



UNDERLAGS-  
HÄFTE  
ANDERSTORP

FÖR DJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN FÖR

# ANDERSTORP



december 2004

# 7

## ■ Trafik och kommunikationer

## Innehåll

Vägar och motortrafik .....	3
Godstransporter	
Persontransporter	
Trafiksäkerhet och olyckor	
Parkeringar	
Planerade åtgärder	
Järnvägen.....	6
Godstransporter	
Persontransporter	
Hamn, sjötransport, flygplats, flygtransport .....	7
Godstransporter	
Persontransporter	

## Vägar och motortrafik

Många är förstuds beroende av goda kommunikationer i Anderstorp, både näringslivet och enskilda invånare. Det är av stor vikt att man lätt kan föra råmaterial till orten och lika lätt föra ut de färdiga produkterna från denna. Kan inte företagen leva upp till kundernas krav på leveranser är risken stor att dessa inte kan stå sig i konkurrensen och kanske lämnar orten eller regionen. Viktigt är det också att det finns goda kommunikationer inom, till och från Anderstorp. Dålig tillgång på, avsaknaden av, eller dåligt fungerande person- och godstransporter kan vara förödande för en ort eller en hel region.

Trafiken ska organiseras på ett trafiksäkert sätt så att olycksrisken minimeras. Kommunen är väghållare för Anderstorps samtliga vägar utom väg 27, Kulltorpsvägen (Väg 621) och delar av Gnosjövägen (väg 604).



