KOLLEKTIVTRAFIK FÖR FUNKTIONELLA STORREGIONER

FALLSTUDIE FÖR SMÅLANDS-ÖSTERGÖTLANDSREGIONEN

2016-07-01

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR FUNKTIONELLA STORREGIONER

KUND

Svensk Kollektivtrafik Service AB, Lars Sandberg

KONSULT

WSP Analys & Strategi
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
Tel: +46 10 7225000
WSP Sverige AB
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
http://www.wspgroup.se

KONTAKTPERSONER

Gustav Sandkvist, WSP Analys & Strategi
010 – 722 73 20
gustav.sandkvist@wspgroup.se

PROJEKT
Kollektivtrafik för nya funktionella regioner

UPPDRAGSNAMN
Kollektivtrafik för nya funktionella regioner

UPPDRAGSNUMMER
10232427

FÖRFATTARE
Gustav Sandkvist, Helen Lindblom, Karin Brundell-Freij

DATUM
2016-07-01

ÄNDRINGSDATUM

GRANSKAD AV

SAMMANFATTNING

Syftet med detta uppdrag har varit att analysera vilka kollektivtrafikåtgärder som behöver göras för att de framtida storregionerna ska bli funktionella. Att skapa förutsättningar för en funktionell storregion inkluderar flera aspekter och inom detta arbete har ett förslag till process identifierats som kan vara en lämplig arbetsgång för att planera, samordna och skapa en funktionell region med kollektivtrafik som verktyg. Processen har sedan applicerats på den av Indelningskommittén föreslagna Småland-Östergötlandsregionen. Slutsatserna baseras på fallstudien men är i stor utsträckning tillämpbara på hela Sverige, eftersom liknande förutsättningar och problem som för Småland-Östergötland sannolikt återfinns i de flesta regioner i landet.

I analysen av hur dagens kollektivtrafik i Småland Östergötland skiljer sig från den övergripande målbilden av vad som definierar en funktionell region kan man dra följande slutsatser om s.k. felande länkar eller brister i regionen.

- Kollektivtrafikens marknadsandel bör kunna öka, särskilt i Kalmar och Kronobergs län som i nuläget har en relativt låg marknadsandel sett ur ett nationellt perspektiv.
- Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är generellt sett låg, oavsett om man studerar resor inom län eller resor mellan län inom regionen Småland-Östergötland. Det verkar, ur ett restidsperspektiv, inte som att resor mellan län missgynnas jämfört med resor inom län.
- Prissättningen för länsöverskridande pendling är en allvarlig barriär. Prissättningen för samma reslängd skiljer sig betydligt om man jämför resor inom län med resor mellan län.
- Infrastrukturen i länet varierar stort vilket gör att olika delar av regionen har olika förutsättningar för kollektivtrafik.
- Det är i flera fall mycket långsamma förbindelser mellan de stora befolkningsnaven i storregionen, framförallt från Kalmar.
- Det finns stor potential att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft för den dagliga pendlingen. För de största pendlingsstråken över länsgränserna i nuläget är det inte i första hand infrastruktur som är den största bristen utan framförallt trafikering och prissättning.
- Lagd räls är en potential och är en redan genomförd investering och järnvägstrafik betraktas som mer attraktivt än busstrafik på längre sträckor.

Denna analys har också lett fram till ett antal sammanfattande rekommendationer:

- Med tanke på de olika förutsättningarna vad gäller exempelvis befolkningsutveckling, pendling och infrastruktur i de befintliga länen är det viktigt att skapa en gemensam bild av regionens förutsättningar som grund för det storregionala samarbetet.
- Ett tydligt utpekande av viktiga noder och stråk inom regionen bör göras
- Skapa en gemensam målbild och vision för att kunna peka ut den övergripande inriktningen för storregionen
- De gamla länsgränserna bör inte ha någon betydelse för hur kollektivtrafiken är uppbyggd.
    - Slå samman de befintliga regionala kollektivtrafikmyndigheterna och skapa en gemensam kollektivtrafikmyndighet
    - Prissättning: Gemensamt biljettprissystem som inte missgynnar resande över de befintliga länsgränserna.
    - Ny och gemensam identitet
- Gör en gemensam prioritering mellan olika kollektivtrafikstråk. Denna utredning visar att tillgängligheten mellan några av de stora befolkningsnaven i regionen är bristfällig. Det finns också brister i de stora pendlingsstråken över dagens befintliga länsgränser.

- Prioritera åtgärder för dessa stråk.
- Exempel på åtgärder som skulle kunna vara lämpliga är:
    - *Trafikering*:
    - Minska den generaliserade kostnaden. Särskilt i stråk där det har stor betydelse för tillgängligheten, antingen genom att minska den monetära kostnaden eller restiden.
    - *Infrastruktur*:
    - Prioritera infrastrukturåtgärder utifrån regionens grundförutsättningar, målbild, prioriterade stråk och kostnader
- Utnyttja tyngden av att vara en större region i förhandlingar med Trafikverket. På länsnivå är påverkansutrymmet begränsat avseende investeringar i infrastruktur i allmänhet och i järnväg i synnerhet. Därför motiverar det att Trafikverket får ett tydligt direktiv om att i sina prioriteringar beakta storregionernas möjlighet till utveckling. Detta förutsätter dock att storregionerna själva formulerat mål, visioner och prioriteringar.
- Lagd räls kan innebära att man kan skapa tillgänglighet till relativt låg kostnad.

INNEHÅLL

1 INLEDNING 7

1.1 BAKGRUND 7

1.2 SYFTE 8

1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR 8

1.4 METOD 8

1.5 AVGRÄNSNINGAR 9

2 INFRASTRUKTUR, TILLGÄNGLIGHET OCH TILLVÄXT 10

2.1 REGIONERNA VÄXER 10

2.2 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR ÖKAR EKONOMISK TILLVÄXT 10

2.3 SATSNINGAR PÅ KOLLEKTIVTRAFIK BÖR RIKTAS 12

3 PLANERING, STYRNING OCH ÅTGÄRDER 14

3.1 REGIONEN HAR BEGRÄNSAD RÅDIGHET ÖVER INFRASTRUKTUR 14

3.2 REGIONEN ANSVARAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN 15

3.3 ERFARENHETER FRÅN TIDIGARE REGIONSAMMANSLAGNINGAR BÖR ANVÄNDAS 15

4 WORKSHOP OM FUNKTIONELLA REGIONER 16

4.1 VAD KÄNNETECKNAR EN FUNKTIONELL REGION? 16

4.2 VILKEN TYP AV KOLLEKTIVTRAFIK BIDRAR TILL ATT SKAPA FUNKTIONELLA REGIONER? 17

4.3 VILKA MÖJLIGHETER FINNS OCH VILKA ÅTGÄRDER KAN VARA AKTUELLA? 17

5 PROCESSEN MOT EN FUNKTIONELL REGION 19

5.1 OLIKA GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR OCH HINDER FÖR EN FUNKTIONELL REGION 19

5.2 STÖRRE REGIONER INNEBÄR STÖRRE PÅVERKANSMÖJLIGHETER 20

5.3 EN FUNKTIONELL REGION ÄR EN STEGVIS PROCESS 21

6 FALLSTUDIE: NULÄGE 23

6.1 STORA SKILLNADER I BEFOLKNINGSUTVECKLING 23

6.2 PENDLINGEN STARKT KOPPLAD TILL DAGENS LÄNSGRÄNSER 26

6.3 TILLVÄXTEN KONCENTRERAS ALLT MER TILL STÖRRE STÄDER 29

6.4 VIKTIGT ATT IDENTIFIERA STARKA STRÅK 30

7 FALLSTUDIE: GEMENSAM MÅLBILD OCH ORGANISATION 31

7.1 ATT GÅ FRÅN FYRA MÅLBILDER TILL EN GEMENSAM 31

7.2 MÖJLIGHETER MED EN GEMENSAM KOLLEKTIVTRAFIKORGANISATION 32

8 FALLSTUDIE: IDENTIFIERING AV HUR DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK SKILJER SIG FRÅN MÅLBILDEN 33

8.1 KOLLEKTIVTRAFIKENS KONKURRENSKRAFT ÄR LÅG 33

8.2 DAGENS PRISSÄTTNING MISSGYNNAR LÄNSÖVERSKRIDANDE RESOR 35

8.3 INFRASTRUKTURSTANDARD AV VARIERANDE KVALITET 35

8.4 LÅGA HASTIGHETER I TUNGA STRÅK 37

9 FALLSTUDIE: ÅTGÄRDER FÖR EN FUNKTIONELL REGION 42

9.1 FYRSTEGSPRINCIPEN 42

9.2 VAD KRÄVS FÖR ATT UTVECKLA KOLLEKTIVTRAFIKEN I EN FUNKTIONELL REGION? 43

9.3 HUR KAN DE LÅGTRAFIKERADE BANORNA UTVECKLAS FÖR ATT BIDRA TILL FUNKTIONELLA REGIONER? 45

9.4 PRIORITERING AV ÅTGÄRDER 46

10 SLUTSATSER FRÅN FALLSTUDIEN OM SMÅLAND-ÖSTERGÖTLAND 48

11 SAMMANFATTANDE REKOMMENDATIONER 50

BILAGA 1: BRISTER I JÄRNVÄGSNÄTET 52

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Indelningskommittén är en statlig utredning som tillsattes i juli 2015. Kommittén har i uppgift att senast i juli 2017 föreslå en indelning av Sverige med betydligt färre län och landsting än idag. Kommittén ska utgå från vilka behov medborgare och näringsliv har i olika frågor, bl.a. transporter, arbetsmarknad, hälso- och sjukvård, utbildning, kultur och en god miljö. Syftet är att skapa ändamålsenlig indelning och effektiva organisationer som medför bestående fördelar.

I mars 2016 lämnade kommittén ett delbetänkande med ett förslag till kommande indelning (se figur 1) som bland annat innebar att nuvarande Jönköpings, Kronobergs, Kalmar och Östergötlands län slås samman, och blir en av totalt sex regioner i Sverige. Det är detta förslag som denna studie har sin utgångspunkt i. Utredningen ska slutredovisas senast den 31 augusti 2017.

Enligt kommittédirektiven (2015:77) ska kommitténs förslag till indelning ta hänsyn till demografiska och näringsgeografiska mönster, och därigenom ge ökad robusthet och ökad ändamålsenlighet när det gäller individers behov av inflytande och möjlighet till ansvarsutkrävande.

Det står inte explicit i kommittédirektiven att regionindelningen i sig förväntas bidra till ett ökat regionalt utbyte eller resande (till exempel i form av växande arbetsmarknadsregioner). Det är ändå rimligt att anta att den nya indelningen på sikt kommer att leda till viss ökning av resandet över de tidigare länsgränserna utöver vad man annars skulle ha förväntat sig. Det handlar om att man kan förvänta sig ökade regionövergripande kontakter inom till exempel administration och sjukvård när dessa verksamheter på olika orter samordnas och specialiseras. Det handlar också om att en framtida regionövergripande planering kan göra det lättare att komma överens om och finansiera sådana åtgärder i trafiksystemet som hittills krävt samordning och förhandling mellan olika län. Man kan alltså i viss mån förvänta sig ökade investeringar och förbättrat underhåll när det gäller ”länsöverskridande” förbindelser med god utvecklingspotential. Detta ger anledning att studera tillgängligheten generellt i regionen men särskilt de relationer som idag är länsöverskridande.

Figur 1. Kommande regionindelning enligt Regionindelningskommitténs förslag i mars 2016.

1.2 SYFTE

Syftet med detta uppdrag är att göra en analys av vilka kollektivtrafikåtgärder som behöver göras för att de framtida regionerna ska bli funktionella. I analysen har den av Indelningskommittén föreslagna Småland-Östergötlandsregionen använts som fallstudie men slutsatserna ska kunna användas som underlag och förebild för regionbildningen i övriga landet. Slutsatserna i rapporten är därför av generell karaktär.

Svensk Kollektivtrafik har definierat funktionell region som en region där arbetsmarknads- och bostadsmarknaderna växer samt företagens kompetensförsörjning och matchningen på arbetsmarknaden blir bättre. Den maximala pendlingstiden för arbetsresor bör därför vara maximalt en timme enkel resa. Dessutom ska medborgarna ha en god tillgänglighet inom regionen till universitet och högskolor, näringsliv, hälso- och sjukvård, övrig samhällsservice, kultur, handel och fritidssysselsättningar, samt tillgänglighet till flygplats med internationell trafik inom regionen eller i intilliggande regioner.

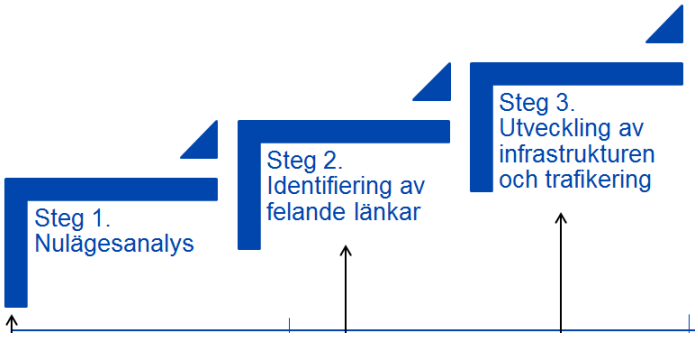
1.3 FRÅGESTÄLLNINGAR

Denna utredning avser att försöka besvara nedanstående frågeställningar:

- Vilka åtgärder är lämpliga för att komma till rätta med felande länkar?
    - I vilken utsträckning handlar det om
        - brister i infrastrukturen
        - otillräcklig trafikering
        - icke-funktionell prissättning (där resande över gamla länsgränser missgynnas)
- Hur kan lågtrafikerade banor utvecklas för att bidra till funktionella regioner?
- Hur bör framtidens infrastruktur för kollektivtrafik se ut för att de nya regionerna ska bli funktionella?
- Vilken trafik med kollektivtrafik behövs för att göra de nya regionerna funktionella?

1.4 METOD

Metoden för att genomföra denna utredning beskrivs enligt nedanstående figur.



Figur 2. Metod för denna utrednings genomförande.

Nulägesanalysen har genomförts genom att dagens situation gällande demografi, arbetsmarknad, pendlingsmönster, kollektivtrafik och infrastruktur i Smålands-Östergötlandsregionen har kartlagts. Statistik från SCB, Trafikanalys, de regionala trafikförsörjningsprogrammen och Svensk Kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer har använts.

En tillgänglighetsanalys har genomförts med syfte att visa tillgängligheten i regionen i nuläget och dess brister, bland annat i vilken utsträckning de nuvarande administrativa gränserna (olika län) ger avtryck i restider. Även prissättningen av månadskort har analyserats. Exempel på viktiga pendlingsstråk samt stråk med potential att få ökad tillgänglighet i den nya regionen har identifierats.

