

# KOLLEKTIVTRAFIKSTRATEGI

för Gislaveds kommun 2012-2022

Faställd  
2012-06-25



# Varför en strategi för kollektivtrafik?

En välfungerande kollektivtrafik är viktigt för kommunens framtida utveckling. Det ska vara enkelt för människor att resa inom kommunen men även till och från kommunen. En kommun som är tillgänglig blir attraktiv för människor, företag och besökare.

Gislaveds kommun tog i samband med översiktsplan 2006 beslut om att en kollektivtrafikplan skulle tas fram. I samband med att en ny regional plan tas fram av landstinget i Jönköpings län 2012 och att en ny organisation träder i kraft från 1 januari 2012 har arbetet blivit prioriterat och en strategi för kommunens kollektivtrafik har arbetats fram. Det är viktigt att Gislaveds kommun har tydliga mål för kollektivtrafiken för att kunna påverka utvecklingen i närområdet och i regionen.

Strategin ska fungera som underlag för kommunens prioriteringar gällande kollektivtrafiken under de kommande åren.

Styrgruppen har bestått av följande politiker från kommunstyrelsen:  
Niclas Palmgren (M), ordförande kommunstyrelsen, (sammanställande)  
Carina Johansson (C), 1:e vice ordförande kommunstyrelsen  
Agneta Karlsson (M),  
Marie Johansson (S), 2:e vice ordförande kommunstyrelsen  
Margareta Lindgren (S)

Ersättare:

Robert Erlandsson (MP)  
Lennart Kastberg (KD)  
Ann-Katrin Strand (FP)  
Hasse Johansson (S)  
Åke Ljunggren (S)

Anna Sanell, utredare, Gislaveds kommun

# INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
BAKGRUND TILL STRATEGIARBETET	5
Nationella och regionala mål	5
Tidigare antagna mål för kollektivtrafik i Gislaveds kommun	6
Innehåll i kollektivtrafikstrategin	6
NULÄGESBESKRIVNING OCH FÖRBÄTTRINGSOMRÅDEN	7
Geografisk och demografisk struktur	7
Dagens kollektivtrafik i Gislaveds kommun	9
Kompletteringstrafik	11
Färdtjänst	11
Skolskjutstrafik	11
FÖRBÄTTRINGSOMRÅDEN	13
Länsöverskridande trafik	13
Resekort	13
Turtäthet och helgtrafik	13
Anslutningar buss och tåg	13
Landsbygdstrafik/anropsstyrd trafik	13
Snabbuss mot regionhuvudort	13
Turistmål	14
Ansvarsfördelning	14
Miljöfokus	14
Framtida hot och konsekvenser	14
MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN	15
STRATEGIER FÖR ATT NÅ MÅLEN	16
Skapa förutsättningar för arbetspendling och studiependlingen	16
Underlätta resor med flera färdmedel	17
Anropsstyrd trafik	17
FORTSATT ARBETE	18

# SAMMANFATTNING

Efter ett beslut i kommunstyrelsen tillsattes en politisk styrgrupp som tillsammans med ansvarig tjänsteman för kollektivtrafikfrågor arbetat fram denna strategi. Målet har varit att ta fram en gemensam strategi som ska ligga till grund för kommunens arbete med kollektivtrafikfrågor under en tioårsperiod.

Dagens kollektivtrafik i Gislaveds kommun består främst av bussar som knyter samman alla tätorter i kommunen. Under veckoslut är det några orter som inte nås av bussarna. I övrigt finns det två järnvägsbanor som passerar kommunens södra och norra del. Det går ingen järnvägstrafik till centralorten Gislaved.

I strategin går det att läsa om följande förbättringsområden, länsöverskridande trafik, resekort, turtäthet och helgtrafik, anslutningar buss och tåg, landsbygds- trafik och anropsstyrd trafik, snabbuss mot regionhuvudort, turistmål, ansvarsfördelning och miljöfokus.

För att Gislaveds kommun ska ha vara en attraktiv plats att bo på och arbeta i samt för besökare att ta sig till krävs det en bra kollektivtrafik. För att nå en bättre kollektivtrafik har följande mål satts upp.

## Övergripande mål

alla som vistas i Gislaveds kommun ska ha tillgång till en fungerande och omfattande kollektivtrafik, det ska vara möjligt att på ett enkelt och smidigt sätt ta sig runt mellan kommunens tätorter men också ta sig till kommunen med både tåg och buss.

För att nå detta övergripande målet ska Gislaveds kommun arbeta för;

- att öka andelen som åker med kollektivtrafik
- bättre resmöjligheter inom kommunen och länet men även över länsgräns
- samordnade tidtabeller mellan buss och tåg
- förbättrat biljettsystem och synkroniserade taxor över länsgräns
- en utökad turtäthet till och från alla kommunens tätorter
- ett system med anropsstyrd trafik till de boende på landsbygden

## Strategier

För att nå de uppsatta målen ska Gislaveds kommun arbeta efter följande strategier:

### Skapa förutsättningar för arbetspendling och studiependling

För att nå framgång i att skapa förutsättningar för arbets- och studiependling krävs det flexibla tidtabeller för de personer som arbetar obekväma tider. Det krävs även täta turer och helgtrafik. Ett problem som ofta lyfts fram är att det är krångligt och dyrt att pendla över en länsgräns. Det krävs att administrativa gränser tas bort samt att biljettsystem och taxsystem samordnas för att inte drabba resenären. En annan viktig sak som inte får glömmas bort är hur hållplatserna är utformade och hur lättillgängliga de är samt att de är tillgängliga för alla grupper i samhället.