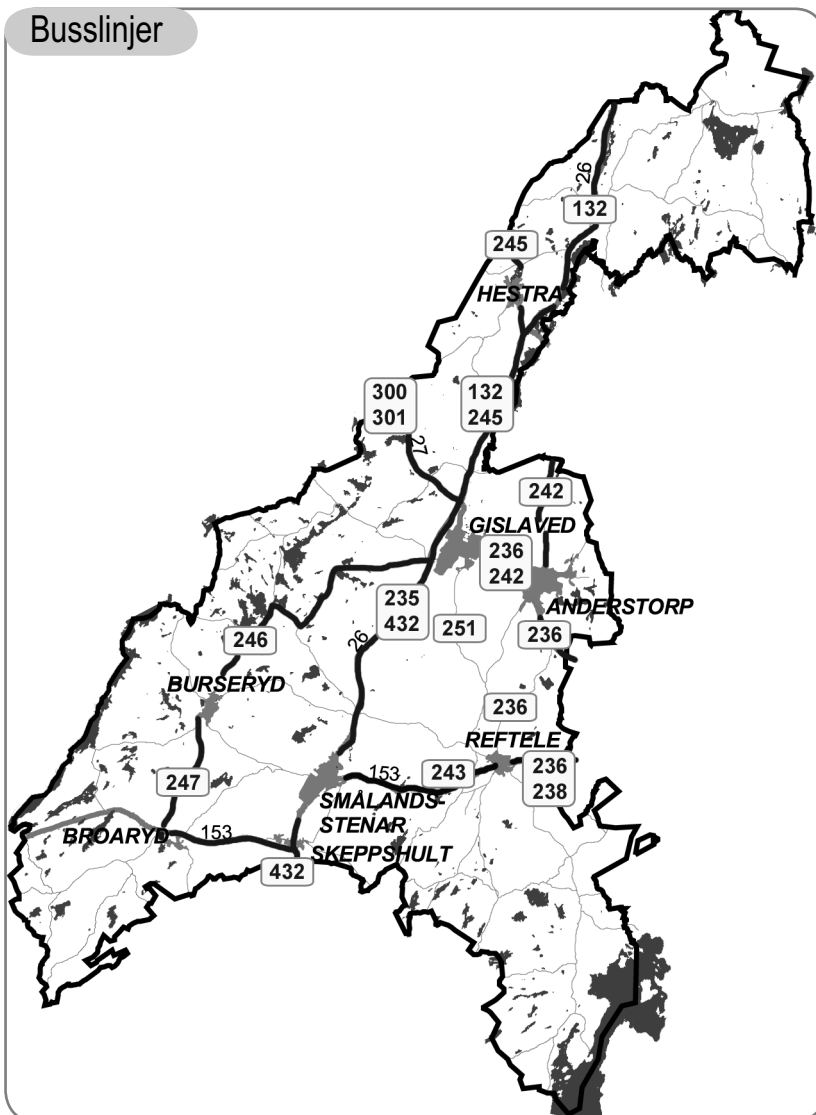
Korsning Stötabogatan-Rv 27

### Godstransporter

Godstransporterna är summan av näringslivets transportbehov och varje transport har sina förutsättningar. Det är inte alls självklart att svenska transportföretag har likvärdiga villkor som konkurrenterna. Svensk transportnäring är i världsklass, ändå är det svårt att få gehör hos regering och myndigheter för åtgärder som kanske skulle stärka positionen på EU:s gemensamma transportmarknad. Detta enligt Stefan Back, förbundsdirektör Sveriges Transportindustriförbund.

Viktiga förändringar för att möjliggöra en god trafiksituation och en bra livsmiljö i samhället, är att Anderstorp blir av med den tunga trafik som idag går genom de centrala delarna. Detta gäller främst trafiken på Ågatan, men även Brogatan är till betydande del belastad med tung trafik.

