning samt informationsbärare av olika slag.

Det är av stor vikt att man inte låter det mer lågfrekventa linjenätets hållplatser förfalla då det har högt signalvärde att god ordning råder över hela linjenätet. I vissa fall kan man överväga att dra in ett antal hållplatser som har ett mycket litet antal påstigande resenärer. Detta kan även främja trafiksäkerheten då ett antal av de lågfrekventerade hållplatserna ligger så till att trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mittseparering av vägar kan komma att skapa barriäreffekter vid vissa hållplatser.

## 5. Kriterier

Uppsatta kriterier enligt nedan skall ses som riktvärden då speciella omständigheter för enskilda orter, bytespunkter eller hållplatser kan göra att annan tolkning måste göras av de uppsatta kriterierna.

Bytespunkter ges olika standard beroende på nyttjandegraden. Denna beror bl.a. på turtäthet och ortsstorlek. Lokaliseringen av bytespunkterna avgörs bl.a. av linje- och vägsträckningar. Detta har en avgörande betydelse för måluppfyllelsen i RTP avseende kortare restider (restidskvoter).

I det fortsatta arbetet kommer hänsyn att tas till de i RTP uppsatta ortsgrupperingen enligt följande:

- Orter med fler än 2500 invånare ska, liksom kommuncentra, ha en mycket god kollektivtrafik vilket innebär 24 dt/vardag till de mest frekventa resmålen för arbete, studier, service och fritid samt till bytespunkter för tåg/regionbuss.
- Orter med 1000 - 2500 invånare garanteras motsvarande resor med 12 till 16 dt/vardag.
- För länets mindre orter tryggas ett mer begränsat linje- och turtäthetsutbud främst för skol och serviceresor till bytespunkter. För de minsta tätorterna erbjuds ett basutbud om lägst 3 dt/dag.

I syftet att förkorta restiden i vissa av de starka stråken avses att införa ”snabbusslinjer” i de tunga pendlingslägena. Dessa linjer ges en rakare sträckning än idag. Snabbturen kommer som regel att gå in i orter med fler än 2500 invånare. I övrigt stannar snabbbussen längs riks-/länsväg som passerar orten. Dessa utrustas då med bytespunkt vars kvalitet avgörs av nyttjandegraden i orten och dess omland. Här anläggs också i förekommande fall

pendlingsparkeringar för bil och cykel. Motsvarande anläggningar skapas även vid de större bytespunkterna inne i de större tätorterna.

En utgångspunkt för utformningen av respektive bytespunkt utgörs av den indelning som Trivectorrapporten redovisade för landsbygdstrafiken, nämligen:

- 0 – 5 påstigande/dag
- 6- 20
- 21 – 99
- 100 –

Bytespunkter med fler än 21 påstigande/dag ges högsta kvalitetsnivå av bytespunkter enligt bifogad klassificeringstabell. (se Trivectorrapporten). Mellannivån 6 – 20 påstigande/dag ges en enklare utformning. Hållplatser med mindre än 5 påstigande/dag kan studeras särskilt för att fastställa huruvida de ska kvarstå som hållplats.

## **6. Funktionella hållplatser**

### **6.1 Pendlarparkeringar/hållplatser**

Pendlingshållplatser/samåkningshållplatser kan vara utformade för olika behov sett utifrån olika resenärers önskemål. Nedan presenteras tre olika modeller med beskrivning av deras funktionalitet samt syftet med utformningen.

#### **Utlokaliserad snabbushållplats**

Hållplatsen ligger i anslutning till större väg i utkant av mindre ort. Resenärerna hänvisas till hållplatsen för att kunna utnyttja de snabbussar som frekventerar hållplatsen.

#### **Hållplats för omlandsrekrytering**

Hållplatsen är oftast belägen centralt i en mindre ort med ett större upptagningsområde av landsbygd kring sig. Hållplatsen utgör en del av befintlig infrastruktur kring en högfrekventerad buss- eller tåglinje.

#### **Hållplats som anslutningspunkt i ytterområde**

Många pendlare har behov av att använda cykel alternativt bil i vardagen. Att kunna parkera sin cykel eller bil på ett attraktivt sätt i anslutning till in/utfarter ur orter för att därifrån resa vidare med busslinjer med hög frekvens kan vara ett bra alternativ för flera resenärer. Speciellt lämpligt kan detta vara om anslutningspunkten ligger i områden med köpcentra eller annan samhällsservice.