### Underlätta resor med flera färdmedel

De olika trafikslagen behöver samordna tidtabellerna för att det ska vara möjligt att kombinera dessa på ett rimligt sätt. Idag medför bristen på samordning långa väntetider.

### Anropsstyrd trafik

För landsbygdsutvecklingen i kommunen är det viktigt med ett bra system av anropsstyrd trafik som ett komplement till kollektivtrafiken.

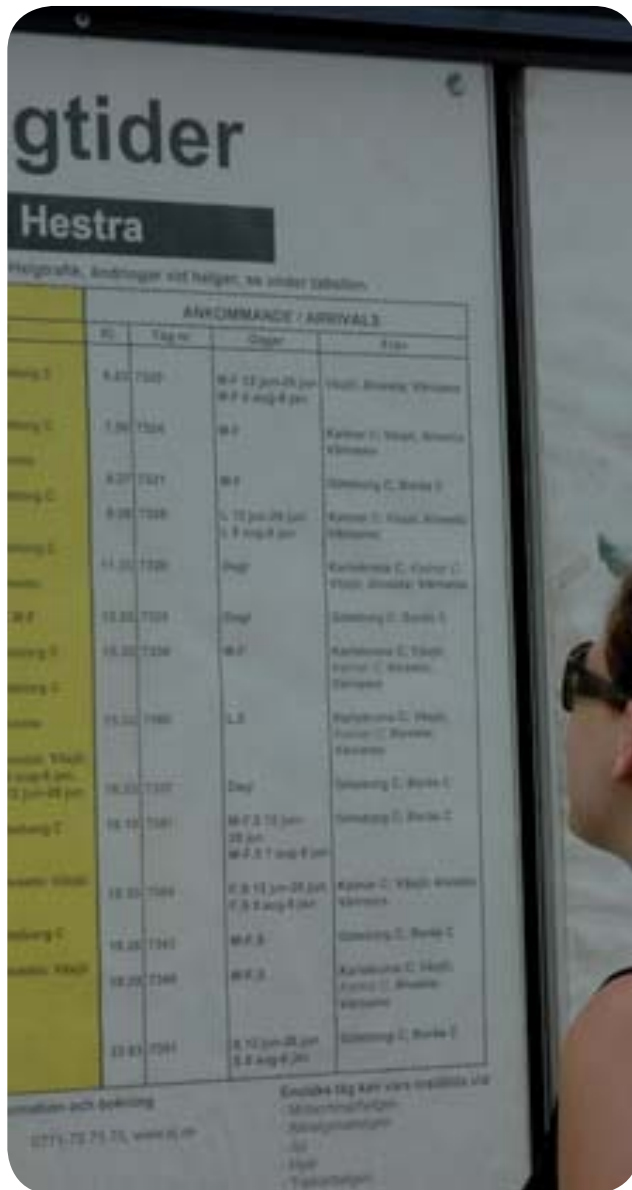
Sammanfattningsvis är de områden som Gislaveds kommun ska prioritera i det kommande arbetet med kollektivtrafik följande:

- Bättre turtäthet till och från alla tätorter, fördelat över hela dagen och kvällarna
- Alla tätorter ska kunna nås även under helger, veckoslut
- Gemensamt eller kompatibelt betalsystem och resekort över länsgränserna
- Snabbuss till Jönköping
- Fokus på hela resan med pendlarparkeringar, både för bil och cykel, och tillgänglighet till och i anslutning till busshållplatserna.
- Tåg- och busstabeller ska samordnas
- Anropsstyrd trafik ska införas för att komplettera den linjestyrd kollektivtrafiken

Strategin ska ses över regelbundet och användas i mål- och budgetplaneringsarbetet årligen. Uppdatering av strategin ska göras efter behov och en större översyn ska ske efter halva perioden, alltså 2017.

Till strategin ska en handlingsplan arbetas fram.

# BAKGRUND TILL STRATEGIARBETET



Efter ett beslut i kommunstyrelsen tillsattes en styrgrupp på fem personer och fem ersättare. Niclas Palmgren, ordförande i kommunstyrelsen, har varit sammankallande och lett mötena. Kommunens ansvarige tjänsteman för kollektivtrafikfrågor har fungerat som sekreterare för gruppen, samt arbetat fram underlaget.

Styrgruppen har haft som mål att ta fram en gemensam kollektivtrafikstrategi som ska ligga till grund för kommunens framtida arbete med kollektivtrafikfrågor. I strategin finns det mål för arbetet och strategier för hur dessa ska nås. En viktig del har varit att prioritera och väga de insatser som är viktiga för att nå det övergripande målet.

## Nationella och regionala mål

Nationellt finns det ett mål att kollektivtrafikens marknadsandelar ska fördubblas. På vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till år 2020. Detta jämfört med 2006. En fördubbling ska göra att man når angelägna samhällsmål gällande miljö, sysselsättning, trafiksäkerhet och jämställdhet.

En ny lag för kollektivtrafik trädde ikraft 1 januari 2012. I denna lyfts särskilt fram att resenärens intresse ska vara i fokus och att administrativa gränser mellan länen inte ska drabba resenären. Det ska bli lättare för pendlare att röra sig mer fritt.

I den nya lagen öppnas det upp för kommersiell trafik och det kommer att fortsättningsvis vara möjligt för kommunerna att genom avtal med regionala kollektivtrafikmyndigheten att utföra lokal och regional linjetrafik med buss.

På regional nivå är det regionala utvecklingsprogrammet under revidering. Det aktuella programmet har som mål för kollektivtrafiken att:

Kollektivtrafiken ska bidra till att förstärka, förstora och knyta samman marknader för boende, arbete, utbildning, service och fritid.