### Busslinjer



### Persontransporter

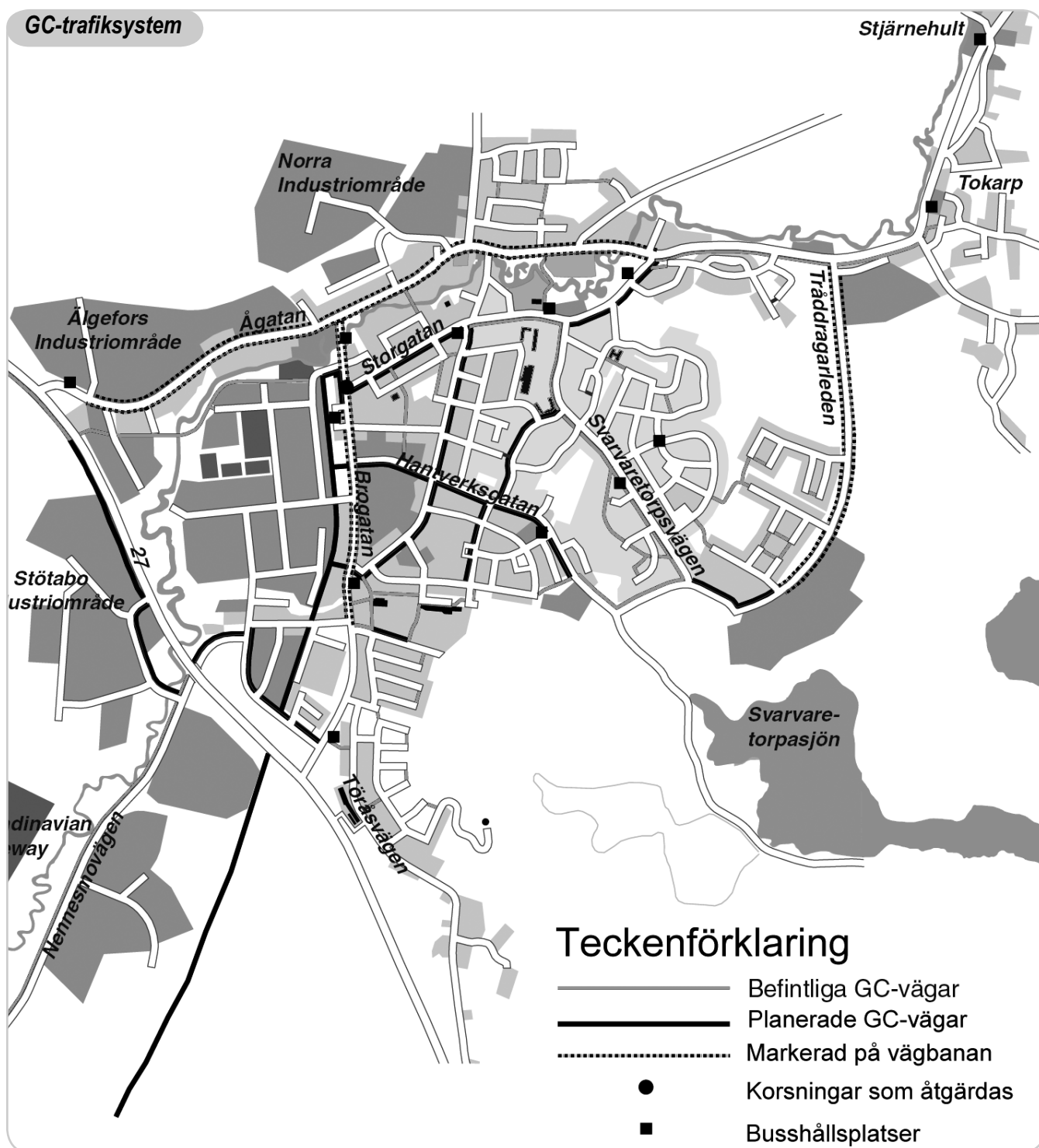
Anderstorp har idag ingen lokal kollektivtrafik, utan det som finns är Länstrafikens bussar mellan Värnamo-Gislaved som passerar Anderstorp. Önskemål har förekommit om mer utbyggd lokaltrafik, och då främst med tätare förbindelser till Gislaved, men då att man inte väntar sig tillräckligt resandeunderlag har detta hittills inte bedömts som ekonomiskt genomförbart. Detta innebär att invånarna är beroende av egen bil, vilket i sin tur förstuds bidrar till ökade utsläpp och därmed försvårar arbetet för hållbar utveckling. Trafikmätningar som gjorts i Anderstorp visar att Ågatan är tyngst trafikerad, därefter Brogatan. Ågatan trafikmängd avtar med nästan hälften efter Brogatans infart och Brogatans trafikmängd minskar ju närmare väg 27 mätningarna gjorts.