## 6.2 Tillgänglighetshöjande åtgärder

I anslutning till centrala målpunkter för kollektivtrafiken såsom tågstationer och större bussterminaler är det av stor vikt att man kan parkera cykel eller bil gratis eller i varje fall till en förmånlig kostnad. Denna möjlighet bör knytas till att man nyttjar färdbevis inom kollektivtrafiken. På så sätt ges kollektivtrafikresenärer fördelar gentemot de resenärer som inte kopplar sitt resande till någon form av kollektivtrafik.

På strategiska bytespunkter, större stationer samt mer omfattande hållplatsanläggningar som exempelvis pendlingsparkeringar skall uppmärksammade skyltade ytor finnas avsedda för parkering av cyklar och bilar.

## 6.3 Väl fungerande bytespunkter

Strategiska bytespunkter begränsas inte till kommunhuvudorter. Det kan också vara orter eller platser som är knutpunkter för tåg- och busstrafik och som har ett betydande antal omstigande resenärer. Etablering av bussterminaler utanför tätorter samt mindre orter med omfattande kollektivtrafik kan vara exempel på detta. De strategiska bytespunkterna ska vara fullt anpassade så att byte kan ske mellan anropsstyrd trafik och linjelagd trafik med tillhörande tillgänglighetsanpassning.

Ett mål i det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att det vid utgången av 2015 ska finnas minst en väl utvecklad bytespunkt per kommun. Med en ”väl utvecklad bytespunkt” menas:

- Tillgodoser behoven för människor med syn-, hörsel- och/eller rörelsenedsättning
- Ledsagning kan erbjudas
- All information utformas med s.k. lätt svenska
- Enkelhet att byta mellan färdtjänstfordon till/från buss/tåg
- Bytespunkters/hållplatsers tillgänglighetsnivå anges i tidtabeller och annan reseinformation som JLT ansvarar för.

Bytespunkterna ska kunna angöras och vara tillgängliga för all kollektivtrafik, kommersiell som upphandlad, på lika villkor. Eventuella avgiftssystem och principer för tilldelning av plats vid kapacitetsbrist bör utformas enligt i förväg fastställda och transparenta kriterier.

## 7. Principer för genomförande

### 7.1 Koncentrerade insatser

I samband med att man väljer ut ett stråk är det av stor vikt att man tar ett samlat grepp kring de åtgärder som ska genomföras. Full effekt av åtgärderna uppnås först då allmänheten genom särskilda marknadsinsatser och förnyad infrastruktur märker att förändringar genomförs.

### 7.2 Insatser i treårsintervaller

Satsningar i infrastruktur som berör linjetrafiken redovisas i treårsintervaller, det är viktigt att de sammanfaller med planeringen och omstruktureringen av kollektivtrafikutbudet. Denna uppdelning redovisas i avsnitt 8.4.

Länstrafiken har ett långsiktigt uppsatt mål om resandeökning fram till 2025 med 60 procent av kommersiella resor. Det ställer krav på ökad trafikvolym både vad gäller tåg- och busstrafik samt bytespunkternas utformning. I dagsläget ligger Länstrafikens planeringshorisont på åren 2014-2016 vad gäller utbyggnad av trafiksystemen.

## 8. Åtgärdsförslag

### 8.1 Beräkningsgrunder vid kostnadsuppskattning

Kostnadsberäkningarna är ungefärliga och baseras på uppgifter från Trafikverkets erfarenheter av kostnader i samband med etableringar av pendlingshållplatser och liknande anläggningar. Kostnaderna är angivna i 2013 års prisnivå och presenteras i avsnitt 8.4.

### 8.2 Trafikstråk med företrädesvis busstrafik

#### **Linje 101 Habo-Jönköping-Huskvarna-Kaxholmen-Gränna (Krösabusslinje)**

Stråket med tillhörande linje 101 utgör den tyngsta länsbusslinjen i länet med närmare 900 000 årsresor. En vardag körs ca 35 dubbelturer på linjen. Linjen har visat en konstant tillväxt sedan starten år 2010. Längs linjen ligger bl.a. samhällena Kaxholmen, Skärstad och Ölmstad med omgivande landsbygd som kännetecknas av expansivt landsbygdsboende. De nämnda orterna är lämpliga objekt för att genomföra etablering av pendlingshållplatser för resande från omgivande landsbygd.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerade pendlingsparkeringar för cyklar och bilar i Ölmsstad. Skärstad samt Kaxholmen.

#### **Linje 124 Jönköping-Huskvarna-Aneby**

Sträckningen Jönköping-Aneby via Huskvarna har fått ett uppsving i samband med den förstärkta trafiken som blev fallet år 2012 när problem uppstod för Östgötapendeln. Linjen har nu 150 000 årsresor vilket gör den till den femte största länsbusslinjen i länet. Stråket är intressant då det utgör ett starkt komplement till tågtrafik Tranås-Aneby-Nässjö-Jönköping.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar i västra delen av Aneby vid utfarten till väg 132.

