

Bytespunkter i Jönköpings län

Handlingsplan för pendlingsparkeringar och hållplatser samt kollektivtrafikanknutna åtgärder i infrastrukturen 2018-2029



Innehåll

1. Sammanfattning	4
2. Inledning	4
3. Nuläge	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
4. Trafikstråk	9
4.1 Trafikstråk i Regionala trafikförsörjningsprogrammet (RTP).....	9
4.2 Hållplatser utanför angivna stråk	10
5. Kriterier	10
6. Funktionella hållplatser	11
6.1 Pendlarparkeringar/hållplatser.....	11
6.2 Tillgänglighetshöjande åtgärder	12
6.3 Väl fungerande bytespunkter	12
6.4 Framkomlighetshöjande åtgärder.....	13
7. Principer för genomförande	13
7.1 Koncentrerade insatser	13
7.2 Insatser i treårsintervaller	13
8. Åtgärdsförslag	13
8.1 Beräkningsgrunder vid kostnadsuppskattning.....	13
8.2 Trafikstråk med busstrafik	13
8.3 15	
8.4 Totalsummering	16
8.5 Stationsinventering.....	17
9. Bilagor	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, Region Jönköpings län samt kommunerna i länet 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 för Jönköpings län. Vissa kriterier har satts upp för att kunna åskådliggöra de olika nivåer på trafikutbud och framkomlighets- åtgärder som kan komma ifråga.

Tidsintervall i treårsperioder kopplat till planerade utbyggnader av trafikutbudet beskriver kommande investeringsbehov fram till år 2029 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 2029. Den totala kostnadsmassan för beskrivna objekt fram till 2029 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. Strategin togs ursprungligen fram år 2013 och har reviderats år 2017.

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 välskyltade 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 Region Jönköpings län (omfattar tiden fram till år 2025) såväl som länstransportplanen som är under revidering och omfattar tiden fram till år 2029.

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 Region Jönköping län

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 riksferdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, RKM.

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

- En plan för bytespunkter utmed de starka stråken ska tas fram och kunna utgöra underlag för infrastrukturens investeringsplaner, nationellt och regionalt.
- Ansvarsfördelning klarläggs beträffande ansvar för utformning, anläggning och underhåll av kollektivtrafikens bytespunkter mellan RKM, länets kommuner och Trafikverket. RKM leder arbetet med att arbeta fram överenskommelser mellan berörda parter. Arbetet innefattar även samarbete med intresseorganisationer i tillgänglighetsfrågor.
- Lokaliseringen av minst en utvecklad bytespunkt per kommun.
- 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 funktionella byten mellan transportslag.
- 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 eftersträvarade restider om 60 respektive 45 minuter och restidskvoter.

- En särskild strategi utarbetas för var tåg och bussar ska stanna samt hur anslutnings- trafikerna 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 stadstrafik

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 arbets sättet 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 är en verksamhet i Region Jönköpings län, 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 Region Jönköpings län. 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.

Överenskommelse med berörd 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

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 stråk 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 strävningen 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 så är tekniskt 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 komma att 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 i vissa fall 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. Man kan komma att 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 skapar 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 ortsgupperingen enligt följande: (dt/dag = dubbeltur per dag, en dubbeltur är en tur or returkörning på linjen)

- 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 alternativt anropsstyrd närtrafik.

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. Snabbturerna 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 eller större 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. Om möjligt bör denna tjänst 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.

I takt med att elcyklar och andra relativt dyra fordon börjar bli allt vanligare måste standarden på parkering/förvaring vid dessa stora målpunkter höjas så att pendlare på ett tryggt sätt kan förvara sina fordon.

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.

Enligt det Regionala trafikförsörjningsprogrammet är en fullt tillgänglig linje eller bytespunkt följande moment är möjliga att genomföra för alla resenärer:

- *Planera resan*

Det ska vara möjligt för resenärer med funktionsnedsättning att planera kollektivtrafikresan innan den genomförs. Ambitionen är utveckla tekniska hjälpmedel för att förenkla planeringen utöver manuell betjäning.