Strategier för att nå detta är en utökad, snabb och anpassad kollektivtrafik samt helhetssyn och systemtänkande från dörr till dörr där man fokuserar på att samordna flera trafikslag.

Från årsskiftet 2011 till 2012 går Jönköpings län in i en ny organisation kring kollektivtrafiken. Det delade ägarskapet mellan landsting och kommuner som finns idag övergår nu via en skatteväxling helt till Landstinget. Jönköpings länstrafikbolag kommer organisatoriskt att tillhöra landstinget. För kommunernas del har ett nytt forum skapats, ett beredningsorgan där alla kommunstyrelseordförande träffas tillsammans med landstingsrepresentanter.

### Tidigare antagna mål för kollektivtrafik i Gislaveds kommun

Tidigare antagna mål för kollektivtrafik finns att hitta i översiktsplanen från 2006, i infrastrukturstrategin samt i klimatstrategin. Det är viktigt att målen i kollektivtrafikstrategin stämmer överrens med tidigare mål.

I Översiktsplanen för Gislaveds kommun finns ett antaget mål för kollektivtrafiken som säger att; *Säker, konkurrenskraftig och miljöanpassad kollektivtrafik ska finnas så att alla människor utifrån sina förutsättningar ska ha goda möjligheter till att resa.*

I den antagna klimatstrategin finns ett mål som säger att; *Antalet resande med Jönköpings länstrafiks kollektivtrafik i kommunen ska öka med 60 procent jämfört med 2006. Det är antalet påstigande inom kommunen som ska mätas och ursprungsåret är 2006, med 238 832 påstigande.*

Infrastrukturstrategin har ett mål att; *Gör det möjligt att resa både kollektivt och individuellt och gör det lätt att samordna transportslagen. Denna strategi lyfter fram att kollektivtrafiken ska vara självklar i de starka stråken och att bilresan och den kollektiva resan ska ses som ett komplement till varandra.*

Kollektivtrafikstrategins mål och strategier för Gislaveds kommun beaktar tidigare antagna dokument och strategier.

### Innehåll i kollektivtrafikstrategin

I strategin ges först en bild av hur dagens kollektivtrafik ser ut och sen följer förbättringsområden och framtida hot och konsekvenser. Därefter presenteras mål för kollektivtrafiken och därefter strategier som kommunen ska jobba efter för att nå målen.



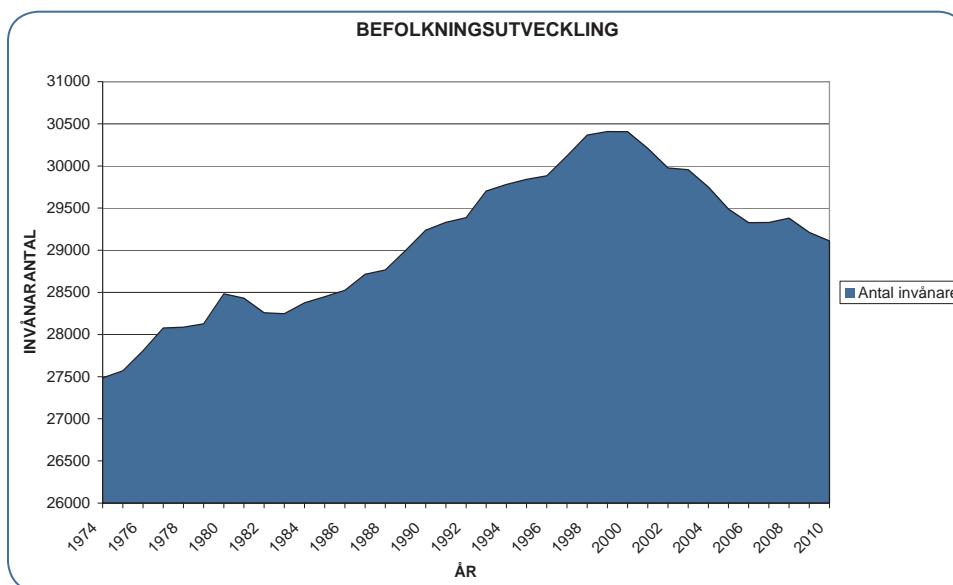
# NULÄGESBESKRIVNING OCH FÖRBÄTTRINGSOMRÅDEN



## Geografisk och demografisk struktur

Gislaveds kommun hade i slutet av 2010 29 111 kommuninvånare utspridda på åtta tätorter med omgivande landsbygd. Merparten av invånarna i kommunen, uppemot 60 procent, är mellan 20-64 år. Barn och ungdomar under 20 år står för ytterligare ungefär en fjärdedel av befolkningen, medan personer över 65 år utgör ungefär 18 procent av befolkningen. Jämfört med snittet i Jönköpings län har Gislaved en något högre andel unga och en något lägre andel äldre.

Ålderstrukturen kommer att förändras något under de närmsta åren samtidigt som kommunen tappar i antal invånare.



Geografiskt ligger kommun i sydvästra delen av Jönköpings län med ungefär en timmes resväg till Jönköping, Halmstad och Borås. Växjö och Göteborg ligger en och en halv timmes resväg från kommunen. Gislaveds kommun angränsar till nio andra kommuner som ligger i tre olika län, Västra Götaland, Halland och Kronoberg.

Pendlingsströmmarna till och från Gislaveds kommun går både inom länet men även över länsgräns.

Inom länet är de största pendlingsströmmarna mellan Gislaveds kommun och främst Värnamo kommun och Gnosjö kommun men även Jönköpings kommun.