Vidare har åtgärder för att komma tillrätta med de brister som finns i dagens kollektivtrafik i Smålands-Östergötlandsregionen, jämfört med en målbild om en sammanhållen och funktionell region identifierats.

En viktig del av arbetet har varit en workshop där flera aktörer samlades för att diskutera dessa frågor.

Uppdraget har utförts under april-juni 2016.

1.5 AVGRÄNSNINGAR

Analysen är kvalitativ snarare än kvantitativ med tanke på uppdragets tidsram. Fokus i analysen är kollektivtrafikens roll i att integrera olika geografiska områden då arbetsmarknadsregionerna blir färre och större. Denna studie är fokuserad till den föreslagna Smålands-Östergötlandsregionen.

2 INFRASTRUKTUR, TILLGÄNGLIGHET OCH TILLVÄXT

Förbättrade transportmöjligheter är bra för ekonomin. Sambandet åberopas ofta i den offentliga debatten, och invändningar brukar inte resas emot påståendet, vare sig av forskare (oavsett disciplin) eller politiker (oavsett partifärg).

2.1 REGIONERNA VÄXER

I en allt mer specialiserad arbetsmarknad ökar svårigheten att matcha utbud och efterfrågan på arbetskraft på en liten geografisk yta. När hushåll med två inkomster dessutom idag är normen, minskar möjligheterna att hitta lämpliga arbeten för båda i hushållet genom att flytta. Dessa faktorer bidrar båda till att benägenheten att pendla till arbetet gradvis har ökat under en längre period.

Förbättrade möjligheter att pendla bidrar starkt till att människors tillgång till arbetsplatser – och arbetsgivares tillgång till arbetskraft – ökar. Detta gör att ytan på de lokala arbetsmarknaderna, det vill säga den funktionella regionen inom vilken man både bor och arbetar, ökar. Fenomenet med regionförstoring har pågått ett par decennier och ett stort antal lokala arbetsmarknader (LA) har vuxit samman, något som lett till att deras antal faktiskt har minskat.

Kollektivtrafikresande kan påverka regionförstoringen genom att de lokala arbetsmarknadernas storlek är beroende av hur tillgängliga arbetsplatserna är inom en viss restid. Ur ett länsperspektiv kan alltså kollektivtrafik kopplas till regionförstoring och hållbar utveckling samt ekonomisk tillväxt.

Samtidigt är kopplingen mellan ökad tillgänglighet och ekonomisk tillväxt inte helt entydig. Enskilda faktorer för ekonomisk utveckling är svåra att isolera och ett stort antal studier inom området har givit olika resultat beroende på perspektiv, metodval och empiriskt dataunderlag.

2.2 INFRASTRUKTURINVESTERINGAR ÖKAR EKONOMISK TILLVÄXT

Under de senaste två decennierna har det förts en tämligen intensiv debatt om sambandet mellan infrastrukturinvesteringar och ekonomisk tillväxt, både i den politiska sfären och inom den akademiska världen. Den gnista som fick debatten att blossa upp var två vetenskapliga artiklar författade under sent 1980-tal av den amerikanske ekonomen David Alan Aschauer, som indikerade att investeringar i infrastruktur (han studerade inte transportinfrastruktur specifikt) gav ett enormt starkt bidrag till produktionen i näringslivet. Det fanns dock avsevärda brister i den metod Aschauer tillämpat och den efterföljande forskningen visar följaktligen på betydligt mer beskedliga tillväxteffekter.

Även med bättre metoder visar dock den samlade forskningen på att infrastrukturinvesteringar ökar den ekonomiska tillväxten. Olika studier ger dock olika starka samband. Lightart och Martin-Suaréz sammanfattar resultatet från totalt 49 studier och finner genom en så kallad metaanalys att resultaten sammantaget tyder på att en ökning av infrastrukturkapitalet med 1 procent i genomsnitt leder till en produktionsökning i ekonomin på 0,2 procent[1]. I ett liknande arbete, där 33 studier ingick, finner Melo m fl. (2013) en betydligt svagare, men fortsatt positiv effekt: 0.06 procents ökning av produktionen, om infrastrukturkapitalet ökar med 1 procent[2].

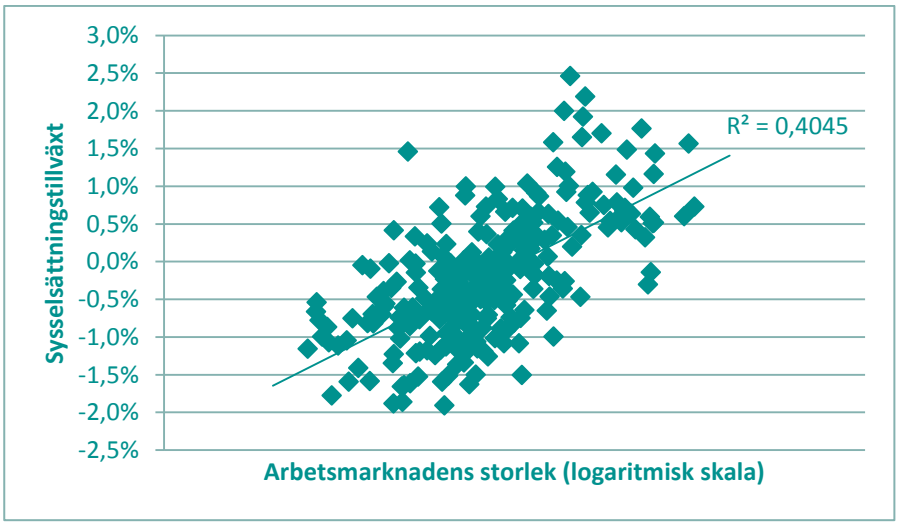
---

[1] Ligthart, J. E., & Suárez, R. M. M. (2011), *The Productivity of Public Capital: A Meta-analysis*, Publicerad i W. Jonkhoff & W. Manshanden (Eds.), *Infrastructure Productivity Evaluation*, Springer Briefs in Economics (s 5–32). Springer New York.

[2] Melo, C.M., Graham, D.J. och Brage-Ardao, R. (2013), *The productivity of transport infrastructure investment: A meta-analysis of empirical evidence, Regional Science and Urban Economics*, 2013, vol. 43, nr 5, s 695-706

Varför är det bra för tillväxten att investera i infrastruktur? Sambandet beror i viss utsträckning på att själva byggandet i sig innebär ökad ekonomisk aktivitet. Men forskning har visat att detta är en underordnad effekt. När det gäller transportinfrastruktur är huvudpoängen att förbättrad infrastruktur normalt ger förbättrade transportmöjligheter, vilket i sig innebär ökad *tillgänglighet* till arbetskraft, arbetsplatser, kunder, varor och tjänster. Denna tillgänglighet ger i sin tur bland annat möjlighet till bättre *matchnin*g mellan utbud och efterfrågan. På arbetsmarknaden innebär det till exempel att företagen kan få precis den arbetskraft de vill ha och behöver, samtidigt som anställda kan hitta precis den arbetsplats där de kan göra bäst nytta.

Det finns alltså teoretiska skäl till varför större arbetsmarknader bör kunna bidra till ökat välstånd. Det finns också många indikationer på att sambandet är starkt också i Sverige. Som ett exempel illustrerar figuren nedan det starka sambandet mellan regionstorleken och framväxten av nya arbetstillfällen i Sveriges kommuner under de senaste tre decennierna.



Figur 3. **Den lokala arbetsmarknadens storlek (tillgänglighet till arbetsplatser) och årlig genomsnittlig sysselsättningstillväxt 1982-2012. Samtliga kommuner i Sverige. Källa: WSP:s bearbetning av data från SCB/rAps samt transportmodellen Sampers.**

Det tycks alltså finnas anledning att sträva efter förbättrad tillgänglighet: så att arbetskraften får *tillgång* till fler arbetsplatser att välja bland, och företagen får *tillgång* till fler arbetssökande.

Hur kan man då beskriva hur många *tillgängliga* arbetsplatser det finns från en viss bostadsort? I allmänna termer kan man säga att tillgänglighet innebär en ”sammanvägning av fördelarna med att vara på en plats, och nackdelarna med att ta sig till den platsen”[3]. Hög tillgänglighet till en arbetsmarknad innebär alltså att det finns ”många” arbetsplatser som det är ”lätt” att nå.

Tillgängligheten kan alltså förbättras antingen genom att arbetsplatserna inom radien blir *fler* (ökad täthet), eller genom att det blir *lättare* att nå befintliga arbetsplatser (förbättrade transportmöjligheter). Utanför de större städerna är möjligheterna att åstadkomma förtätning små. Därför är det framförallt genom bättre transportmöjligheter som tillgängligheten kan öka, matchningen förbättras och skalfördelarna realiseras i sådana områden.

Den direkta effekten av tillgänglighetsförbättringar är att restiden minskar för den som ska ta sig till en viss ort. Nyttan av de minskade restiderna uppstår dock senare genom att resenärerna använder tiden till annat, t.ex. arbeta längre, ha mer fritid eller söka efter ett passande arbete längre bort från hemmet. Tillgänglighetens effekt på regionalekonomin yttrar sig i första hand när de som får del av tillgänglighetsförbättringen använder den till att arbeta mer (sysselsättningseffekter) eller byta till ett för individen bättre anpassat arbete där hen kan göra mer nytta (produktivitetseffekter).

[3] Goodwin, P. and Hensher D (1978) The determinants of travel choice: an overview, In *Determinants of Travel Choice*, Eds. D Hensher and Q. Dalvi, pp. 1—65. Praeger New York

I Sverige har sambandet mellan tillgänglighet och produktivitet skattats på empiriska data från Mälardalen, och sedan implementerats i den så kallade SAMLOK-modellen som Trafikverket använder. De senaste skattningarna[4] indikerar att 1 procents förbättring av tillgängligheten innebär att produktiviteten i genomsnitt ökar med 0,05 procent. Effekten är högre bland höginkomsttagare (med mer specialiserad arbetsmarknad), och mindre i lägre inkomstgrupper. Effekterna av sambandet mellan tillgänglighet och sysselsättning ingår inte i SAMLOK-modellen. Den internationella litteraturen indikerar dock att även det sambandet finns, men framförallt gäller för de lägsta inkomstgrupperna.

Det är i detta ljus som de senaste decenniernas strävan mot regionförstoring ska ses: om den nåbara regionen blir större, så blir fler arbetsplatser tillgängliga. Då kan man, både utifrån teoretiska överväganden och empiriska erfarenheter, förvänta sig att produktivitet och sysselsättning ökar. (Vissa forskare misstänker dock att tillgänglighetsökningar som skapats genom transportsystemförbättringar – ökad lätthet - inte ger fullt ut samma tillväxteffekter, som har visat sig uppstå när tillgängligheten ökar genom ökad närhet (förtätning)[5]).

SCB strukturerar landets kommuner efter deras inbördes arbetsmarknadssamband, och definierar vilka kommuner som kan anses utgöra en gemensam region i funktionellt hänseende – så kallade lokala arbetsmarknader. Sedan 1970-talet har antalet lokala arbetsmarknader i Sverige, som de definieras av SCB, minskat från 187 till 75. Den genomsnittlige invånaren i dag kan alltså sägas ha tillgång till betydligt fler arbetsplatser än för femtio år sedan. På samma sätt har det genomsnittliga företaget tillgång till fler arbetstagare. Tillgängligheten har emellertid inte växt jämnt över landet, och orter utanför de växande storstadsområdena riskerar att hamna på efterkälken. Därför är det naturligt att intresset för (ytterligare) regionförstoring är särskilt stor i sådana mer glest befolkade områden.

I de kommande storregionerna kan man inte förvänta sig att de inomregionala banden växer sig så starka att den administrativa regionen kan utgöra en samlad arbetsmarknad enligt SCBs definition, ens på sikt. Till det blir avstånden för stora - ett extremt exempel är den tilltänkta Norrlandsregionen som blir över 100 mil lång från norr till söder. Men den nya indelningen kan ändå på olika sätt underlätta en fortsatt utveckling mot färre, och därmed större, arbetsmarknadsregioner. I den här rapporten fokuserar vi på frågan om på vilket sätt kollektivtrafiken kan bidra till en sådan utveckling.

2.3 SATSNINGAR PÅ KOLLEKTIVTRAFIK BÖR RIKTAS

Ibland används gränsen en timmes restid när man ska ge en förenklad bild av vad som kan anses vara en tillgänglig arbetsmarknad för den som bor på en viss ort. I själva verket påverkas individers bedömning av hur ”lätt” det är att ta sig till olika potentiella arbetsplatser dock inte bara av själva restiden, utan också till exempel reskostnader, väntetider (turutbud), bekvämlighet och förseningsrisk. För att beskriva den samlade resuppoffringen, där alla dessa faktorer vägs samman, används ibland begreppet *generaliserad reskostnad*.

Det kan alltså vara önskvärt ur ett tillväxtperspektiv att förbättra tillgängligheten genom att göra det ”lättare” att transportera sig, det vill säga minska den generaliserade reskostnaden, särskilt i relationer som kan utgöra ett stråk för arbetspendling. Poängen är då att man därigenom vill locka till flera och längre (arbets-)resor. Samtidigt finns det en potentiell målkonflikt här, eftersom samhället av andra skäl (kanske främst klimatskäl och städernas lokala trängsel- och miljöproblem) vill begränsa biltrafikens omfattning. Att då aktivt stimulera till ökat (bil)resande är naturligtvis problematiskt.

Det är därför inte konstigt att det uppfattas som mera lockande att åstadkomma den eftersträvade tillgängförbättringen genom att göra det ”lättare” att åka kollektivt. Det vill säga: sänka den generaliserade reskostnaden för kollektivresande genom att göra biljetten billigare, förbindelsen

[4] Anderstig, C., Berglund, S., Eliasson, J., Andersson, M., & Pyddoke, R. (2012). Congestion charges and labour market imperfections: “Wider economic benefits” or “losses”? TRB Proceedings.
[5] Börjesson, M.,Eliasson, J., Isacsson,G. (2016): Infrastrukturens påverkan på ekonomisk tillväxt. I Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning – En litteraturöversikt. Utgiven av Konjunkturinstitutet. www.konj.se

snabbare, erbjuda fler turer eller ett pålitligare system. Ett problem är dock att kollektivtrafiken i många relationer erbjuder ett transportalternativ som är så underlägset andra färdmedel att det bara attraherar ett fåtal resenärer. I den situationen kan *kollektivtrafik*tillgängligheten, och de förbättringar man kan åstadkomma inom det området, bli nästan betydelselösa för den sammantagna*, genomsnittliga*, tillgängligheten, och därmed för tillväxten. För att åtgärden ska kunna motiveras ur ett tillväxtperspektiv behöver man identifiera relationer där det kollektiva resandet är – eller kan bli - ganska stort, samtidigt som man med måttliga insatser kan åstadkomma en avsevärd minskning av den generaliserade reskostnaden.