- *Köpa och använda biljett*

Grundläggande krav är att alla resenärer ska komma åt, kunna se, klara av och kunna förstå hur biljetten ska köpas. Försäljnings- och informationsplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.

- *Ta sig till terminal, station eller hållplats*

Gångvägar och anslutningar till och från högfrekventerade hållplatser ska vara tillgängliga för resenärer med funktionsnedsättning.

- *Vistas, orientera sig och ta till sig information på terminal, station eller hållplats*

Möblering och belysning ska anpassas så att vistelsen och orienteringen på en terminal, station eller högfrekventerad hållplats underlättas för resenärer med funktionsnedsättning. Trafikinformationen ska i möjligaste mån anpassas så att det går att ta del av informationen oavsett funktionsnedsättning.

- *Ta sig ombord, hitta sittplats och ta sig av fordonet*

Det ska vara möjligt för alla resenärer med funktionsnedsättning att ta sig ombord, hitta en sittplats och ta sig av fordonet på ett tryggt och säkert sätt.

I dagens fordonsflotta är alla fordon i ordinarie linjetrafik anpassade så att rullstolsburna kan komma ombord och resa under trygga förhållanden. Fortsatt utveckling pågår avseende andra hjälpmedel såsom hållplatsutrop och inre skyltning i alla fordon inom den allmänna kollektivtrafiken. Detta görs för resenärer i allmänhet och resenärer med funktionsnedsättningar i synnerhet.

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.

6.4 Framkomlighetshöjande åtgärder

I samband med anläggande av strategiska bytespunkter kan framkomlighetshöjande åtgärder såsom bussgator med omstigningspunkter, signalprioriteringar och andra åtgärder i den fysiska miljön vara ett medel för att förbättra för resenärerna.

Då dessa åtgärder ibland är kopplade till projekt som har med infrastruktur som bytespunkter är det rimligt att ha med denna typ av åtgärder när man skall kostnadsberäkna kommande satsningar i infrastrukturen.

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 2018-2020 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 2017 års prisnivå och presenteras i avsnitt 8.4.

8.2 Trafikstråk med busstrafik

Linje 101 Habo-Jönköping-Huskvarna-Kaxholmen-Gränna (Krösabusslinje)
Stråket med tillhörande linje 101 utgör den tyngsta länsbusslinjen i länet med över en miljon 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 Ölmostad 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 Ölmostad och Skärstad.

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 180 000 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 snabbstrafik för kortare restid Gislaved-Jönköping.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar i norra delen vid utfarten till väg 26 i anslutning till handelsområdet "Smälänningen".

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 130 000 för busstrafiken och ca 300 000 för tågtrafiken.

Linje 150 Tranås-Aneby-Eksjö

Stråket sammanbinder tre höglandskommuner och har kopplingar mot Jönköping och Linköping. Årligen utförs ca 120 000 resor på relationen.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid utfart södra Tranås.

Linje 200 Jönköping-Bottnaryd-Ulricehamn-Borås

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

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid riksväg 40 i höjd med Bottnaryd med koppling till kommande uppsnabbning av busslinjen. Hållplats Hedenstorp bör tillkomma utmed Rv 40.

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 470 000 resor.

Föreslagna åtgärder:

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

Linje 202 Värnamo-Bredaryd-Anderstorp-Gislaved (Krösabusslinje)

Den andra Krösabusslinjen i GGV-området med en volym på ca 300 000 resor per år.

Parallellt med linjen går snabbussar samt begränsat med tågtrafik. Linjen är lämplig att använda som objekt för pendlingsparkeringar i kombination med snabbustrafik.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av väl markerad pendlingsparkering för cyklar och bilar vid Forsheda.

Linje 301 Nässjö-Eksjö-Vetlanda (Krösabusslinje)

Högländets Krösabusslinje sammanbinder tre städer och har en resandevolym på ca 320 000 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.