#### **Linje 132 Gislaved-Jönköping**

Stråket sammanbinder Gislaved och orter i dess närhet med Jönköping och har stor betydelse för studie-och arbetspendling. Nuvarande linje 132 har ca 97 000 årsresor.

Linjen är lämplig att använda som objekt för pendlingsparkeringar i kombination med snabbustrafik för kortare restid Gislaved-Jönköping.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid Hestra med koppling till kommande snabbussar.

#### **Linje 133 Värnamo-Jönköping**

På sträckan dominerar Krösatågstrafiken men bussar utgör ett komplement och så länge tågtrafiken inte kan komma ner i en kortare restid så är snabbussar ett alternativ för att öka antalet resor som idag årligen uppgår till ca 90 000 för busstrafiken och ca 290 000 för tågtrafiken.

#### **Linje 150 Tranås-Aneby-Eksjö**

Stråket sammanbinder tre högländskommuner och har kopplingar mot Jönköping och Linköping. Årligen utförs ca 140 000 resor på relationen.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid utfart södra Tranås samt Bredestad med koppling till kommande snabbussar.

### **Linje 200 Jönköping-Bottnaryd-Ulricehamn-Borås**

Linjen ger kopplingar mot Borås och Göteborg och har idag ca 35 000 årsesor.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid riksväg 40 i höjd med Bottnaryd med koppling till kommande snabbussar.

### **Linje 201 Värnamo-Gnosjö-Anderstorp-Gislaved-Smålandsstenar (Krösabusslinje)**

Linje 201 utgör tillsammans med linje 202 de första Krösabusslinjerna som etablerades i länet. Linjen sammanbinder tre kommunhuvudorter och ett flertal mindre orter. Årligen utförs ca 380 000 resor.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid Värnamos norra utfart.

### **Linje 202 Värnamo-Reftele-Anderstorp-Gislaved (Krösabusslinje)**

Den andra Krösabusslinjen i GGV-området med en volym på ca 240 000 resor per år. Parallellt med linjen går snabbussar samt begränsat med tågtrafik. Linjen är lämplig att använda som objekt för pendlingsparkeringar i kombination med snabbusstrafik.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid vid Forsheda samt Bredaryd med koppling till befintliga snabbussar.

### **Linje 301 Nässjö-Eksjö-Vetlanda (Krösabusslinje)**

Högländets Krösabusslinje sammanbinder tre städer och har en resandevolym på ca 350 000 resor per år.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerade pendlingsparkeringar för cyklar och bilar i Nässjö vid utfart mot Eksjö, i Eksjö vid infart från Nässjö samt vid utfart mot Vetlanda. I Vetlanda etablering vid infart från Eksjö.

## **8.3 Kommande tyngre stråk med företrädesvis busstrafik**

Linje 341+342+343 Sävsjö-Vetlanda-Nässjö (sannolikt kommande Krösabusslinje).

Linje 330 Eksjö-Mariannelund (sannolikt kommande kopplingar mot Vimmerby, Västervik samt Hultsfred).

Linje 345 Vetlanda-(Nottebäcksterminalen)-Åseda (kopplingar mot Växjö).

Föreslagna åtgärder:

Dessa objekt kan sannolikt komma i sista planeringsperioden 2023-2025 och kostnadsnivån är svårbedömbär då insatserna måste sättas i relation till trafikutbudet på stråken.

## 8.4 Totalsummering

Nedanstående kostnadsberäkning är att betrakta som riktvärden då de olika objekten sannolikt varierar stort i kostnad för genomförande.

### Planeringsperiod 2014-16. Tyngdpunkt GGVV-området.

Stråk 132	Hestra
Stråk 201	Värnamo norra
Stråk 202	Bredaryd
Stråk 202	Forsheda

Totalt perioden: 10 miljoner kr

### Planeringsperiod 2017-19. Tyngdpunkt Högländet.

Stråk 150	Aneby (Bredestad)
Stråk 301	Eksjö västra
Stråk 301	Eksjö södra
Stråk 301	Nässjö Östra
Stråk 301	Vetlanda norra

Totalt perioden: 10 miljoner kr

### Planeringsperiod 2020-22. Tyngdpunkt Jönköpingsområdet.

Stråk 101	Kaxholmen
Stråk 101	Skärstad
Stråk 101	Ölmstad
Stråk 124	Aneby västra
Stråk 200	Bottnaryd

Totalt perioden: 10 miljoner kr

### Planeringsperiod 2023-25. Tyngdpunkt Sydöstra länsdelen.

Kommande tyngre stråk, se ovan stycke 8.3

Totalt perioden: 10 miljoner kr

**Totalt 2014-2025: 40 miljoner kr**



## 8.5 Tågstråk, stationsinventering

Igenom länet löper betydande tågstråk där hållplatsanläggningarna oftast är knutna till Trafikverket och Jernhusen. Dessa anläggningar studeras av denna genomlysning i en begränsad omfattning då det oftast handlar om tillgänglighet till cykel- och bilparkering i anslutning till stationerna. Ett fördjupat samarbete mellan berörda parter är nödvändigt för att åstadkomma ett tydliggörande av ansvarsfördelningen vid denna typ av anläggningar med tillhörande kringutrustning.