Ett sätt att göra stora, språngvisa, minskningar av den samlade resuppoffringen är att åtgärda ”felande länkar” i systemet: att fokusera på relationer där den generaliserade kostnaden förefaller ”omotiverat” hög. En indikation på omotiverat hög resuppoffring kan vara att restiden är lång, biljettpriset högt etc. jämfört med andra liknande relationer, eller jämfört med den resstandard som erbjuds för bilresande.

3 PLANERING, STYRNING OCH ÅTGÄRDER

3.1 REGIONEN HAR BEGRÄNSAD RÅDIGHET ÖVER INFRASTRUKTUR

Grovt sett kan man skilja mellan två typer av transportplanering: Planering av infrastruktur och planering av trafik. Regionen har olika roll i dessa två skilda processer.

Vad gäller planering av infrastruktur har Trafikverket ansvar för trafikslagsövergripande, långsiktig planering för det samlade transportsystemet. Trafikverket upprättar i samverkan med länsplaneupprättare och andra aktörer den nationella planen för transportinfrastruktur utifrån direktiv och förutsättningar från regeringen. Regeringen fastställer sedan planen. När det gäller den regionala infrastrukturplaneringen är det idag länsstyrelser, regionala självstyrelseorgan eller kommunala samarbetsorgan som upprättar länsplaner för den regionala transportinfrastrukturen.

Planeringsansvaret för vägnätet är således uppdelat mellan Trafikverket och länsplaneupprättarna, där Trafikverket ansvarar för det så kallade ”stamvägnätet”, dvs. europavägar samt ett antal riksvägar med särskild nationell betydelse, medan åtgärder i det övriga statliga vägnätet (framför allt mindre riksvägar och länsvägar) hanteras i länsplanerna under de regionala aktörernas ansvar. Staten har således delegerat planeringsansvaret för det statliga vägnätet till regionerna utifrån ekonomiska ramar som anges av regeringen.

För planering av järnvägsnätet däremot, har Trafikverket numera ansvar för åtgärder och medel för detta. Detta är en återgång till en äldre ordning. Under ett och ett halvt decennium, med början i slutet av 1980-talet, gjordes prioritering av satsningar på så kallade ”länsjärnvägar” på regional nivå, på samma sätt som fortfarande gäller i vägtrafiken.

Det statliga järnvägsnätet delades in i stom- respektive länsjärnvägar i slutet av 1980-talet med motivering att trafikhuvudmännen därmed själva fick ansvar för den regionala tågtrafiken som kunde knytas till ett avgränsat järnvägsnät. Ytterligare motiv var att avgränsningen mellan län respektive Banverket därmed blev tydlig när det gällde ansvaret för infrastrukturen, samt att prioritering mellan olika trafikslag därmed kunde göras på regional nivå.

I samband med planeringsomgången 2004-2015 lyftes dock ansvaret för regionala järnvägar över från länsplanerna till dåvarande Banverket[6]. Regeringens förslag var där att indelning av statliga järnvägar i stam- och länsjärnvägar borde avskaffas igen med bedömningen att stomnätsplanen ska omfatta åtgärder på hela det statliga järnvägsnätet. Dåvarande Banverket skulle administrera statsbidragen till spår, resecentrum och andra anläggningar, liksom för statsbidrag till investeringar i rullande materiel som hör till järnväg som ingår i regional kollektivtrafik.

Bakgrunden till att regeringen 2002 föreslog att indelningen skulle avskaffas var bland annat att kollektivtrafikhuvudmännen hade fått trafikeringsrätt även på stomjärnvägarna i länet vilket medfört att den regionala kollektivtrafiken haft god utveckling på dessa banor. Även delar av SJs ansvar hade förändrats och lagts över på Banverket vilket krävde att annat systemperspektiv än tidigare. Regeringen menade då att indelningen borde avskaffas eftersom järnvägen är ett sammanhängande system i högre grad än väginfrastrukturen och att enskilda insatser inom bannätet ofta har betydelse för hela eller större delar av systemets funktion och kapacitet. En annan anledning till avskaffandet var att länen inte förmått prioritera järnvägsobjekt i länsplanerna i den utsträckning regeringen önskade, eftersom det då skulle tränga ut andra önskade åtgärder i exempelvis vägnätet.

Ansvaret staten idag har är att vidmakthålla funktion för stomnätet inom transportinfrastrukturen, exempelvis järnvägar och europavägar. Inom länsplanerna finns det dock möjligheter för region/län att genom förhandlingar skjuta till medel för att särskilda åtgärder i stomnätet ska genomföras. Detta kan exempelvis bli aktuellt om en åtgärd kan utvecklas så det bättre stämmer överens med de uppsatta regionala målen ifall regionen själva ser särskilda nyttor med en åtgärd utifrån ett regionalt perspektiv.

[6] Regeringens proposition 2001/02:20

Regeringen antog 2015 en nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015–2020[7]. Ett av de prioriterade områdena är attraktiva miljöer och tillgänglighet där Näringsdepartementet lyfter fram den fysiska planeringens betydelse för hållbar regional tillväxt och attraktiva livs- och boendemiljöer. Man menar att de regionalt utvecklingsansvariga aktörerna bör lägga större vikt vid en utvecklad inom- och mellanregional samverkan och dialog kring regional rumslig planering.

3.2 REGIONEN ANSVARAR FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Vad gäller planering av trafik föreskriver lagen om kollektivtrafik att regionala kollektivtrafikmyndigheter ansvarar för planeringen av den regionala kollektivtrafiken och att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet[8]. I de län där kommunerna och landstinget gemensamt bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken ska den regionala kollektivtrafikmyndigheten organiseras som ett kommunalförbund. Detsamma gäller i de län där kommunerna ensamma bär ansvaret för den regionala kollektivtrafiken.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken där behovet av regional kollektivtrafik i länet och över länsgränserna samt mål för kollektivtrafikförsörjningen redovisas. Det är upp till varje kollektivtrafikmyndighet att sätta tidshorisonten för sitt trafikförsörjningsprogram. Till skillnad från länsplanen, som ska vara tolvårig och uppdateras vart fjärde år på nationellt initiativ, kan de regionala trafikförsörjningsprogrammens tidshorisonter därför variera påtagligt mellan län.

3.3 ERFARENHETER FRÅN TIDIGARE REGIONSAMMANSLAGNINGAR BÖR ANVÄNDAS

I slutet av 90-talet genomgick Älvsborgs län, Göteborg och Bohus län samt Skaraborgs län en sammanslagning till en större region – Västra Götalandsregionen (VGR). Bakgrunden till sammanslagningen var delvis att en samordning av sjukvård i området skulle underlätta för invånarna, samt att planering och finansiering av effektiv läns- och lokaltrafik begränsades av de då befintliga länsgränserna.

Ett förarbete hade genomförts där långa buss- och tåglinjer pekades ut som fokusområde för att kunna binda samman regionen. I samband med regionsammanslagningen skapades Västtrafik som blev trafikhuvudman. Visionen var ”Ett Västtrafik” där ett målet vara att ha en gemensam plattform mot resenären, exempelvis websida, hållplatsmiljö och biljettprissystem.

Hinder som har stötts på sedan sammanslagningen är praktiska delar kring det gemensamma biljettprissystemet. Dels har resenärer kritiserat själva viseringsmetoden, dels har de olika zonsystemen varit problematiska att slå samman. Västra Götaland kännetecknas också av att Göteborg sticker ut som en stark magnet för (enkelriktad) pendling, vilket gör att det är svårt att få ihop trafikeringsekonomin då tillbakavändande fordon får låg beläggning.

Åtgärder som man arbetat med inom VGR efter sammanslagningen har varit att försöka skapa en gemensam basstandard för kollektivtrafiken. Strategin har också varit att identifiera pendlingsnaven och att utforma stomlinjer med buss och tåg. Utgångspunkten var att utforma bra matartrafik till utpekade pendlingsnav för att sedan knyta samman pendlingsnaven med storregionala linjer.

[7] Regeringskansliet - *En nationell strategi för hållbar regional tillväxt och attraktionskraft 2015-2020*
[8] SFS 2010:1065 – Lagen om kollektivtrafik

4 WORKSHOP OM FUNKTIONELLA REGIONER

Som inspel till den vidare analysen inom detta uppdrag hölls en workshop med aktörer den 31 maj i Linköping. Följande aktörer var representerade under dagen:

- Svensk Kollektivtrafik
- Östgötatrafiken
- Kalmar länstrafik
- Kollektivtrafikmyndigheten Skåne
- Jönköpings länstrafik
- Regionförbundet i Kalmar län

Syftet med workshopen var att diskutera berörda aktörers syn på framförallt följande frågor:

- Vilka förutsättningar som skulle kunna bidra till att göra den nya regionen mer funktionell?
- Vilken roll kollektivtrafiken skulle kunna spela för att skapa en sådan funktionell region?
- Vilka åtgärder och styrmedel som skulle kunna leda till att kollektivtrafiken bättre skulle kunna stödja utvecklingen mot en framtida funktionell region?

4.1 VAD KÄNNETECKNAR EN FUNKTIONELL REGION?

Diskussionen vid workshopen betonade rörlighetens roll i regionbygget. Man konstaterade att även om det kanske inte blir rimligt att arbetspendla tvärs över den nya storregionen (ens med förbättrade kommunikationer), så kan möjligheten till utbyte över dagen vara ett viktigt kitt för att hålla samman regionen (t ex för besök i administrativa ärenden, tjänstebesök, resor relaterade till högskolestudier eller ”hemmaturism”)

Arbete, boende och högre studier behöver kunna kombineras på ett lätt, enkelt och tryggt sätt, vilket bland annat innebär att arbetsmarknadsregionerna behöver växa. Detta blir nödvändigt för att hantera ett framtida näringsliv där arbetsplatserna blir allt färre och större, samtidigt som man vill att det ska vara möjligt för människor att fortsätta bo mer spritt över regionen. För att de nya regionerna ska kunna uppfylla förväntningarna behöver också hälso- och sjukvården samordnas bättre inom regionen, vilket rimligen kommer att leda till mer specialiserade enheter, och potentiellt längre resor även till sjukvård och rehabilitering.

Samtidigt som man vill möjliggöra ett mångkärnigt boendemönster spelar befolkningskoncentrationer en viktig roll som tillväxtmotorer, och tyngdpunkter för kollektivtrafikplaneringen. Dubbelriktad pendling mellan jämbördiga centra ger bättre kollektivtrafikekonomi. I Region Skåne har man landat i en liknande analys. Där anser man att det omfattande arbetet med att skapa en gemensam ”strukturbild” har varit en viktig framgångsfaktor. Genom Strukturbild Skåne har man nått samsyn kring målet om att forma en flerkärnig region, där några utpekade särskilt starka kärnor fungerar som tillväxtmotorer för hela regionen.

Såväl förbättrad infrastruktur som förbättrat (och förenklat) biljettsystem kan bidra till att underlätta det regionövergripande resandet och bygga den gemensamma regionen.

Slutligen konstaterade man att inte bara den inre tillgängligheten (inom regionen) är avgörande. Även om en funktionell region kommer att kännetecknas av färre gränser, kommer man fortfarande vara i behov av gott samarbete över gränser.

4.2 VILKEN TYP AV KOLLEKTIVTRAFIK BIDRAR TILL ATT SKAPA FUNKTIONELLA REGIONER?

Under denna punkt fortsatte diskussionen om hur de nya regionernas funktion kan underlättas, nu med ännu tydligare fokus på hur kollektivtrafiken kan bidra.

En självklar förutsättning är att de gamla länsgränserna inte ska avspeglas i kollektivtrafiksystemet i den kommande regionen. När det gäller hur systemet fungerar i dag är det uppenbart att länsgränserna spelar stor roll för biljettpriset. I workshopen framfördes dessutom att man upplevde att dagens länsgränser i viss mån påverkar även infrastruktur och trafikering, även om redan man i ganska stor utsträckning har samordnat sina intressen länen emellan, och i samförstånd fördelat ansvaret för sådana länsöverskridande turer som är av gemensamt intresse.

En utgångspunkt för kollektivtrafikplaneringen bör vara att i första hand svara mot pendlingsbehovet i regionen idag, men också – i den mån det är möjligt - skapa en önskad utveckling där fler arbetsplatser kan nås inom en kritisk en-timmesgräns dörr-till-dörr. För att uppnå en timmes restid dörr-till-dörr krävs att restiden station-till-station håller sig inom 50 minuter, helst kortare. Det är främst genom förbättrad järnvägstrafik som man kan förvänta sig att fler tunga orter kan förbindas inom entimmesgränsen. Med ett fokus på ”hela resan” (restiden dörr-till-dörr) blir det viktigt att underlätta byte. Inom kollektivtrafiken handlar det om snabba och bekväma byten mellan stadstrafik (stadsbussar och spårvagnar) och regional trafik. Även att underlätta byten mellan bil och kollektivtrafik, exempelvis genom fler pendelparkeringar utmed järnvägsstråken, kan vara ett verksamt medel för att uppnå ökad räckvidd, och ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

När det gäller att värna kollektivtrafikens konkurrenskraft handlar det, som tidigare nämnts, om att säkra snabba resor dörr-till-dörr. Det är framförallt på långa sträckor som kollektivtrafiken (tåg) har god möjlighet att erbjuda konkurrenskraftiga restider (restidskvoter). Men även inne i städerna finns det möjlighet att konkurrenskraften ökar på sikt, när stadsplaneringen efter hand orienteras om mot tätare strukturer där bilens framkomlighet inte prioriteras lika starkt.

Man nämnde att prissättningen i kollektivtrafiken inte ensidigt bör gynna den som pendlar med kollektivtrafik varje dag. För att kunna stimulera även mer lågfrekvent kollektivresande behöver prisbilden även vara gynnsam för den som använder kollektivtrafiken då och då.

4.3 VILKA MÖJLIGHETER FINNS OCH VILKA ÅTGÄRDER KAN VARA AKTUELLA?

En av frågeställningarna i detta projekt har varit frågan om de lågtrafikerade banorna (eventuellt efter upprustning) skulle kunna spela en roll för att skapa och utveckla nya välfungerande regioner. Elektrifiering av banor med begränsat resande visar sig dock ofta kostsamt, och svårt att motivera samhällsekonomiskt. Vid workshopen framfördes idén att man kanske kan tänka tvärtom: att det faktiskt kan vara en fördel att öka trafiken på banor som inte är elektrifierade - detta medför att de inte behöver drabbas av störningar i form av nedfallande kontaktledningar, och också att de istället kan bli föremål för uppgradering till mer hållbart resande med introduktion av nya typer av fordon och bränslen.