Två busslinjer går genom Anderstorp, 236 och 242. Anderstorpsborna får genom dessa linjer möjlighet att utan omstigning resa mellan Gislaved-Gnosjö-Värnamo och Gislaved-Reftele-Värnamo. Med omstigning ges möjlighet att nå regional och

interregional kollektivtrafik. Buss 242 har en längre sträckning genom Anderstorp, med stopp bl a vid Knallebo, stationen, torget, kyrkan, Tokarp och Stjärnehult. Buss 236 har en kortare sträckning inom Anderstorp och stannar centralt enbart vid stationen. Denna linje erbjuder å andra sidan ett snabbare resande till Värnamo.

### Trafiksäkerhet och olyckor

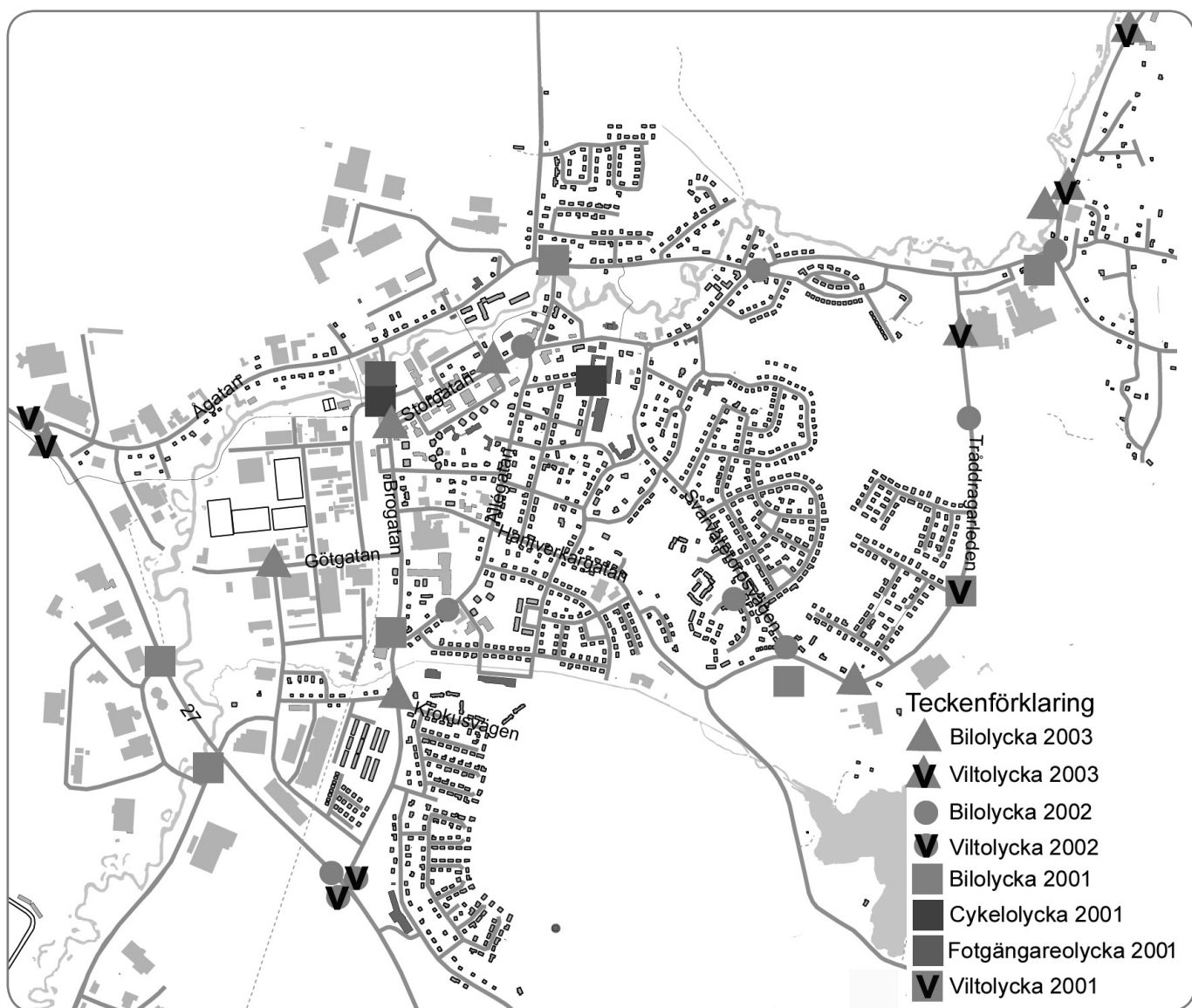
En integration med blandning av boende, arbete och olika trafikslag ger förstås problem med både trafiksäkerhet, buller och avgaser. I Anderstorp finns idag otillräckligt utbyggt GC-nät, men detta vägnät byggs idag ut i Anderstorp. Detta förstås för att det är en naturlig del i att försöka separera de olika trafikslagen, liksom att de är viktiga i försöket att få flera att välja cykeln eller en promenad istället för att ta bilen. Extra viktigt är det nu sedan det blivit fritt fram att välja skola till sina barn och dessa har anledning att korsa gator och röra sig mer överallt än tidigare, då de placerades i skolan närmast hemmet. På kommunen har man 1998 utarbetat en Gång- och cykelvägsplan som man följer. Denna håller 2004 på att revideras.



För att minska sannolikheten för olyckor behövs åtgärder för att höja säkerheten. Man säger också att det är mer kostnadseffektivt att satsa resurser på minskning av sannolikheten för olyckor, då en inträffad olycka ofta medför högre kostnader. Cirkulationsplatser är bra för trafiksäkerheten och för en flytande trafik. Sk minirondeller, eller linser, är dessutom mycket kostnadseffektivt. De har också en hög acceptans bland allmänheten och lättare än en korsning med högerregel.

Mellan 1995 och 2003 har 75 polisrapporterade trafikolyckor inträffat i Anderstorp, vilt-olyckor ej inräknade. Särskilt olycksdrabbade korsningar är väg 27-Ågatan, Brogatan-Storgatan, Storgatan-Allégatan, Brogatan-Ågatan, Ågatan-Kvarngatan samt väg 27-Brogatan.

Attitydundersökningen för Anderstorps Centrum visade att 37 % av Anderstorpsborna upplever trafikmiljön/trafiksäkerheten som mycket bra eller bra. 18 % upplever den som dålig eller mycket dålig. Många pekar på att det behövs fler GC-vägar.