Linje 325 Nässjö-Eksjö-Vimmerby (-Västervik) (snabbusslinje)

Snabbusslinje som körs ihop med Kalmar län. Linjen har haft en mycket god resandetillväxt sedan utökning av trafikutbud gjordes i samband med tågtrafiknedläggning öster om Eksjö. Ca 130 000 årsresor inom Jönköpings län.

Föreslagna åtgärder:

Etablering av ordnade och välmarkerade pendlingsparkeringar för cykel och bil vid ett flertal platser utmed väg 40 på sträckan Nässjö-Mariannelund i syfte att göra tidsbesparingar. Tänkbara platser vid väg 40 är Hjaltevad, Ingatorp, Bruzaholm samt Hult. Redan planerade snabbuss hållplatser finns vid Eksjö Aborrvik samt Nässjö Sörängsrondellen.

8.3 Totalsummering

Nedanstående kostnadsberäkning är att betrakta som riktvärden då de olika objekten sannolikt varierar stort i kostnad för genomförande. I samtliga planeringsperioder ingår utöver listade objekt uppskattade kostnader för framkomlighetshöjande åtgärder.

Planeringsperiod 2018-20.

Stråk 202	Forsheda	(Hållplatsläge Rv 27, delar av stråk har redan färdigställts)
Stråk 133	Byarum	(Hållplatsläge Norra Vaggeryd)
Stråk 325	Hjältevad	(Hållplatsläge vid Rv 40)
Stråk 325	Ingatorp	(Hållplatsläge vid Rv 40)
Stråk 325	Hult	(Hållplatsläge vid Rv 40)

Totalt perioden: 10 miljoner kr

Planeringsperiod 2021-2023

Stråk 200	Bottnaryd	(Hållplatsläge vid Rv 40, kan påverkas av åtgärder på vägen)
Stråk 200	Hedenstorp	(Hållplatsläge vid Rv 40)
Stråk 301	Vetlanda	(Hållplatsläge Rv 32, norra delen av Vetlanda)

Totalt perioden: 10 miljoner kr

Planeringsperiod 2024-2026.

Stråk Vetlanda-Kalmar län, anpassning till eventuellt Superbusstråk.
Stråk Värnamo-Halmstad, anpassning till eventuellt Superbusstråk.

Totalt perioden: 10 miljoner kr

Planeringsperiod 2027-2029.

Åtgärder för att förbättra eventuella superbusstråk inom Jönköpings län, anpassningar till tågtrafikens utveckling.

Totalt perioden: 10 miljoner kr

Totalt 2018-2029: 40 miljoner kr

8.4 Stationsinventering

Igenom länet löper betydande stråk som innehåller både buss och tåg. Där dessa två trafikslag möts på den gemensamma hållplatsanläggningen. Ansvar och ägandet av dessa oftast komplext och kan vara knutet till flera aktörer som kommunen, Trafikverket och Jernhusen. Dessa hållplatsanläggningar studeras av genomlysningen nedan i en begränsad omfattning och fokuserar på tillgänglighet till cykel- och bilparkering i anslutning till dessa stationer. Ett fördjupat samarbete mellan berörda parter är nödvändigt för att förtydliga ansvarsfördelningen för denna typ av anläggningar och de olika tillhörande kringutrustningarna som krävs för att skapa en attraktiv hållplatsanläggning.

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
- Vädskydd
- Cykelvägar

Informationsbärarna är hårt slitna och bör bytas ut.

Övriga mindre stationer

Ett flertal mindre orter med stationer där buss- och tågtrafik möts. I dessa fall bedöms att resandevolymer vara begränsade samt att behovet av faciliteter kring täcks av den befintliga anläggningen knuten till busstrafiken.

9. Bilagor

Busshållplatser i JLT:s trafikområde

Rapporten finns att hämta som pdf-fil på Jönköpings Länstrafiks hemsida **Fel! Ogiltig hyperlänkreferens.** under fliken ”om JLT”, där efter under fliken ”om verksamheten”