En kärnfråga för den nya regionen blir hur man ska kunna skapa effektivt samarbete över de gamla länsgränserna, så att gamla rivaliteter och kulturella skillnader inte lever kvar och avspeglas i biljettprissystem och trafikeringsmönster. Baserat på erfarenheter från när VGR bildade storregion, föreslogs det att man så snart som möjligt efter regionens bildande bör lägga ner de befintliga kollektivtrafikorganisationerna och starta upp ett nytt trafikbolag.

När det gäller järnvägssträckningar som främst är av intresse för regional trafik, upplever de regionala aktörerna att staten i sin prioritering mellan investeringsobjekt är njugg och ointresserad av att prioritera investeringar som på regional nivå upplevdes som eftersträvansvärda och närmast oumbärliga. I en framtid med större regioner anser man åtminstone att staten i sina prioriteringar bör ta större hänsyn till de regionala önskemålen. Detta förutsätter dock att den nya större regionen lyckas

komma överens om gemensamma prioriteringar internt. Man kan också tänka sig att det är rimligt att flytta ner en del beslutsfattande och prioriteringar på regional nivå, när det blir allt fler objekt som blir ”inom-regionala”. För att detta ska vara en önskvärd utveckling ur regionalt perspektiv, krävs dock att en tillräckligt stor budget följer med det ökade ansvaret.

För att identifiera kandidater för framtida satsningar (järnvägsinvesteringar eller förbättrad trafikering) förefaller det lämpligt att börja med att identifiera sådana relationer mellan stora nav (”tillväxtmotorer”) i regionen där det finns möjlighet att minska restiden påtagligt genom specifika satsningar. I analysen är det också angeläget att beakta vilka möjligheter som finns att med kortade restider och mer robust trafikering knyta regionen närmare till de yttre magneterna i landets storstadsområden: Stockholm, Göteborg och Malmö.

När man analyserar vilka relationer som har ett resandeunderlag stort nog för att motivera nya investeringar, är det viktigt att man tar hänsyn till att resmönstren och resvolymerna kan bli annorlunda i ett modifierat biljettprissystem (t ex avståndsbaserad system), och att det inte enbart är arbetspendling som ska hålla ihop regionen. Även fritidsresandet spelar roll i det sammanhanget.

5 PROCESSEN MOT EN FUNKTIONELL REGION

För att en storregion ska kunna betraktas som funktionell bör de gamla länsgränserna inte ha någon betydelse för hur kollektivtrafiken är uppbyggd. En regionsammanslagning medför möjligheter att gemensamt skapa en funktionell region men på vägen dit behöver hinder beaktas och möjligheter tas till vara på.

5.1 OLIKA GRUNDFÖRUTSÄTTNINGAR OCH HINDER FÖR EN FUNKTIONELL REGION

Demografi och arbetsmarknad

En utmaning i att skapa en kollektivtrafik som binder samman en stor region kan vara den demografiska situationen. Urbaniseringen blir allt tydligare i hela landet, och med den följer ett betydande problem med att upprätthålla kollektivtrafik i vissa delar. De större städerna i en region får sannolikt allt större betydelse, samtidigt som en del kommuner uppvisar en negativ befolkningsutveckling. Förändringar i demografin påverkar sannolikt hur ekonomiskt hållbar vissa satsningar inom kollektivtrafiken kan bli.

Många regioner satsar på kollektivtrafik i stråk. Detta är sannolikt en nödvändighet för att upprätthålla kostnadseffektiv kollektivtrafik, men innebär samtidigt att vissa delar nedprioriteras för att andra ska få förbättrad eller bibehållen kollektivtrafik. Glesbebyggda områden blir troligtvis svåra att kollektivtrafikförsörja ur ett ekonomiskt hållbart perspektiv, samtidigt som satsningar inom tätbebyggda områden kan skapa en effektivare kollektivtrafik. Om glesbebyggda områden får försämrad tillgänglighet tenderar det att ytterligare minska attraktiviteten för just dessa områden.

En större sammanslagen region kan medföra att ett större helhetsgrepp kan tas i planeringen, men å andra sidan kan beslutfattarna tvingas till prioriteringar där vissa områden står utan satsningar, för att man ska kunna lyfta andra delar av regionen. Var satsningar görs kan alltså antingen bidra eller motverka utglesning av landsbygd.

Skillnader i regionala mål, visioner och prioriteringar

Olika län har troligtvis olika intressen, visioner och olika grundförutsättningar vad gäller att skapa en bra grundstruktur för transporter. Befintlig standard på kollektivtrafiken inom olika län skiljer sig åt, vilket dels kan bero på förutsättningar i själva infrastrukturen och dels i kvalitén på trafikering i form av kapacitet. Olika län har sannolikt också olika syn på långsiktig och övergripande inriktning. Ett län kan bestå av en flerkärnig struktur eller att en stor magnet är tongivande i länet. Detta påverkar transportbehovet och sätter delar av ramen för hur planeringen bör se för den nya storregionen.

Hur strukturen ser ut för angränsande län påverkar också. Angränsande län kan bestå av yttre magneter i form av stora nav som kan dra åt olika håll för de olika sammanslagna länen.

Hur kollektivtrafiken rent organisatoriskt är uppbyggd skiljer också då lagen om kollektivtrafik föreskriver att varje län ska ha en regional kollektivtrafikmyndighet och dessa har således en egen organisation, egna biljettsystem och egna prioriteringar.

Prioriteringar för de ingående länen skiljer sig troligtvis åt och en aspekt är hur lyckosamt en sammanslagning till storregion kan bli är hur väl man lyckas komma i land med gemensamma mål, visioner och prioriteringar inom områdena infrastruktur och kollektivtrafik.

5.2 STÖRRE REGIONER INNEBÄR STÖRRE PÅVERKANSMÖJLIGHETER

Den övergripande inriktningen för flera län i landet är på många vis överensstämmande med varandra. Exempelvis ses regionförstoring i huvudsak som en arbetskraftsförsörjningsfråga som syftar till att skapa bra förutsättningar för matchning mellan arbetstagare och arbetsgivare inom det lokala och regionala näringslivet. Här pekas attraktiv kollektivtrafik ut som en viktig pusselbit, framförallt genom att skapa bättre pendlingsmöjligheter och därmed stödja målet om just regionförstoring.

Megatrender så som globalisering, urbanisering och den övergripande demografiska utvecklingen är alla stora utmaningar, men som också skapar nya möjligheter. Även hållbarhet betonas som ett mål av stor betydelse, och då utifrån de tre dimensionerna; social hållbarhet, ekologisk hållbarhet och ekonomisk hållbarhet.

Det finns också gemensamma intressen som kan bidra till en lyckosam sammanslagning, exempelvis försvarsmakt, högskolor och statliga myndigheter. Även hälso- och sjukvård kan samordnas genom regionsammanslagning och skapa en effektiv vård i regionen där vårdkompetens kan placeras och anpassas på ett bra sätt.

Storleken har betydelse

På länsnivå finns det vissa begränsningar kring hur mycket man kan påverka avseende investeringar i infrastruktur i allmänhet och i järnväg i synnerhet. Investeringar i järnvägsinfrastrukturen kräver i regel stora medel där länsplanerna inte räcker till, alternativt medför att inga andra eller få investeringar kan genomföras.

Slås flera län samman till en storregion innebär det att medlen till infrastruktursatsningar ökar samtidigt som behovet och mängden infrastruktur blir större. Rådigheten över infrastrukturen kommer dock inte förändras och den principiella rollfördelningen mellan region och stat och ansvaret för transportplaneringen kvarstår. Däremot kan en storregion agera som en större intressent i dialogen med staten och de kan med större tyngd gentemot Trafikverket driva vilka investeringar som bör prioriteras. Utifrån statens perspektiv kommer varje storregion enligt Inriktningskommitténs förslag att utgöra en sjättedel av riket, vilket ger motiv till Trafikverket att beakta de storregionala visionerna och målbilderna och dess möjligheter till utveckling.

Fördelen med flera sammanslagna investeringsplaner är att dessa medför en helt annan tyngd i vad man som region själva kan uppnå. Skapas en gemensam målbild och vision kan man genom inomregionala förhandlingar prioritera de investeringar som är strategiskt viktigast initialt vid regionsammanslagningen och man kan enklare vara tydlig mot Trafikverket med vad man som region vill uppnå. Detta underlättar sannolikt för Trafikverket att kunna beakta de storregionala möjligheterna till utveckling.

En möjlig utveckling för att ge regionerna större utrymme att själva få göra prioriteringarna skulle kunna vara att åter flytta över ansvaret för länsbanorna till regionerna. Exempelvis skulle de regionala banor som Trafikverket klassat som olönsamma kunna underhållas av storregionen inom ramen för ett samlat anslag till sådant underhåll. Detta blir alltså i viss mån en tillbakagång till det system som rådde tidigare, och måste därmed bedömas med hänsyn till de argument som gjorde att ansvaret flyttades till staten i början av 2000-talet: att det övergripande helhetsperspektivet över hur järnvägssystemet hänger samman och olika delar påverkar varandra kan försvinna.

En annan möjlig utveckling är att ansvaret ligger kvar hos staten, men att de kommande storregionerna får ett större inflytande över Trafikverkets prioriteringar. Detta skulle kunna initieras genom att regeringen ålägger Trafikverket att i sina prioriteringar ta särskild hänsyn till objektens roll i regionbygget. Men en liknande utveckling kan också komma att ske mer spontant, genom att de enade storregionerna helt enkelt blir starkare förhandlingsparter gentemot Trafikverket och därmed får lättare att förändra statens prioriteringar.

I samband med Trafikverkets åtgärdsplanering analyseras samtliga objekt som är aktuella för investeringsplanen med hjälp av så kallad S*amlad effektbedömning (SEB)*, där nyttor och kostnader

värderas mot varandra. En del av bedömningen handlar om hur väl en åtgärd bidrar till att uppnå uppsatta mål, nationella såväl som regionala. En särskild bedömningspunkt avser också hur inomregionalt resande påverkas av en åtgärd. För att Trafikverket ska kunna beakta i vilken mån objekten bidrar till storregionernas utveckling, är det därför angeläget att storregionen själv formulerat tydliga mål och vision.

I Trafikverkets rapport om framtida transportbehov[9] lyfts behovet av att det inom en relativt snar framtid tas fram en strategi för hur det lågtrafikerade järnvägsnätet ska prioriteras på längre sikt, där de lågtrafikerade banornas roll klargörs ur ett systemperspektiv för hela järnvägssystemet

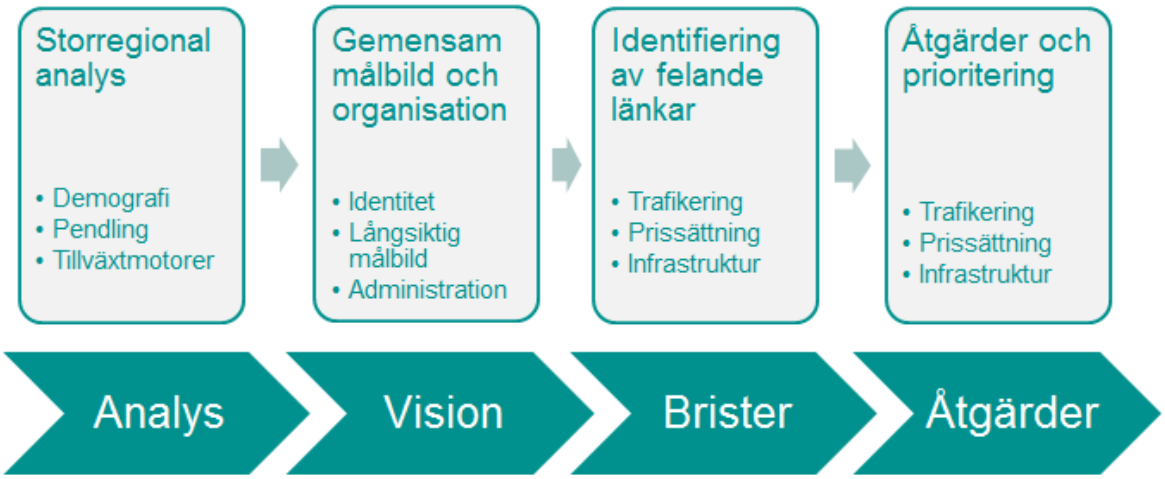
5.3 EN FUNKTIONELL REGION ÄR EN STEGVIS PROCESS

Att skapa förutsättningar för en funktionell storregion är en stegvis process, där kollektivtrafiken är en del. Inom detta arbete har ett förslag till stegvis process identifierats, se figur nedan. Detta kan vara en lämplig arbetsgång för att planera, samordna och skapa en funktionell region med kollektivtrafik som verktyg.

Som ett första steg bör den nya storregionens demografiska utgångspunkter, arbetsmarknad, pendlingsstråk, tillväxtmotorer etc analyseras. Detta ligger till grund för en gemensam bild av regionens förutsättningar.

Näst steg handlar om regionens gemensamma målbild och organisation. Regionbildningen medför att storregionerna måste initiera ett mål- och visionsarbete. Med en gemensam målbild kan storregionen vara tydlig med vad man vill uppnå. Utifrån detta måste kollektivtrafiken organisation hanteras och då kan ramarna för den långsiktiga målbilden konkretiseras.

I ett tredje steg analyseras hur dagens kollektivtrafik behöver utvecklas för att målbild och vision ska kunna uppnås. Resultaten av dessa analyser formuleras som felande länkar mellan dagens kollektivtrafik och de formulerade målen. Utifrån de identifierade bristerna diskuteras och konkretiseras åtgärder, fjärde steget. Detta steg behöver även inkludera prioriteringar av åtgärder utifrån regionens målsättningar.



Figur 4. Schematisk illustration över stegvis process mot funktionell region.

[9] Trafikverket 2015 – Transportbehov och medelsbehov på respektive bandel på lågtrafikerade järnvägsnätet

I nästföljande kapitel görs en fallstudie för Småland-Östergötland där ovanstående processbild tillämpas. I kapitel 6 görs en nulägesanalys vad gäller demografi, arbetsmarknad och pendling. I kapitel 7 diskuteras utgångspunkter och förutsättningar för att skapa en gemensam målbild och organisation för regionen. I kapitel 8 görs en tillgänglighetsbristanalys för att identifiera felande länkar i regionen och i vilken utsträckning det rör sig om trafikering, prissättning eller infrastruktur. I kapitel 9 diskuteras de två sista stegen i figuren ovan; dels exempel på konkreta åtgärder för att komma till rätta med de felande länkarna men även behovet av prioritering av åtgärder för att de tillgängliga medlen används på det sätt som bäst svarar mot regionens gemensamma målbild.