## Parkeringar

Attitydundersökningen för Anderstorps Centrum visade att 43 % tyckte möjligheterna till parkering var mycket bra, 28 % bra, 17 % tillfredsställande och 4 % dåligt. 32 % tyckte att parkeringsytornas placering i förhållande till det man vill besöka var mycket bra, 34 % bra, 21 % tillfredsställande och 5 % dåligt. Många uppskattar dessutom att parkeringen är avgiftsfri.



## Planerade åtgärder

Kommunen prioriterar just nu, diverse projekt på Storgatan, utbyggnaden av GC-vägar, 604:an och att man här ska leda bort mycket av trafiken, framförallt den tunga, som idag går genom centrum. I denna länk är det viktigt att sammanbinda Götgatan, vilken idag är delad till två gator.

## Järnvägen

Tåget är vårt säkraste transportmedel. Det är så säkert att vi genom att välja järnvägen istället för bilen direkt kan minska antalet dödade och skadade i trafiken. Då järnvägen inte passerar Anderstorp existerar heller inte dessa risker. Däremot är avsaknaden av järnväg en tillväxthämmande faktor för orten och det geografiska läget mer isolerat.

## Godstransporter

Inom Gnosjöregionen finns idag ett stort godsflöde av vilken endast 3 % framtas på järnväg, enligt en rapport från 2001, ett resultat av uppdraget IUC i Gnosjöregionen AB givits av länsstyrelsen i Jönköping, Värnamo kommun och Green Cargo AB.

Företagen i rapporten är positivt inställda till järnvägen som transportmedel så därför bör en potential finnas att öka denna typ av transport. Några av företagen är beredda att återvända till Green Cargo/SJ förutsatt att man kan konkurrera med transportlösningarna de kan erbjuda. Exempelvis kan nämnas att transport Ryssland – Gnosjöregionen har visat sig vara billigare med bil trots den långa sträckan.

Green Cargos Ulf Eriksson anser att det skulle behövas en utbyggnad i Värnamo, vilken skulle bli en utmärkt spridningspunkt och omlastnings/upsamlingsplats i Gnosjöregionen. Detta eftersom platsen är en skärningspunkt för Halmstad-Nässjösträckan och Kusttill-kustbanan. Värnamo saknar containerlösning, vilket innebär att omlastning får ske i Jönköping. Då handlar det om 40-fotscontainrar, men man har möjlighet att ta 20-fots under 15 ton i Värnamo idag. Man ser heller inte, enligt Ulf Eriksson, att man behöver konkurrera med Jönköping här. Pallat gods i järnvägsvagnar även till kontinenten går alldeles utmärkt i Värnamo, men naturligtvis handlar det om att få ekonomi i det hela. Dessutom är det också nödvändigt att man ökar hastigheterna, så den kommer upp i samma hastighet som vid persontrafik. Idag finns ingen som arbetar med det långsiktiga och uthålliga arbete som krävs för en eventuell utbyggnad av Värnamo. Enligt Ulf Eriksson krävs en eldsjäl med tid och möjlighet att driva detta. Han anser också att Andersstorps och Gislaveds vägnät är tungt belastat av godstransporter och skulle tjäna på en satsning på järnvägen. Det är emellertid inte säkert att Green Cargo/SJ ser Värnamo eller ens Småland som ett större eller intressant område. De diskussioner som förts angående kombiterminal för gods är idag heller inte enbart positiva för Värnamos del. Banverkets framtid är oviss och man vet idag att man ska lägga ner verksamheten här. Green Cargo/SJ omorganiserar och undersöker var man ska ha sina taxpunkter och det är inte säkert att Värnamo blir en sådan.

Faktorer som idag är avgörande för att man inte använder järnvägen i större utsträckning är att de flesta transporter sker inom regionen och i några fall inom en radie om 20-25 mil. Transporterar man gods över länsgränserna är slutdestinationen de större städerna Stockholm, Göteborg, Malmö samt övriga städer som t ex Trollhättan, Borås, Linköping och Mälardalen. Andra faktorer är att det skulle krävas en stor mängd växelflak per dag



och sträckor som skulle kunna vara lönsamma, som t ex Malmö och Stockholm, har ej det antalet vagnar som krävs för en sådan transport. En annan orsak är att man vid långa transporter inte transporterar direkt från A till B, utan stannar och lossar/lastar både på dit och hemvägen för att få fulla bilar.