### Aneby

- Cykelparkering under tak
- Cykelvägar
- Väntsal
- Avgiftsfri pendelparkering på västra sidan om spåren
- Informationsbärare
- Väderskydd

Pendelparkeringen bör skyltas bättre.

### Eksjö

- Cykelparkering
- Cykelvägar
- Avgiftsfri parkering 100 m norr om stationen
- Informationsbärare
- Väderskydd

Cykelparkeringen bör förses med tak. Del av parkeringen bör skyltas som pendelparkering.

### Gnosjö

- Cykelparkering under tak
- Cykelvägar
- Avgiftsfri parkering 100 m från stationen
- Informationsbärare
- Väderskydd

Parkeringsytan bör utökas något och skyltas som pendelparkering. Cykelvägar till stationen bör anordnas.

### Habo

- Cykelparkering under tak
- Cykelvägar
- Avgiftsfri parkering 100 m från stationen

- Informationsbärare
- Väderskydd
- Väntsal

Pendelparkeringen bör skyltas bättre.

### **Huskvarna**

- Cykelparkering under tak
- Avgiftsfri parkering
- Informationsbärare
- Väderskydd

Parkeringsytan bör utökas något och del av den skyltas som pendelparkering. Cykelvägar till stationen bör anordnas. Området bör fräschas upp.

### **Mullsjö**

- Cykelparkering under tak
- Cykelvägar
- Avgiftsfri parkering 100 m från stationen
- Informationsbärare
- Väderskydd
- Väntsal mellan spåren

### **Nässjö**

- Cykelparkering under tak
- Väntsal
- Avgiftsbelagd parkering på västra sidan om spåren.
- Informationsbärare
- Väderskydd

Pendelparkeringen bör vara avgiftsfri. Cykelvägar bör anordnas som ansluter till Resecentrum.

### **Skillingaryd**

- Cykelparkering under tak
- Avgiftsfri parkering väster om spåren. Långtidsparkering.
- Informationsbärare
- Väderskydd
- Cykelvägar

Västra Järnvägsgatans infart bör förses med hänvisningsskylt ”Pendelparkering”.

## **Smålandsstenar**

- Cykelparkering
- Avgiftsfri parkering.
- Informationsbärare
- Väderskydd

Cykelparkeringen bör förses med tak. Del av parkeringen bör skyltas som pendelparkering.

## **Sävsjö**

- Cykelparkering under tak
- Avgiftsfri parkering på västra sidan om spåren
- Väderskydd
- Informationsbärare
- Cykelvägar

## **Tranås**

- Cykelparkering under tak
- Avgiftsfri pendelparkering
- Väderskydd
- Informationsbärare
- Cykelvägar
- Väntsal

## **Vaggeryd**

- Cykelparkering under tak
- Avgiftsfri parkering 100 m från stationen samt vid busshållplats
- Väderskydd
- Mopedparkering
- Cykelvägar

Del av parkeringen bör skyltas som pendelparkering. Informationsbärare saknas.

## **Vetlanda**

- Cykelparkering under tak
- Avgiftsfri parkering 100 m från stationen
- Väderskydd
- Informationsbärare

Del av parkeringen bör skyltas som pendelparkering. Cykelvägar till Resecentrum bör anordnas.

## **Värnamo**

- Cykelparkering
- Väntsal
- Avgiftsfri parkering 250 m söder om stationen
- Informationsbärare
- Väderskydd
- Cykelvägar

Informationsbärarna är hårt slitna och bör bytas ut.

Ett flertal mindre orter med tågtrafik finns utöver de uppräknade men där bedöms i de flesta fallen resandevolymerna vara begränsade samt att i många fall täcks behovet av faciliteter kring stationen av befintliga anläggningar knutna till busstrafiken.

## **9. Bilagor**

### **Busshållplatser i JLT:s trafikområde**

Rapporten finns att hämta som pdf-fil på Jönköpings Länstrafiks hemsida [www.jlt.se](http://www.jlt.se) under ”om oss” där under ”dokumentation”.