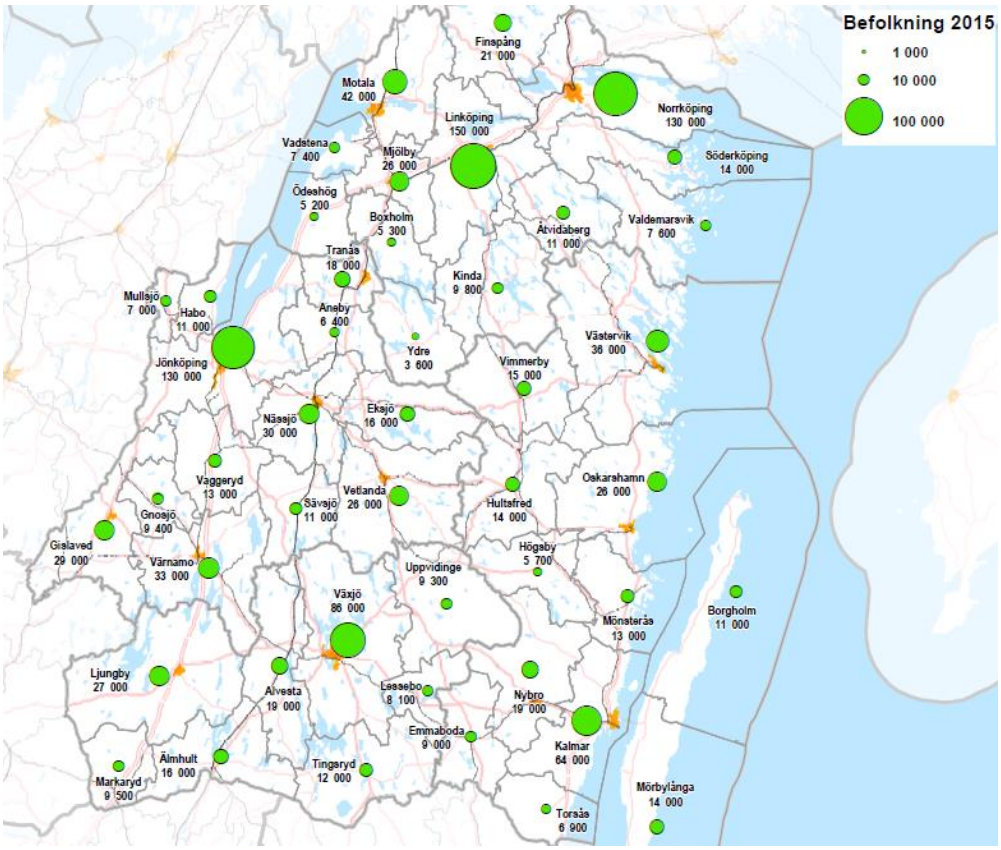
Fokus i fallstudien är de länsöverskridande relationerna inom storregionen Småland-Östergötland. Vid en sammanslagning av flera län till en storregion blir de länsöverskridande relationerna särskilt viktiga för skapandet av en funktionell, gemensam storregion.

6 FALLSTUDIE: NULÄGE

Fallstudien för Småland-Östergötland genomförs genom att tillämpa stegen i processbilden i kapitel 5. I detta kapitel kartläggs nuläget vad gäller demografi, arbetsmarknad och pendling inom Smålands-Östergötlandsregionen. Tillgängligheten i regionen i nuläget analyseras och barriärer för gränsöverskridande resor inom Småland-Östergötland identifieras. I tur och ordning diskuteras hur dagens trafikering, prissättning och infrastruktur gynnar eller missgynnar ett ökat resande över länsgränser. I slutet av kapitlet görs en sammanfattande analys av den relativa betydelsen av dessa olika komponenter i Småland-Östergötland idag.

6.1 STORA SKILLNADER I BEFOLKNINGSUTVECKLING

Enligt Indelningskommitténs förslag efter den första omgången av sonderande samtal[10] föreslås Jönköpings län, Kalmar län, Kronobergs län och Östergötlands län slås samman till en region. Totalt bildar de fyra länen en storregion med 46 kommuner och drygt 1,2 miljoner invånare och knappt 570 000 förvärvsarbetande. Invånarna i storregionen är utspridda över de 46 kommunerna enligt nedanstående figur. Residensstäderna i de fyra respektive länen; Jönköping, Kalmar, Växjö och Linköping, utgör stora nav ur befolkningssynpunkt. Även Norrköping bör betraktas som ett av de större befolkningsnaven.

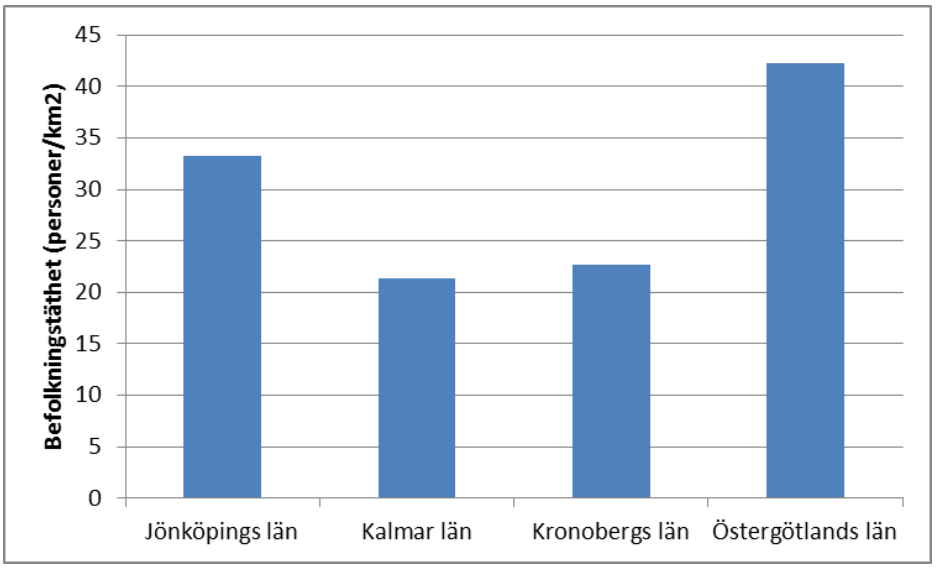


Figur 5. Befolkning i Smålands-Östergötlandsregionen (Nattbefolkning 2015). Källa SCB, layout av WSP.

Ytmässigt är de fyra länen relativt lika, men befolkningsmässigt sticker Östergötland och Jönköpings län ut med betydligt högre befolkning än Kalmar och Kronobergs län. Sammantaget innebär detta att

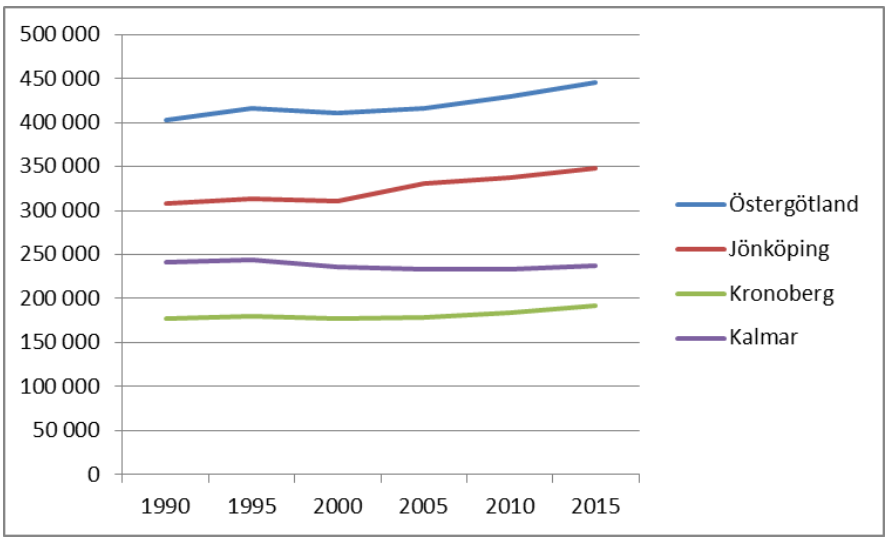
[10] Indelningskommittén (2016) Promemoria Sammanfattning efter första omgången sonderande samtal, 2016-03-31

befolkningstätheten blir nästan dubbel så hög i Östergötland och omkring 50 % högre i Jönköping jämfört med Kalmar och Kronoberg.



Figur 6. Befolkningstäthet (antal personer per km^2). Källa: SCB, WSPs bearbetning.

Östergötland, Jönköpings och Kronobergs län har haft en ökande befolkning under de senaste åren samtidigt som Kalmar har en minskande befolkningsutveckling. I Kalmar län har tillbakagången varit starkast accentuerad bland barn och ungdomar upp till gymnasieåldern (omkring 30 procent). Samtidigt har de äldre åldersgruppernas andel av befolkningen ökat betydligt. Befolkningsprognoser visar att denna utveckling sannolikt fortsätter även under kommande år.[11] Även övriga län har dock problem med befolkningsminskning i vissa områden, särskilt de mindre kommunerna. Detta påverkar underlaget för offentlig service inklusive kollektivtrafiken.



Figur 7, Befolkningsutveckling 1990-2015. Källa: SCB.

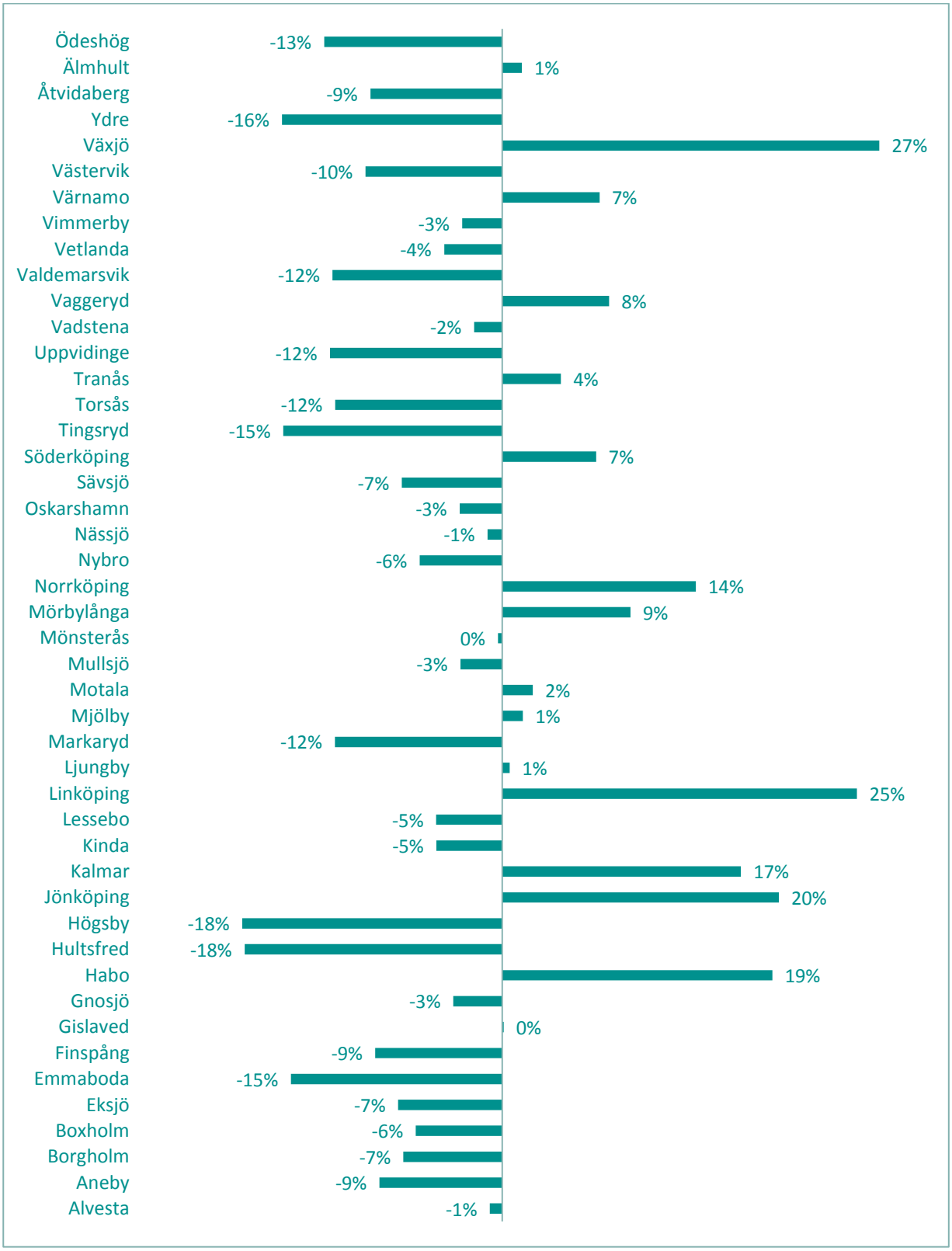
Östergötland har en befolkning som är relativt koncentrerad till de stora orterna – 45 % bor i Linköping eller Norrköping. 85 % av länets befolkning bor i tätort. Detta är en andel som liknar riksgenomsnittet.[12] Kalmar och Kronobergs län, däremot, är mer glesbefolkat och här bor en förhållandevis stor andel av befolkningen utanför tätorterna. I Kronoberg är tätortsboendet 78 %.[13]

Befolkningen i regionen blir mer och mer koncentrerad till de större orterna. I tabell 1 redovisas befolkningsutvecklingen mellan 1990-2015 i kommunerna inom Småland-Östergötland. I 29 av 46

[11] Kalmar läns trafikförsörjningsprogram.
[12] ÅVS Stångådalsbanan
[13] Kronobergs länsplan

kommuner har befolkningen minskat under perioden. Det är framförallt de större orterna som har en stark befolkningsökning.