I Anderstorp finns få företag, under fem stycken, som idag använder sig av järnvägen, enligt Ulf Eriksson. Det mesta, samt samtliga farligtgodstransporter, går på väg. Beräkningen av Trafik och Miljö i Norr AB, Umeå, som verifierats av Internationella Miljöinstitutet i Lund, visar att den samhällsekonomiska kostnaden för transport med lastbil på väg i Sverige är ca 128 kronor/mil jämfört med 12 kronor/mil för tågtransport.

### Persontransporter

Tågpendling istället för bilpendling gör förstås en del för både miljön och för en mer rörlig befolkning, men i Gislaveds kommun bedöms i dagsläget inte förutsättningarna finnas för en utbyggnad. Avsaknaden av tågförbindelser i Anderstorp/Gislaved gör att man får ta sig till Hestra eller Gnosjö. Här passerar Kust-till-kustbanan vilken dagligen har tågförbindelser mellan Göteborg och Kalmar/Karlskrona. Halmstad-Nässjö-järnväg har stationer i Reftele och Smålandsstenar, där tågen också stannar dagligen. Länstågstrafiken utförs med 26 motorvagnar som rustats upp med nya miljövänliga motorer och ny inredning.

Trots detta är många i kommunen beroende av bilen. Möjlighet att pendla till och från arbete med tåg är begränsad och vid längre resor är det svårt och knöligt med tider och samordning. Det tar oftast frustrerande lång tid att ens korta sträckor ta sig någonstans utan bil, än värre är det på helger.

## Hamn, sjötransport, flygplats, flygtransport

Ett stort antal företag i Anderstorp är beroende av sjö- och flygtransporter, både för gods- och persontransporter. För gods mer av sjöfarten och för persontransporter mer av flyget. Dagligen levereras gods för vidare transport med både båt och flyg från Anderstorp.

Många företag är beroende av både fartyg och flyg när det gäller långväga och utrikes godstransporter. Dessa transportsätt är däremot inte lika flexibla som lastbilstransporterna, vilka gör dessa oersättliga.



### Godstransporter

De flesta företag i Anderstorp använder sig av Schenker och Danzas för både inrikes och utrikes transporter. De flesta transporter från Anderstorp går hela vägen med lastbil och i storleksordning efter vägtransporter kommer, för båda företagen, transport med tåg (Jönköping), fartyg (Göteborg) och sist flyg (Jönköping, Landvetter). I Gislaveds kommun köper Schenker tjänster av Västbo Transport. VT har bl a 3 bilar som går endast i Anderstorp. Danzas och Schenker är två konkurrerande företag med liknande tjänster. Danzas har kontor i Värnamo och Schenker har i både Värnamo och Smålandsstenar. Båda företagen kör både in- och utrikes och har i stort samma/lika många kunder i Anderstorp. Schenker uppger att de har runt 40 anlitande företag och Danzas vägrar uppge antal. Danzas kör varje dag gods till Göteborg för vidare transport

med både tåg, fartyg och flyg. Företaget kör även varje dag gods för vidare transport med flyg från Jönköping och Landvetter, med dessa är än färre än de till flygplatserna. Även Schenker har dagliga resor med gods för vidare transport med fartyg och tåg. Till flyget har de däremot inte ens transporter varje vecka. De flesta transportererna går, för båda företagen, emellertid hela vägen med bil.

## Persontransporter

Transporter är ofta förknippade med risker gällande trafik- och fordonssäkerhet, men även avsaknaden av väl fungerande sådana för flöden av både gods och människor, är också en risk. När det gäller persontransporter är tillgången till flygplats mycket viktig. Möjligheter finns emellertid att mellan 1 – 1,5 timme ta sig till flygplatserna i t ex Växjö, Jönköping och Göteborg, vilket ökar möjligheterna att hitta passande resealternativ. Problemet här är de dåliga kollektivtrafikförbindelserna till flygplatserna.