Utanför länet sker det stor arbetspendling in i Västra Götaland och där Tranemo kommun, Svenljunga kommun, Göteborgs stad och Borås stad. I Halland sker pendlingen till och från Hylte kommun, Falkenbergs kommun och Halmstad kommun.

	Inpendling till Gislaveds kommun	Utpendling från Gislaveds kommun
Värnamo	630	929
Gnosjö	441	661
Jönköping	142	144
Hylte	425	250
Falkenberg	81	40
Halmstad	160	69
Tranemo	406	151
Ulricehamn	15	13
Borås	59	27
Göteborg	61	60

SCB: 2010

Den pendling som också sker dagligen och som inte visas i siffrorna ovan är studiependlingen. Dels helgpendling men även den dagliga som förekommer till högskolorna i Jönköping, Borås och Halmstad.

Pendlingen inom kommunen är också stor. Kommunen består av åtta tätorter där det i varje ort finns service i form av t ex skolor och äldreomsorg men även tillverkningsindustri som gör att kommuninvånarna pendlar mellan orterna. Det är 19 procent av kommunens invånare som bor på landsbygden.

Förutom pendling till arbete och till skolor så sker det nöjesresor och fritidsresor inom kommunen. Sjukhuset finns i Värnamo och därför genomförs många resor hit. Andra resor som är viktiga för kommunen är så kallade fjärrresor, för tjänsteresor men även för fritidsresor och för veckopendlare.

I kommunen tar man bilen framför bussen även om andelen som åker kollektivt till jobbet har ökat sedan krösabussystemet infördes 2007. Krösabussystemet innebar en stor satsning som har gett de större orterna i kommunen tätare turer.

Under våren 2011 genomförde kommunen en undersökning bland de anställda för att kartlägga färd sättet till och från arbetet. Denna undersökning visar att bland de som svarat, drygt hälften av kommunens anställda tar 54 procent bil till arbetet, 6 procent kollektivtrafik och 18 procent cykel. I denna undersökning framkommer det att många tar bil för att det är det enda alternativet.

Kommunen deltar i SCB:s medborgarundersökning, som senast genomfördes under våren 2011. För att kunna jämföra resultatet mellan de deltagande kommunerna räknas resultatet om till ett index. Gränsen för nöjd går vid index 55 och Gislaveds kommun får på frågan rörande kollektivtrafik 51. Genomsnittsindex för alla deltagande kommuner låg på 58.





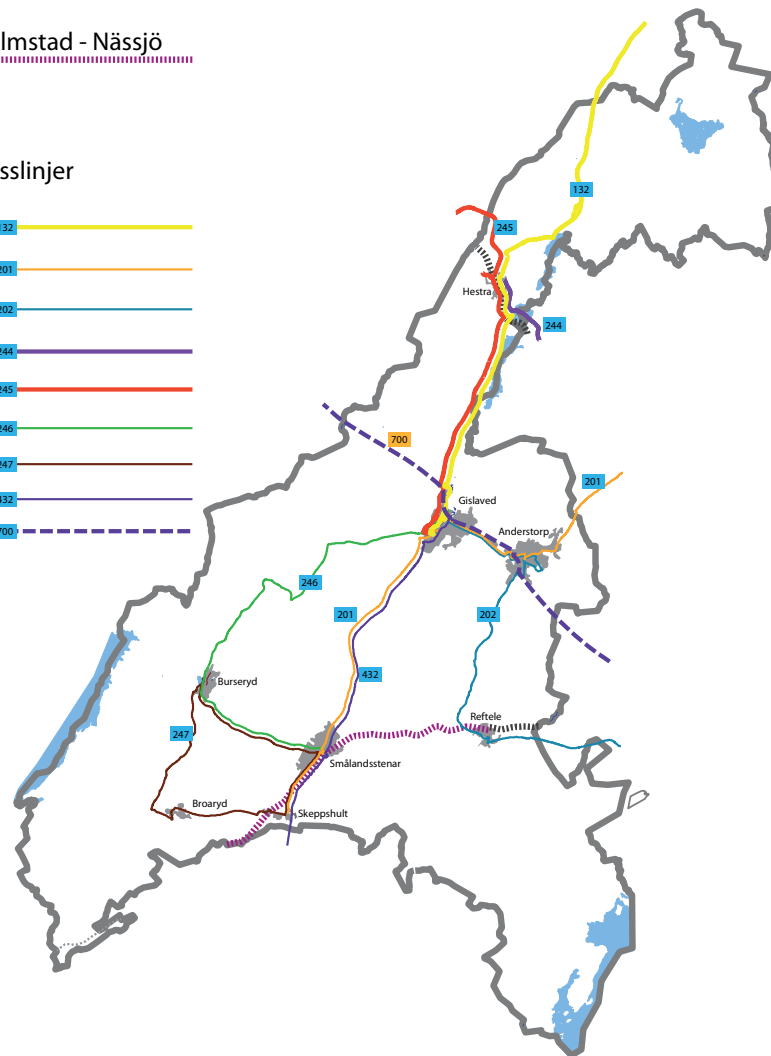
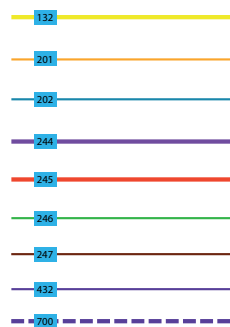


### Järnvägar

Kust till kust

Halmstad - Nässjö

### Busslinjer



### Dagens kollektivtrafik i Gislaveds kommun

I Gislaveds kommun består kollektivtrafiken av bussar och tåg. Kommunen erbjuder även kompletteringsresor för personer boende på landsbygden, samt färdtjänst och skolskjutstrafik.