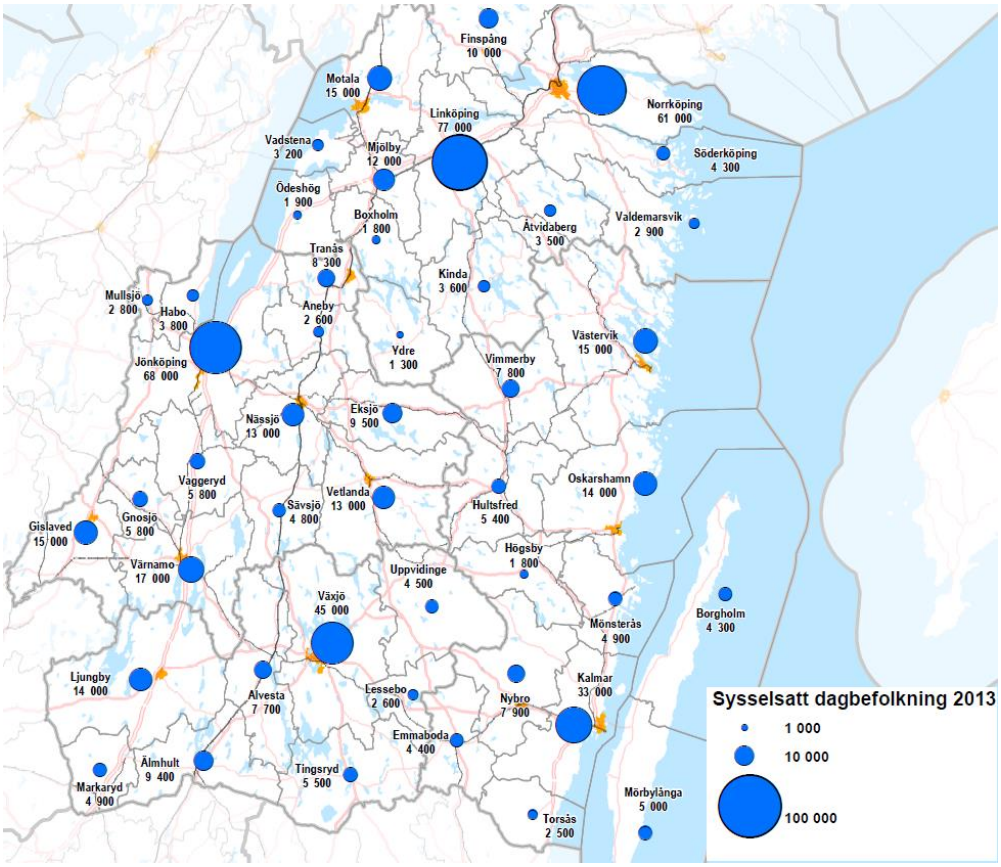
Tabell 1. Befolkningsutveckling per kommun, 1990-2015. Källa SCB.



Med tanke på regionens demografiska situation med en i vissa delar mindre tätbebyggd struktur och små orter kan det innebära större utmaningar i kollektivtrafikförsörjningen än exempelvis i Skåne som är mer tätbebyggt med flera större orter. Landsbygdsområdena med pendlingsavstånd till starka arbetsmarknader behåller sin befolkning medan glesbygden utanför pendlingsstråken har minskande befolkningssiffror.

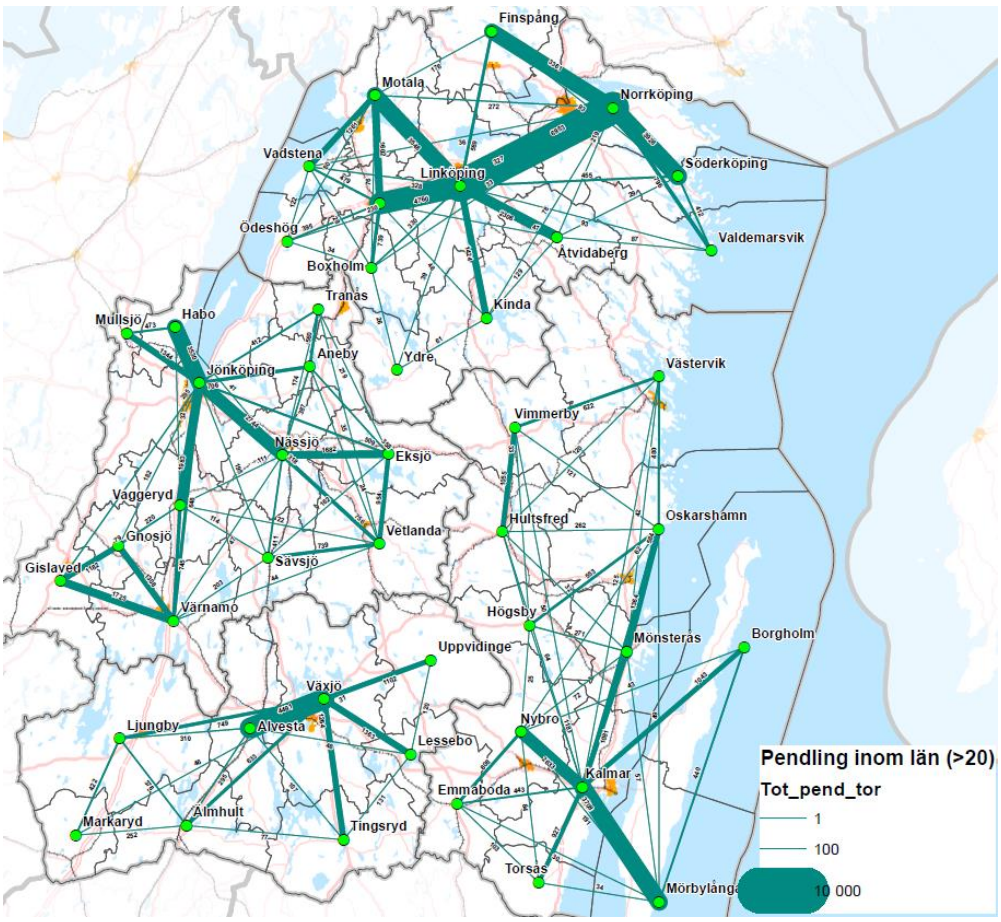
6.2 PENDLINGEN STARKT KOPPLAD TILL DAGENS LÄNSGRÄNSER

Kommunernas relativa storlek när det gäller sysselsatt dagbefolkning redovisas i nedanstående figur. Med dagbefolkning menas förvärvsarbetande inom kommunen och som vistas där dagtid. Residensstäderna utmärker sig även vad gäller antal arbetsplatser i regionen jämfört med övriga kommuner.



Figur 8. Sysselsatt dagbefolkning i Smålands-Östergötlandsregionen (Förvärvsarbetande 2013). Källa SCB, Bearbetad av WSP.

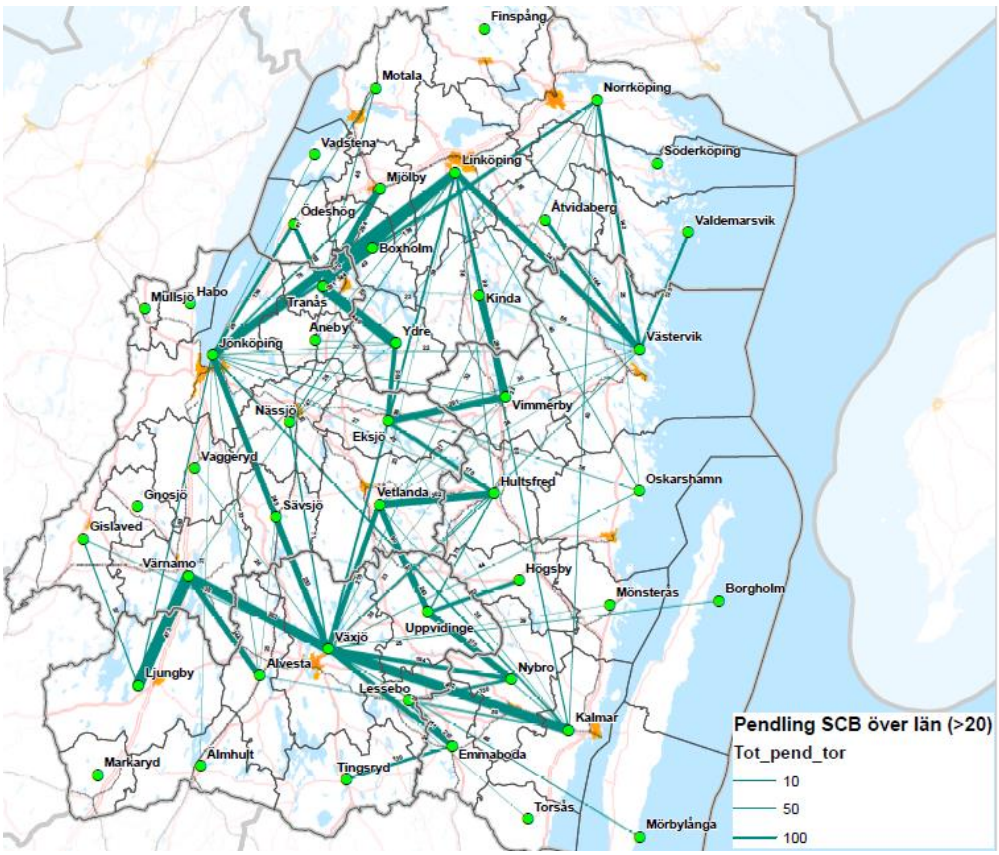
Pendlingsutbytet mellan kommunerna inom storregionen redovisas i figur 9 och figur 10. Notera att statistiken avser boendekommun och arbetsplatskommun. Statistiken säger alltså ingenting om det faktiska resandet eller med vilket färdmedel eventuella resor görs. Notera också skillnaden i skala för flödena på respektive figur. Utifrån figur 9 och figur 10 kan man således konstatera att storleken på pendlingen skiljer betydligt mellan pendling inom länsgränser jämfört med pendling över länsgränser.



Figur 9. Pendlingsutbyte inom respektive län i Smålands-Östergötlandsregionen. Källa SCB, Bearbetad av WSP.

Förutsättningarna för pendling skiljer sig mellan de olika länen. Östergötland har exempelvis relativt korta avstånd mellan flertalet av regionens kommuncentra och Norrköping eller Linköping. Detta underlättar för daglig pendling utan allt för stor uppoffring av tid. Det gör att många kan välja att byta bostadsort och arbetsort oberoende av varandra, något som i sin tur ger många valmöjligheter för regionens invånare.[14] Kalmar har tvärtom en relativt utspridd geografi med glesare befolkningsstruktur. Pendlingen än lägre än genomsnittet för landet och inom länet är utbudet av både arbetskraft och arbetstillfällen begränsat. Totalt sett har ungefär var femte invånare i länet sin bostadsort i en kommun och sitt arbete i en annan[15].

[14] Region Östergötland - Regional strukturbild för Östergötland
[15] Kalmar län – Trafikförsörjningsprogram 2013-2021



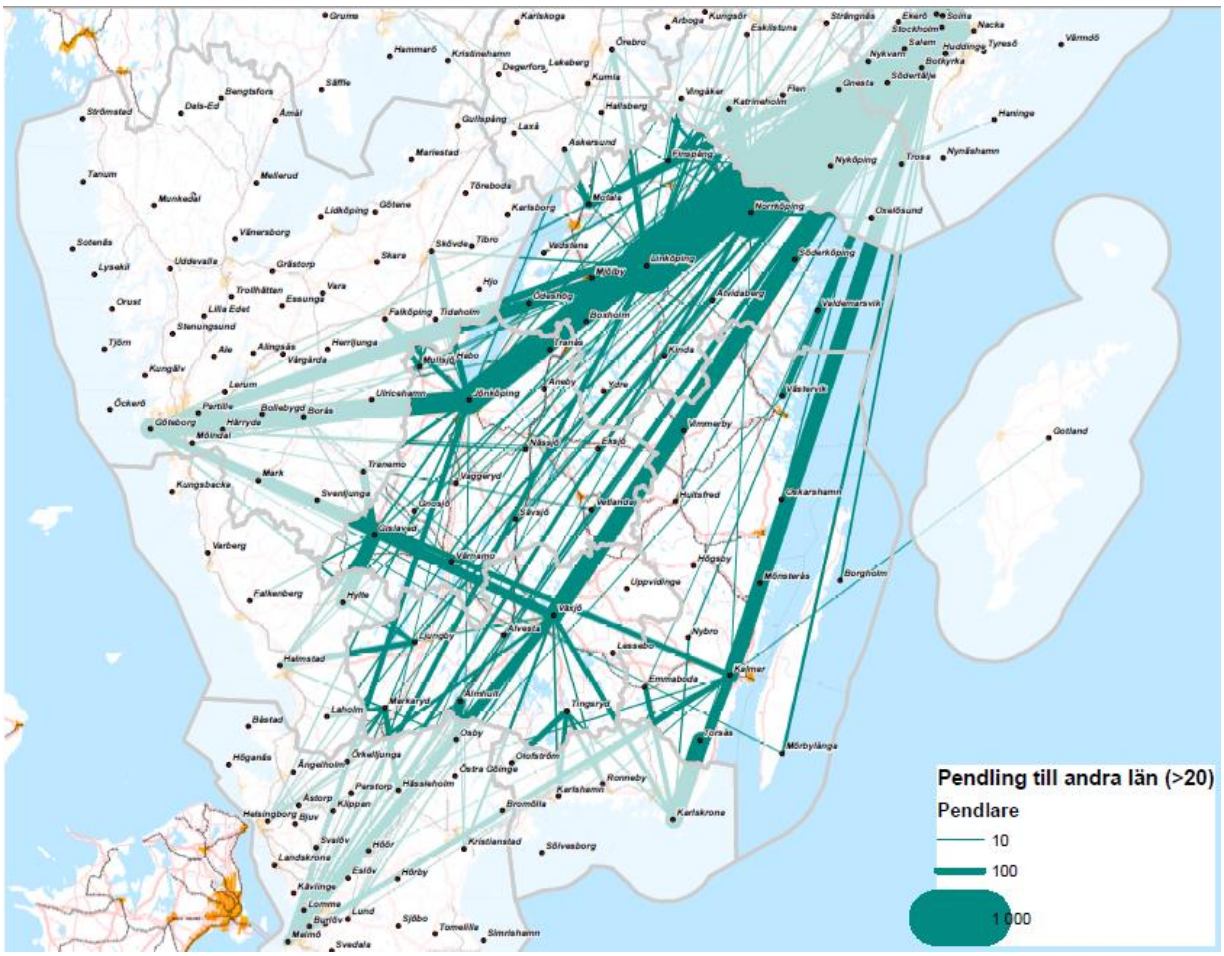
Figur 10. Pendlingsutbyte över länsgräns inom Smålands-Östergötlandsregionen. Källa SCB, Bearbetad av WSP.