Tågtrafiken som passerar kommunen består av kust till kust tåget mellan Göteborg och Karlskrona, som stannar i Hestra. Krösätåget som går mellan Halmstad och Nässjö, som stannar i Reftele och i Smålandsstenar. Det finns ingen tågtrafik till kommunens centralort.

Kollektivtrafik i form av bussar binder samman alla tätorter, med undantag för Broaryd, Burseryd och Skeppshult under helgerna. Till flera av tätorterna bygger mycket av trafiken på bussar som tar eleverna till skolorna och därför går det färre turer under sommaren.

		Vardagar (mån-fre)	Fredagar	Lördagar	Söndagar
BUSS					
Gislaved	Värnamo	44			10
	Gnosjö	23			6
	Reftele	22			4
	Anderstorp	44			10
	Smålandsstenar	28			5
	Burseryd	4			
	Hestra	16			4
	Jönköping	12			4
Hestra	Grimsås	3			
	Gnosjö	6			
Smålandsstenar	Burseryd	6			
	Broaryd	7			
	Skeppshult	8			
	Hylte	5			
Broaryd	Burseryd	4			
Snabbuss 700					
Gislaved	Tranemo	7			
	Borås	6			
	Värnamo	7			
Tåg					
Hestra	Göteborg	5		2	3
	Värnamo/Alvesta	5		2	3
Smålandsstenar och Reftele	Halmstad	5		4	3
	Värnamo (Nässjö)	5		4 (3)	3

Krösabussarna har inneburit att turtätheten mellan de större tätorterna har ökat markant. Dessa två linjer går med halvtimmetrafik stora delar av dagen samt med några turer kvällar och helger. Den ena turen går från Smålandsstenar mot Gislaved, Anderstorp, Gnosjö, Hillerstorp och sen Värnamo. Fem av turerna under vardagarna går ner till Skeppshult för att ansluta till buss 432 mot Hylte. Den andra linjen går från Gislaved mot Anderstorp, Reftele, Bredaryd, Forsheda, Värnamo sjukhus och sen stationen i Värnamo.

Utöver dessa två krösabussturer går det buss från Gislaved mot Jönköping via Hestra och Öreryd varje timme under morgon och eftermiddag samt två turer förmiddag respektive eftermiddag under helgerna. Buss 245 går mellan Gislaved och Grimsås, via Hestra, fyra turer under vardagarna samt buss 244 går från Hestra mot Gnosjö sex turer om dagen. Då detta är en typisk "skolbuss" går den inte under sommaren.

Burseryd är försörjt med fyra turer mot Gislaved och sex mot Smålandsstenar. Broaryd har sju turer mot Smålandsstenar, varav tre går via Burseryd och fyra via Skeppshult. Varken Burseryd, Broaryd eller Skeppshult har helgtrafik. Alla tre tätorter berörs också av att det blir något färre turer under sommarmånaderna när inte skolorna är igång.

### Kompletteringstrafik

Kompletteringstrafiken är till för dem som har mer än 1,5 km till närmaste busslinje. Dessa personer har möjlighet att resa två gånger per vecka, helgfria tisdagar och fredagar med undantag för några högtider. Resenären blir hämtad vid bostaden med taxi och körs till närmsta serviceort. Resan måste beställas senast dagen innan och kostar lika mycket som länstrafikens taxa för en zon. Barn under sju år åker gratis. Det var under 2010 totalt 145 personer som använde sig av kompletteringstrafiken i kommunen. Den totala kostnaden när egenavgiften var betald uppgick till 25 807 kronor.

### Färdtjänst

Färdtjänst är en kompletterande kollektiv transportform för den som på grund av funktionshinder, som inte endast är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel.

Ansökan om färdtjänst görs på Bistånds-och rehabenheten som gör en utredning och beslutar om färdtjänst.

Val av fordon eller transportform för resan avgörs utifrån funktionshindrets art och resenärens hjälpbehov vid varje restillfälle. Färdtjänsttillståndet är tidsbegränsat.

Avsaknad av allmänna kommunikationer är inget skäl för att bli beviljad färdtjänst. Färdtjänst är heller ingen ersättning för egen bil.

Färdtjänstresor får företas inom Jönköpings läns

gränser, samt 30 km från bostaden in i annat län. Resor får endast göras till ett i förväg uppgivet resmål och under de tider som finns angivna i Jönköpings läns regelverk.

### Skolskjutstrafik

Det som allmänt kallas skolskjuts består av flera olika delar. Skolskjuts ska anordnas för de elever som har rätt till det i grundskolan, grundsärskolan och gymnasiesärskolan. Skolskjutsen för dessa elever ordnas främst med kommunalt upphandlad skolskjuts. Den enda större elevgrupp som åker med länstrafiken är elever i årskurs 7-9 från Burseryd, Broaryd och Skeppshult som ska till Nordinskolan i Smålandsstenar. Det är endast i dessa fall det finns någon länstrafiklinje som elever i grundskolan kan åka med.

Gymnasieelever har inte rätt till skolskjuts. För dessa elever har kommunen en skyldighet att svara för vissa elevresor. Kommunen kan lösa detta på olika sätt, i Gislaveds kommun löser man det oftast genom att eleverna får ett skolkort till Länstrafiken.

Vilka elever som har rätt till skolskjuts anges i ett lokalt skolskjutsreglemente som Gislaveds kommun beslutat om. Elever ges rätt till skolskjuts utifrån avståndet till skolan eller hämtningsstället, trafikförhållanden, funktionshinder hos eleven eller annan särskild omständighet.

Eleverna från Hestra och Öreryd, som har sin skolgång för årskurs 7-9 på Åsenskolan i Anderstorp, åker i en gemensam kommunalt upphandlad skolskjuts.

Elever från Ås och landsbygden runt Reftele och Ås går på Ölmestadsskolan i Reftele i årskurserna 7-9 och åker kommunalt upphandlad skolskjuts till Reftele.

Eleverna från Broaryd, Burseryd och Skeppshult går i årskurs 7-9 på Nordinskolan i Smålandsstenar och åker med Länstrafikens linjer 246,247,201 och 432.

Utöver detta finns kommunalt upphandlade turer mellan några orter som anordnas för grundsärskoleelever, gymnasiesärskoleelever, nyanlända elever eller elever som av särskilda skäl har sin skolgång placerad på annan plats. Dessa turer kan vara av både långvarig och kortare karaktär.

Gymnasieeleverna runt Gislaveds tätort som är berättigade till stöd vid elevresor åker företrädesvis upphandlad skolskjuts. Gymnasieelever i övriga delar av kommunen kan, när de är berättigade till det eller när det praktiskt genomförbart, åka kommunalt upphandlad skolskjuts fram till en Länstrafiklinje som tar dem vidare till deras gymnasieskolor. För övrigt åker gymnasieeleverna med Länstrafikens turer.

De Länstrafiklinjer som används mest frekvent av gymnasieeleverna är 245 och 132 för elever från Hestra och Örerydsområdet. Linje 202 för elever från Reftele och Åsområdet. Linje 201 och 202 för elever från Anderstorp och Gnosjö. Linje 201, 246, 247 och 432 för elever från Smålandsstenar, Burseryd, Broaryd, Skeppshult och Hylte. Västtrafiks linje 700 används av elever som åker till eller från Tranemo, Svenljunga och Borås kommuner.

# FÖRBÄTTRINGSOMRÅDEN

## Länsöverskridande trafik

Gislaveds kommun angränsar till nio kommuner och tre län, Västra Götaland, Halland och Kronoberg. Detta gör att många personer pendlar in och ut ur kommunen för arbete och studier. I nuläget finns det begränsat antal turer med busstrafik över länsgränserna mot Halland och Västra Götaland. En brist är att denna trafik endast går under vardagar men även att turtätheten är lägre än med till exempel krösabussarna. Detta försvårar för folk som vill pendla. Ett annat problem med trafik som rör sig över länsgränserna är att betalssystemen inte fungerar på samma sätt samt att det är mindre förmånligt att köpa resekort om en länsgräns passeras. Till exempel är det inte möjligt att köpa resekort laddat med period 20, vilket innebär en flexibilitet för personer som inte vill eller kan pendla dagligen. Kostnaden på period 30, som är det pendlarkort som används för att ta sig över länsgräns mot Västra Götaland, är inte uppdelat på antal zoner. Det innebär att det blir ganska dyrt att köpa för att åka en kort sträcka, som till exempel mellan Tranemo och Gislaved. Avgiften blir densamma som att åka hela vägen mellan Borås och Värnamo.

Lika svårt som det är att förena olika länstrafikbolags resekort är det att förena olika betalssystem. Exempel på detta är att det inte är möjligt att betala kontant på Västtrafiks bussar vilket går i Jönköpings län. Inte heller kan man använda de resekort som laddas med kontanter för att få en billigare resa. Det skapar en osäkerhet hos sällanresenären och irritation hos dagligpendlaren att systemen över länsgränserna inte fungerar bättre.

## Resekort

En svaghet är att det endast är möjligt att ladda och köpa in länstrafikens resekort på ett ställe i hela kommunen, Kvantum i Gislaved. Att köpa och ladda kortet på bussen kostar 20 kronor per gång och blir därför inte rättvist för kommunens invånare. Det finns många som pendlar eller reser inom eller ut ur kommunen utan att passera Gislaved.

## Turtäthet och helgtrafik

Sedan krösabussystemet infördes har några av kommunens tätorter fått väldigt bra turtäthet som gör det enkelt att ta sig kollektivt till och från dessa orter (Gislaved, Anderstorp, Reftele, Smålandsstenar). De orter som inte omfattas av detta system har inte alls samma möjligheter. Broaryd och Burseryd har ingen helgtrafik och under sommarmånaderna när inte skolan är igång har de väldigt begränsad busstrafik med färre turer. Skeppshult har inte heller någon helgtrafik. Hestra tätort omfattas inte av krösabussystemet men har bättre turtäthet än flera andra tätorter beroende på den buss som går mellan Gislaved och Jönköping. Busstrafiken över länsgräns till Grimsås går endast under skolåret vilket begränsar möjligheten att arbetspendla där under sommarmånaderna.

## Anslutningar buss och tåg

Idag finns det ingen prioriterad samordning mellan bussarnas och tågens tidtabeller. Det är därför vanligt att väntetiden blir lång eller att resan helt omöjliggörs av detta. Det är viktigt för möjligheter att pendla både till arbete och studie samt färresor att detta samordnas bättre.

## Landsbygdstrafik

I dagsläget har kommunen kompletteringstrafik för de boende på landsbygden som ger dem som bor där en möjlighet att ta sig till närmsta tätort två gånger i veckan. Närtrafik är en form av anropsstyrd trafik som skulle kunna innebära att landsbygden får en ökad möjlighet att ta sig in till tätorterna i kommunen. Det finns en modell för närtrafik i Jönköpings län som benämns Sävsjömodellen. Närtrafik går att utnyttja flera gånger i veckan och även kvällar och helger jämfört med dagens system med kompletteringstrafik.