Arbetsmarknaden i en del av regionens kommuner är sårbar, dels genom att branschdiversifieringen är lägre än i de befolkningsmässigt större regionerna och dels därför att beroendet av enskilda arbetsgivare i många fall är stor. Detta tillsammans innebär att arbetsmarknaden blir mer känslig för konjunktursvängningar och strukturell nedgång i de branscher som är överrepresenterade i kommunen[16]. Detta betonar vikten av att öka möjligheten till utbyte mellan kommuner för att minska arbetsmarknadens sårbarhet.

I gränsområdena mellan Östergötland och omgivande regioner finns i vissa fall ett stort resande som sträcker sig över regiongränsen. Även från lite mer avlägsna orter i grannregionerna finns starka kopplingar till regionen, till exempel till universitetet och Universitetssjukhuset i Linköping.

I figuren nedan redovisas utpendlingen från storregionen Småland-Östergötland till omkringliggande län. Östergötland har en betydande pendling till Stockholm, och denna reserelation lyfts i Östergötlands regionala trafikförsörjningsprogram som ett högt prioriterat stråk. I Jönköping är i stället utbyte och pendling med Göteborg mycket betydelsefullt. I Kalmar och Kronoberg finns det sedan tidigare ett etablerat samarbete söderut med Skåne och Blekinge. Kronoberg har dessutom ett stort utbyte med Västra Götaland.

[16] Åtgärdsvalsstudie Kalmar/Västervik - Linköping



Figur 11. Pendling från län inom storregionen till utanförliggande län. Källa: SCB, bearbetat av WSP.

6.3 TILLVÄXTEN KONCENTRERAS ALLT MER TILL STÖRRE STÄDER

En regional systemanalys för Östra Götaland genomfördes 2008 av Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Regionförbundet Jönköpings län, Regionförbundet södra Småland och Regionförbundet Östsam. Nedan följer en kort sammanfattning av denna analys.

De befolkningstäta funktionella analysregionerna (sk FA-regioner)[17] inom Östra Götaland har haft den bästa utvecklingen sedan mitten av 1990-talet och förväntas även få det fram till år 2020. De större FA-regionerna uppvisar generellt högre befolkningstillväxt och sysselsättningstillväxt. Utbildningsnivån ökar generellt. Andelen högutbildade har ökat mest inom de FA-regioner som har universitet och högskolor. Därmed kan man konstatera att FA-regionerna Östergötland, Jönköping, Växjö, Kalmar och Blekinge kan karaktäriseras som motorer inom östra Götaland. Samspelet mellan dessa motorer och sammanhängande omland är därför av stor strategisk betydelse. Detsamma gäller samspelet mellan dessa motorer och andra regioncentra; de mellanregionala sambanden.[18]

De olika länen har en fortsatt regionförstoring som mål. För att nå målet större arbetsmarknadsregioner är det särskilt viktigt att stärka sambanden inom och mellan de större FA-områdena samt att stärka tillgängligheten i den nationella och internationella geografin. Infrastrukturen kommer att få en stor betydelse för förändringstakten inom dessa utvecklingsområden. Eftersom bilen har begränsningar när

[17] Sverige är indelat i ett antal funktionella analysregioner (FA-regioner) som används vid nationella och regionala analyser i olika sammanhang. Indelningen skapades för att kunna beskriva aktuella och framtida samband för hur befolkning, arbetsmarknad och ekonomi fungerar och kan komma att utvecklas.

[18] Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i Östra Götaland

det gäller bland annat att klara längre restider blir möjligheterna att utveckla järnvägen av särskild betydelse för en utveckling mot större arbetsmarknadsregioner.

Tillväxten i befolkning och sysselsättning är koncentrerad till respektive läns största städer. Genom lokaliseringen av högskolor och universitet till dessa städer bidrar de till förnyelsen av kunskapskapitalet. För att hela regionen ska dra nytta av det behöver tillgängligheten till respektive läns största städer öka. Förutsättningarna för innovationskraft genom privat och offentligt entreprenörskap ökar därmed och med det även möjligheterna att öka den ekonomiska aktiviteten.

6.4 VIKTIGT ATT IDENTIFIERA STARKA STRÅK

I flera av länens trafikförsörjningsprogram pekar man på behovet av att satsa på de starka stråken mellan kommunhuvudorterna inom län och i angränsande län samt att erbjuda en enkel och attraktiv kollektivtrafik för att locka nya resenärer. Detta är också något som både Västra Götalandsregionen och Region Skåne tillämpat i sina strategier. Reserelationer under 60 minuter pekas ut som viktiga att beakta. Detta är ofta relationer där det går att skapa förutsättningar för daglig pendling.

I den regionala systemanalysen som genomfördes för Östra Götaland som grund för infrastrukturplaneringen 2010-2021 finns ett antal utpekade stråk för regionen. Analysen går säkerligen att återanvända vid den framtida regionbildningen. För att konkretisera processen i denna studie har det utifrån pendlingsstatistiken tagits fram ***exempel*** på stråk som skulle kunna vara intressanta för regionen att fokusera på, se tabell 2. Utgångspunkten är att det krävs en indelning av stråk i dels storregionala stråk och dels pendlingsstråk för att separera olika typer av resande och svara mot olika behov. Med tanke på de långa avstånden mellan de större städerna i storregionen är det svårt att knyta ihop dessa på ett sätt som möjliggöra daglig pendling, dvs. med en restid under 50-60 minuter. Däremot kan det av andra skäl vara viktigt att sammanbinda dessa nav på ett så effektivt sätt som möjligt, dels för att möjliggöra tjänsteresande och annat utbyte i form av t.ex. serviceresor och privatresande och dels för att skapa en sammanhållen storregion.

Stråken i tabell 2 återkommer i kapitel 8 där brister i dessa stråk analyseras.

Tabell 2. Exempel på viktiga stråk inom storregionen Småland-Östergötland.

Storregionala stråk	Stora pendlingsstråk över befintliga länsgränser
Kalmar-Jönköping	Värnamo-Ljungby
Kalmar-Växjö	Tranås-Ydre
Kalmar – Linköping	Växjö-Kalmar
Kalmar – Norrköping	Växjö-Värnamo
Växjö – Jönköping	Linköping-Jönköping
Växjö – Linköping	Linköping-Tranås
Växjö – Norrköping	Vetlanda-Hultsfred
Jönköping – Linköping	Mjölby-Tranås
Jönköping - Norrköping	Eksjö-Vimmerby
Linköping- Norrköping	Vimmerby-Kinda

7 FALLSTUDIE: GEMENSAM MÅLBILD OCH ORGANISATION

I kapitel 6 avhandlas förutsättningar avseende demografi och pendling för den nya storregionen Småland-Östergötland. Detta kapitel går vidare med att diskutera processen kring en gemensam målbild och organisation för den nya regionen.

7.1 ATT GÅ FRÅN FYRA MÅLBILDER TILL EN GEMENSAM

Regionbildningen medför att storregionerna måste initiera ett gemensamt mål- och visionsarbete. Att få en gemensam bild av mål och visioner bör vara en mycket viktig del i att skapa en funktionell storregion.

De fyra länen har tidigare ingått i olika storregionala konstellationer t.ex. i samband med den regionala systemanalysen för Östra Götaland inför infrastrukturplaneringen 2010 (Östergötland, Småland, Blekinge) och i den sydsvenska regionala systemanalysen 2015 (Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne). De fyra länen har även väldigt tydliga, och skilda, yttre magneter som drar. I Östergötland pekas pendlingen mot Stockholm ut som något av det viktigaste att satsa på. I Jönköping är utbyte och pendling med Göteborg mycket betydelsefullt. I Kalmar och Kronoberg finns det sedan tidigare ett etablerat samarbete söderut med Skåne och Blekinge.

Man kan konstatera att de fyra olika länen inom Småland-Östergötland har relativt olika grundförutsättningar vad gäller att skapa en bra grundstruktur för transporter.

- Östergötland har en stor befolkning på en relativt liten koncentrerad yta med tydligt tvåkärnigt centrum och med ett fördelaktigt geografiskt läge med Södra stambanan och E4:an. Östergötland har också en bra grundstruktur för kommunikationer med relativt korta avstånd men brister i kvalitet och kapacitet. Kollektivtrafiken är relativt väl utbyggd med pendeltåget som ryggrad[19].
- Befolkningsnavet Jönköping har ett fördelaktigt läge i vägnätet med E4:an, men däremot sämre tillgänglighet med tåg i och med att Nässjö är den stora knutpunkten för järnvägsnätet i Jönköpings län, och inte Jönköping.
- Kalmar län har i många delar negativ befolkningsutveckling samtidigt som järnvägsnätet i stor utsträckning består av lågtrafikerade, icke-elektrifierade, banor. Kalmar län pekar själva tydligt ut bristfällig infrastruktur och bristande möjligheter att resa säkert och snabbt med kollektivtrafik som en anledning till den begränsade pendlingen, och då även till den låga rörligheten på arbetsmarknaden[20].
- Kronobergs län är också glesbefolkat med en högre grad boende utanför tätorterna, än vad som är vanligt i Sverige, vilket medför problem för transportplaneringen. Åtkomsten till stråken gör att det finmaskigt nät med småvägar måste underhållas[21].

Utifrån ovanstående beskrivning kan man konstatera att de fyra länen har olika utgångspunkter. Detta fordrar att målbilden blir konkret och tydlig så åtgärder kan riktas rätt.

Dessutom kan man utifrån den regionala systemanalysen för Östra Götaland konstatera att den övergripande inriktningen ser relativt lika ut i de olika länen genom att kollektivtrafik ses som ett verktyg för regionförstoring. Därmed finns förutsättningar för att de fyra sammanslagna länen ska kunna få samsyn kring det fortsatta gemensamma arbetet.

---

[19] Region Östergötland - Regional strukturbild för Östergötland
[20] Kalmar län – Regionaltransportplan 2014-2025
[21] Regionförbundet Södra Småland – Länstransportplan för Kronobergs län 2014-2025

7.2 MÖJLIGHETER MED EN GEMENSAM KOLLEKTIVTRAFIKORGANISATION

De fyra län som föreslås gemensamt bilda Smålands-Östergötlandsregionen har var sin regional kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för kollektivtrafiken i sina respektive län.

Inom Kalmar Län har Kalmar Länstrafik (KLT) i uppgift att planera trafiken[22]. KLT är sedan ett par år tillbaka en förvaltning inom landstinget i Kalmar län. Det är landstinget som är den regionala kollektivtrafikmyndigheten med ansvar för kollektivtrafiken.

I Kronoberg slogs Landstinget Kronoberg och Regionförbundet Södra Småland samman 2015 och bildade Region Kronoborg som i samband med det tog över ansvaret för bland annat Kollektivtrafiken[23]. Länstrafiken Kronoberg ansvarar för den lokala och regionala kollektivtrafiken och leds av trafiknämnden i Region Kronoberg.

Jönköpings länstrafik (JLT) driver kollektivtrafiken inom Jönköpings län[24]. Region Jönköpings län är kollektivtrafikmyndighet och ger därmed JLT uppdrag att ansvara för kollektivtrafiken. På motsvarande sätt fungerar det även i dag i Östergötlands län där Region Östergötland är den regionala kollektivtrafikmyndigheten som ger ansvar till bolaget Östgötatrafiken som ansvarar för den dagliga driften av trafiken[25]. Östgötatrafiken har även ett myndighetsuppdrag som innebär att de representerar Region Östergötland på tjänstemannanivå vilket innebär att de också ska vara drivande i utvecklingen av hur framtidens kollektivtrafik ska utformas och utföras.

För att en storregion ska kunna betraktas som funktionell bör de gamla länsgränserna inte ha någon betydelse för hur kollektivtrafiken är uppbyggd. Vid en sammanslagning av länen innebär det att fyra regionala kollektivtrafikmyndigheter som tidigare haft kollektivtrafikansvar för sitt respektive län nu gemensamt ska ansvara för kollektivtrafiken i storregionen. Enligt lagen om regional kollektivtrafik ska det inom varje län finnas **en** regional kollektivtrafikmyndighet vilket för Smålands-Östergötlandsregionen bör betyda att en gemensam kollektivtrafikmyndighet bör upprätthålla ansvaret för kollektivtrafiken. Den stora fördelen med att ha en och samma regionala kollektivtrafikmyndighet för hela storregionen är sannolikt att regionen får ett bättre helhetsgrepp kring kollektivtrafikens planering och utförande.

[22] Kalmar Länstrafik, klt.se/omoss
[23] Länstrafiken Kronoberg, länstrafikenkron.se/om-oss
[24] Jönköpings Länstrafik, jlt.se/om-jlt/
[25] Östgötatrafiken, ostgotatrafiken.se/Om-oss/Vart-uppdrag

8 FALLSTUDIE: IDENTIFIERING AV HUR DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK SKILJER SIG FRÅN MÅLBILDEN

När grundförutsättningarna kartlagts och regionen samlats kring en gemensam målbild, kan man inleda analysen av hur dagens kollektivtrafik skiljer sig från målbilden. Utifrån denna analys kan man dra slutsatser om s.k. felande länkar.