## Snabbuss mot regionhuvudort

Busstrafiken mot centralorten i länet, Jönköping, behöver bli bättre. Det är entimmestrafik morgon och eftermiddag, samt tvåtimmarstrafik under förmiddagen. För att kunna ta sig kollektivt till Jönköping på tjänsteresor är det viktigt med tätare turer. I nuläget tar denna buss 75 minuter och kommer att ta ytterligare lite längre tid efter ombyggnaden på väg 26 när trafikverket stänger den korsning där bussen svänger av in mot Jönköping. För att knyta huvudorten i länet närmre Gislaveds kommun är en snabbuss ett alternativ för studie- och arbetspendling i båda riktningar.

### Turistmål

I dagens bussystem finns det inget fokus på att kunna ta sig till speciella destinationer inom kommunen. Det finns till exempel ingen kollektivtrafik som går till Bolmensjön och färjan till Bolmsö, Fegenområdet med dess vandringsleder, Isabergs friluftsområde med skidbacken som under vintertid drar många turister, eller någon av kommunens två golfbanor i Reftele och Isaberg.

### Ansvarsfördelning

Det upplevs inte som att det finns någon tydlig ansvarsfördelning kring skötsel och underhåll av hållplatser, busstationer och tågstationer i kommunen. Visst ansvar ligger på fastighetsägaren, visst ansvar på länstrafikbolaget och visst ansvar på kommunen.

Tekniska kontoret som sköter skötseln från kommunens håll upplever ofta att de inte vet vart gränserna går och det finns heller inga tecknade avtal som beskriver detta. Det rör standarden som helhet men även mer konkret till exempel städning, belysning eller utformning av cykelställ. Det har lyfts att det ska ske en skatteväxling på ansvar kring hållplatserna. När detta genomförs är det viktigt att ansvarsfördelningen ses över och blir tydlig. Det är viktigt att hållplatserna är tillgängliga, trygga och rena för att öka resandet.

### Miljöfokus

Att kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar utveckling och bättre miljö ställer krav på att bussarna körs på alternativa bränslen. Detta är något länstrafiken i Jönköpings län kan bli bättre på. Det är idag möjligt att köra bussarna på biogas, något som inte används.

### Framtida hot och konsekvenser

Ett av de största hoten mot kommunens tågtrafik är att tågens utbud minskar eller helt försvinner. Idag är både kust till kustbanan och Nässjö- Halmstadbanan viktig för kommuninvånare som pendlar till både studier och arbete men även för fjärresor. För att ta sig från Smålandstenar till Värnamo eller Halmstad är tåg det enklaste alternativet. Även för norra kommundelen är tåget mellan Hestra och Värnamo samt Borås det självklara alternativet för de som pendlar. Sedan det senaste tidtabellskiftet, senhösten 2011, är det inte längre möjligt att arbetspendla till Borås från Hestra utan dessa resenärer hänvisas istället till buss 700 som går från Gislaved. Det är däremot inte möjligt att ta sig kollektivt till Gislaved för att hinna med den tidigaste bussen.

Kust till kustbanan är kommunen förbindelse till knutpunkten i Alvesta för att nå Södrastambanan som går mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn. Kust till kustbanan knyter även samman kommunen med Göteborg dit många veckopendlar för studier. Nedskärningar i tågtrafiken skulle begränsa kommunens möjligheter till fjärresor mycket.

Det är viktigt att kommunen säkerställer att det finns bra anslutningar till ett eventuellt höghastighetsnät för tågtrafiken mellan Stockholm och Malmö.

Ett annat hot som är väldigt viktigt att förhindra är att kollektivtrafiken helt försvinner från några av kommunens tätorter. Skulle den linjestyrda kollektivtrafiken i framtiden leda till detta måste

kommunen säkra upp med någon typ av anropsstörd trafik för att utvecklingen i dessa orter inte ska drabbas negativt.

Länstrafiken har planer på att den linjestyrda kollektivtrafiken som går till Broaryd ska tas bort och ersättas av en krösabusslinje som går mellan Burseryd och Värnamo via Smålandsstenar och Reftele, där det idag inte finns någon bussförbindelse. Det är viktigt att fundera igenom konsekvenserna detta får. Dels för pendlingen och utvecklingen för tätorten Broaryd samt även för tågförbindelser för Smålandsstenar. Genomför man denna förändring ger man Smålandsstenar mycket bättre förbindelse bort mot Reftele och Värnamo initialt. Konsekvensen på längre sikt kan bli den att allt färre åker med tåget och att tågets betydelse i så fall minskar och leder till minskat antal turer eller inga alls.

# MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Gislaveds kommun ska ha en kollektivtrafik som gör kommunen attraktiv att bo och arbeta i och bidrar till en hållbar utveckling. Denna attraktivitet kännetecknas av en kollektivtrafik med korta restider, tätare turer, pålitlighet och användarvänlighet.

Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Gislaveds kommun är att;

## Övergripande mål

alla som vistas i Gislaveds kommun ska ha tillgång till en fungerande och omfattande kollektivtrafik, det ska vara möjligt att på ett enkelt och smidigt sätt ta sig runt mellan kommunens tätorter men också ta sig till kommunen med både tåg och buss.

För att nå detta övergripande målet ska Gislaveds kommun arbeta för;

- att öka andelen som åker med kollektivtrafik
- bättre resmöjligheter inom kommunen och länet men även över länsgräns
- samordnade tidtabeller mellan buss och tåg
- förbättrat biljettsystem och synkroniserade taxor över länsgräns
- en utökad turtäthet till och från alla kommunens tätorter
- ett system med anropsstyrd trafik till de boende på landsbygden



# STRATEGIER FÖR ATT NÅ MÅLEN



Hur ska Gislaveds kommun arbeta för att nå uppsatta mål och vad ska prioriteras i det kommande arbetet.

Resandet kan delas in i olika kategorier. De som pendlar dagligen till arbete eller studier, de som åker kollektivt till service och handel samt de som reser på fritiden, för besök eller turism. Alla tre delar är viktiga för att kommunen ska ses som attraktiv.

För att kollektivtrafiken ska fungera krävs det ett stort resandeunderlag och därför är det viktigt att resandet med kollektivtrafiken ökar för att ge förutsättningar för att nå ovan satt mål. Kommunen behöver därför arbeta med attityder hos invånarna i kommunen och få fler att åka.

De strategier och prioriteringar Gislaveds kommun behöver göra för att nå uppsatt mål innebär satsningar främst på följande tre områden.

## Skapa förutsättningar för arbetspendling och studiependlingen

Arbetspendlingen ger möjligheter för kommunens näringsliv att utvecklas och är oerhört viktigt att satsa på. Kommunen måste bidra till att skapa förutsättningar för människor att på ett enkelt sätt kunna arbetspendla dels inom kommunen men även till närliggande kommuner. För att människor ska kunna pendla till arbete krävs det ett bra utbud och som ger möjlighet till flexibla arbetstider. Kvinnor är den

grupp som använder sig av kollektivtrafik i störst utsträckning och är också den grupp som kräver störst flexibilitet i tidtabellen beroende på obekväma arbetstider exempelvis inom vården.

För att kollektivtrafiken ska kunna vara ett alternativ till bilresandet måste det finnas täta turer, morgon och eftermiddag samt vara väl fördelade under hela dagen och kvällen. Det är även viktigt att det finns förbindelser under helgen.

I dagsläget är det endast möjligt att fylla på resekortet på ett ställe i kommunen och det är på Kvantum i Gislaved. Att fylla på kortet på bussen kostar pengar och tar även tid i anspråk för chaufförerna. Att fylla på sina resekort på de större tätorterna i kommunen skulle vara en självklarhet.

För att det ska vara ett alternativ att pendla längre sträckor måste det finnas snabbussar som ger kortare restider. En snabbuss till Jönköping, med stopp utmed Nissastigen, väg 26, i Hestra är ett alternativ till att korta ner den långa resan till Jönköping.

För de personer som pendlar över länsgränserna måste biljettsystemet och periodkortet samordnas. Invånarna i kommunen ska ha samma möjligheter till att pendla även om de passerar en länsgräns.

Studiependlingen är lika viktig som arbetspendlingen för kommunen att utvecklas. Ung välutbildad arbetskraft är viktig för näringslivets utveckling och ställer krav på kollektivtrafiken.

### Underlätta resor med flera färdmedel

Idag är inte tidtabellerna mellan buss och tåg samordnade, vilket innebär att det är svårt att kombinera dessa resor. Många tar därför bil till tågstationen. För en person som inte har bil kan väntetiden i Hestra, Reftele eller Smålandsstenar bli lång beroende på vilket tid man ska med tåget. Det är av stor vikt för kommunens tillgänglighet att dessa tidtabeller stämmer bättre överrens med varandra. I kommunen finns ingen tågtrafik till centralorten Gislaved vilket gör kombinationen mellan busstrafik och tågtrafik än mer viktig för kommunens utveckling.

### Anropsstyrd trafik

Som ett komplement till den linjestyrd kollektivtrafiken kommer det att vara oerhört viktigt med en anropsstyrd kollektivtrafik för att nå de delar av kommunen som inte annars nås. Gislaveds kommun har en stor del av befolkningen boende på landsbygden, totalt 19 procent. De som bor utmed den linjestyrd trafiken har möjlighet att åka med dessa bussar, men de flesta har inte denna möjlighet. Anropsstyrd trafik förekommer under namnet Närtrafik i Jönköpings län och då med ett fåtal varianter. Det är viktigt att en eventuell närtrafik i Gislaveds kommun anpassas efter kommunens egna förutsättningar för att ge bäst resultat.

Sammanfattningsvis är de områden som Gislaveds kommun ska prioritera i det kommande arbetet med kollektivtrafik följande:

- Bättre turtäthet till och från alla tätorter, fördelat över hela dagen och kvällarna
- Alla tätorter ska kunna nås även under helger, veckoslut
- Gemensamt eller kompatibelt betalsystem och resekort över länsgränserna
- Snabbuss till Jönköping
- Fokus på hela resan med pendlarparkeringar, både för bil och cykel, och tillgänglighet till och i anslutning till busshållplatserna.
- Tåg- och busstabeller ska samordnas
- Anropsstyrd trafik ska införas för att komplettera den linjestyrd kollektivtrafiken

För att utöka turtätheten eller för att knyta mer kollektivtrafik till en ort finns det möjlighet för kommunen att köpa till turer. I samband med diskussionen kring anropsstyrd trafik är det viktigt att denna diskussion förs, hur fördelningen ska se ut men även hur mycket kommunen vill satsa för att få bättre kollektivtrafik för kommuninvånarna.







## FORTSATT ARBETE

Kollektivtrafikstrategin ska användas i kommunens kommande arbete i förhållande till kommunens egna arbete men även gentemot landstinget och länstrafiken.

Strategin ska ses över regelbundet och användas i mål- och budgetplaneringsarbetet årligen. Uppdatering av strategin ska göras efter behov och en större översyn ska ske efter halva perioden, alltså 2017.

Till strategin ska en handlingsplan arbetas fram.



**GISLAVEDS**  
KOMMUN