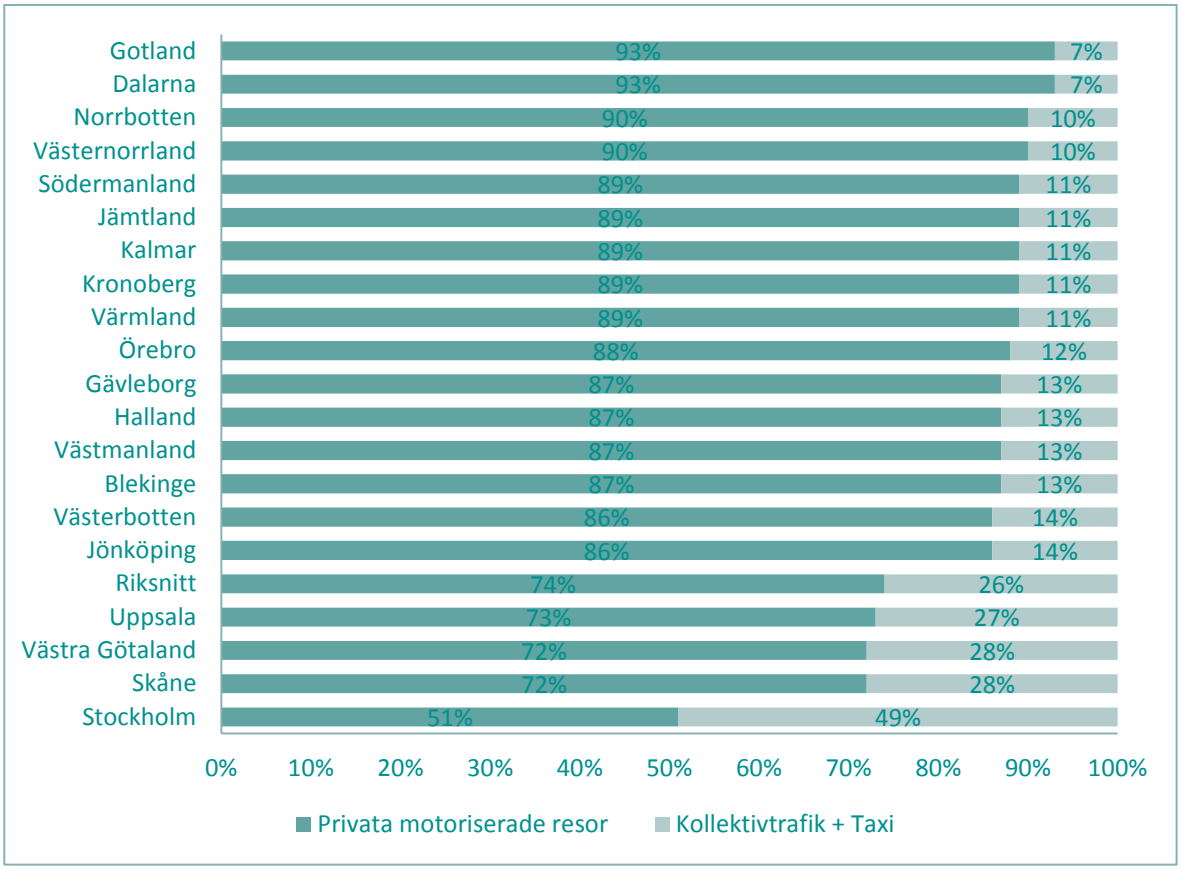
I analysen nedan fokuseras diskussionen på länsöverskridande resor eftersom dessa relationer blir särskilt viktiga vid en sammanslagning av flera regioner till en storregion för att ”bygga ihop” regionen.

8.1 KOLLEKTIVTRAFIKENS KONKURRENSKRAFT ÄR LÅG

Kollektivtrafikens marknadsandel

Kollektivtrafikens marknadsandel[26] skiljer sig markant mellan olika delar av Sverige. I nedanstående figur redovisas marknadsandelen per län för 2015. I Stockholms län sker nästan hälften av resorna med kollektivtrafik. I Skåne, Västra Götaland och Uppsala ligger andelen kring 26-28 % medan de flesta övriga län ligger betydligt lägre med andelar kring 10-15 %.

I de Småländska länen uppgår marknadsandelen till 14 % i Jönköpings län och 11 % i Kalmar och Kronobergs län. Östergötland är inte med i Kollektivtrafikbarometern men ligger enligt egen bedömning någonstans mellan Jönköping och Uppsala i marknadsandel.



Figur 12. Kollektivtrafikens marknadsandel per län. Källa: Kollektivtrafikbarometern 2015, Svensk Kollektivtrafik

[26] I kollektivtrafik inräknas resor med offentligt upphandlad kollektivtrafik, kommersiell buss- och tågtrafik samt taxi. ”Marknaden” här avser enbart resor med motoriserade färdmedel. En resa är en förflyttning med ett specifikt ärende och kan därmed bestå av flera delresor med flera olika färdmedel involverade. Marknadsandelen uppskattas med hjälp av en urvalsundersökning – Kollektivtrafikbarometern.

Marknadsandelen är generellt något högre för resor över 10 km än för resor under 10 km. För Kalmar och Kronoberg är andelen kollektivtrafik för långa resor 15 % medan resor under 10 km har en marknadsandel på 8 %. För Jönköping är motsvarande siffror 16 % respektive 13 %.

Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bil

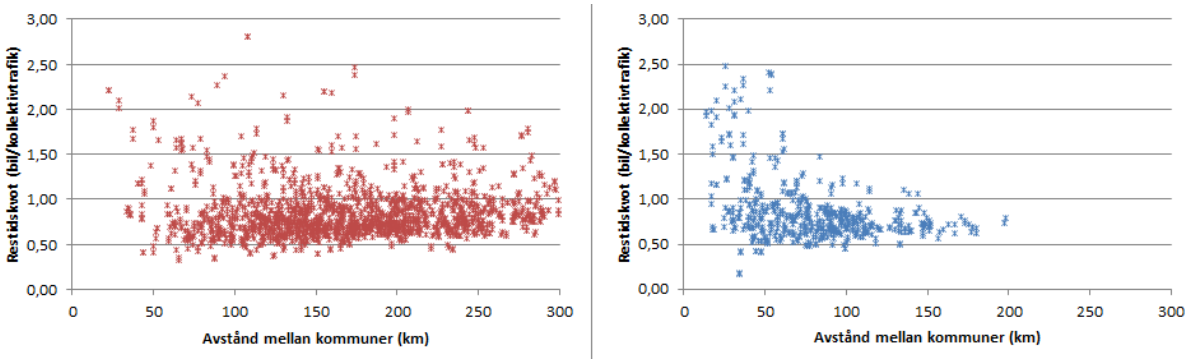
Kollektivtrafikens marknadsandelar kan till viss del förklaras med hur konkurrenskraftigt alternativ det är jämfört med andra trafikslag, framförallt bilen. Inom detta uppdrag har restider mellan alla kommuner inom regionen Småland-Östergötland studerats, dels med kollektivtrafik och dels med bil, för att få en uppfattning av hur restiderna mellan olika delar av storregionen ser ut idag.

Restiderna motsvarar snabbaste restid med kollektivtrafik respektive bil mellan kommunhuvudorterna i respektive kommun. Här redovisas restidskvoten, där de två restiderna ställs mot varandra. En restidskvot på över 1 innebär att kollektivtrafiken är ett snabbare alternativ än bilen. Det bör noteras att detta endast ger en *översiktlig* bild av kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, eftersom även andra faktorer än restid (till exempel kostnad och turutbud) påverkar kollektivtrafikens attraktivitet.

I figurerna nedan redovisas ungefärliga restidskvoter med avseende på avstånd mellan kommuner. Varje punkt i figurerna motsvarar en relation mellan kommunhuvudorter inom Småland-Östergötland. De röda punkterna är de relationer där de två kommunhuvudorterna ligger i olika län (t.ex. Växjö till Kalmar). De blå punkterna motsvarar relationerna där kommunhuvudorterna ligger inom samma län (t.ex. Kalmar till Västervik).

Båda figurerna har en tyngdpunkt under 1, dvs. de allra flesta relationer oavsett om man reser över länsgräns eller inte har en ofördelaktig restid med kollektivtrafik jämfört med bilen. Sammantaget har endast omkring 20 % av relationerna en restidskvot över 1. Vi påminner om att detta endast illustrerar resor mellan kommunhuvudorter. Om restidskvoten redovisades i ett ”dörr-till-dörr”-perspektiv skulle andelen bli betydligt lägre.

En annan slutsats man kan dra av figuren är att det inte verkar skilja speciellt mycket i restidskvot beroende på om resan görs mellan kommuner inom ett och samma län eller om resan görs mellan kommuner i olika län inom Småland-Östergötlandsregionen. Länsöverskridande resor verkar alltså inte vara missgynnade restidsmässigt.



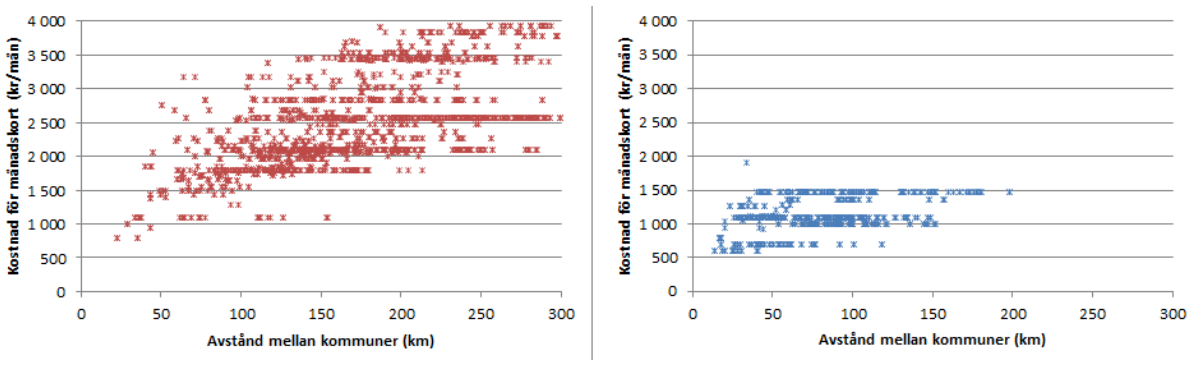
Figur 13 Restidskvot (restid med bil dividerat med restid med kollektivtrafik) mellan kommunhuvudorter i Småland-Östergötland separerat på relationer inom respektive mellan länen. Bilden till vänster illustrerar relationer över länsgräns och bilden till höger relationer inom ett och samma län. Källa: WSPs bearbetning av data från Google.

8.2 DAGENS PRISSÄTTNING MISSGYNNAR LÄNSÖVERSKRIDANDE RESOR

Kostnaden för kollektivtrafikresor kan vara en annan barriär för ökat resande med kollektivtrafik. I nuläget skiljer sig kostnaden för resor inom ett och samma län relativt mycket från resande mellan olika län. Detta är en naturlig följd av de nuvarande kollektivtrafikmyndigheternas ansvarsområden. I figurerna nedan illustreras detta för kommuner inom Småland-Östergötlandsregionen i nuläget.

Varje punkt i figurerna motsvarar en relation mellan kommunhuvudorter inom Småland-Östergötland. De röda punkterna är de relationer där de två kommunhuvudorterna ligger i olika län (t.ex. Växjö till Kalmar). De blå punkterna motsvarar relationerna där kommunhuvudorterna ligger inom samma län (t.ex. Kalmar till Västervik).

Kostnaden för månadskort mellan kommuner i olika län ligger som synes betydligt högre än månadskort inom länen. I genomsnitt för regionen kostar månadskort mellan kommuner inom samma län omkring 1100 kronor (dvs. sett till alla mellankommunala relationer inom respektive län). Om man studerar månadskort för resor mellan län ***under*** 200 km ligger de i genomsnitt på 2300 kronor. Det finns därmed en betydande skillnad i prissättning beroende på om man reser över länsgräns eller håller sig inom ett och samma län även då hänsyn tas till avståndet mellan kommunerna.

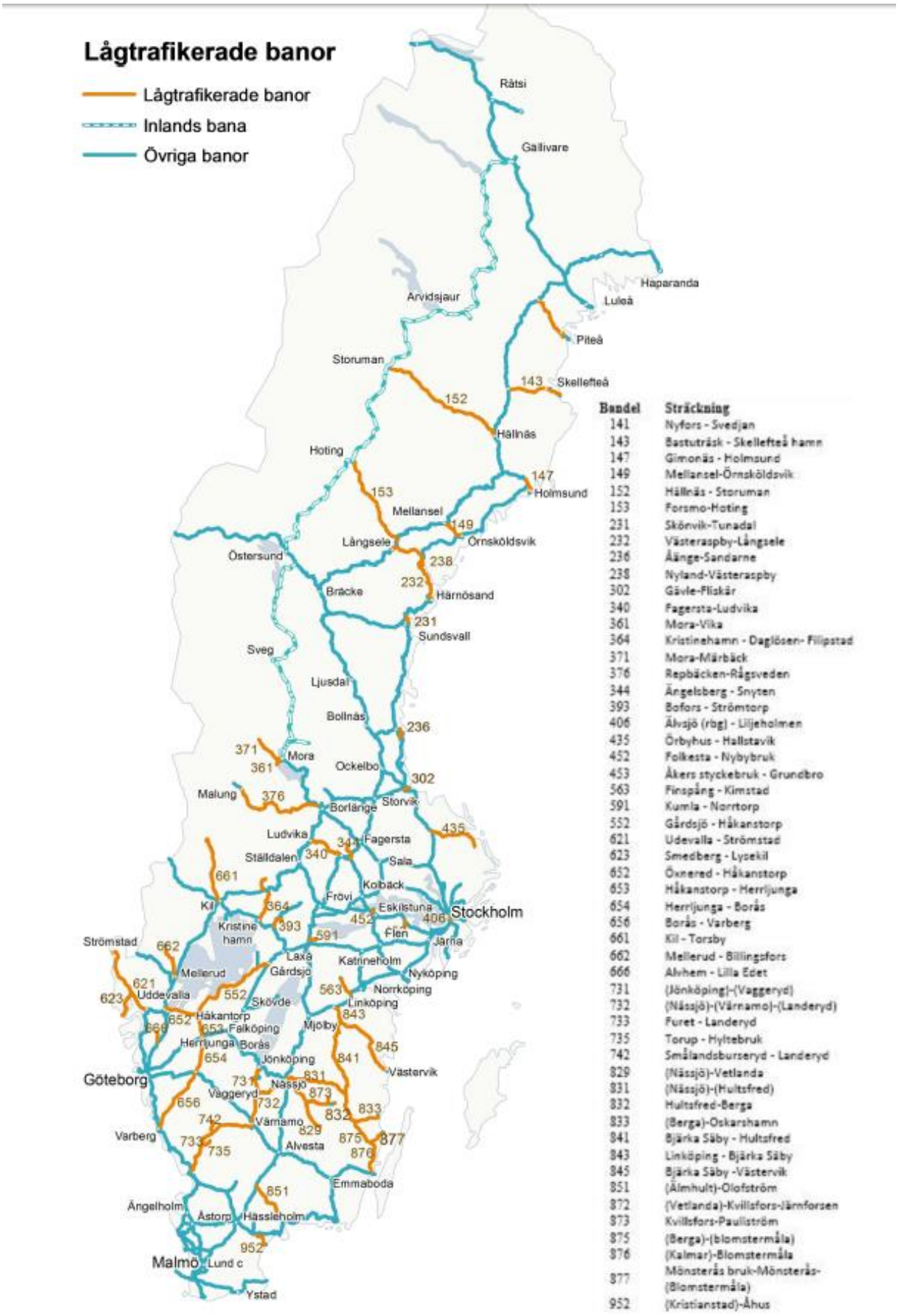


Figur 14. Kostnad för månadskort med kollektivtrafik mellan kommuner i Småland-Östergötland separerat på relationer inom respektive mellan länen. Källa: WSP:s bearbetning av data från respektive kollektivtrafikhuvudmän.

8.3 INFRASTRUKTURSTANDARD AV VARIERANDE KVALITET

Järnvägsnätet i regionen Småland-Östergötland har mycket varierande standard. Å ena sidan går Södra stambanan (Malmö-Katrineholm), Jönköpingsbanan (Nässjö-Falköping) och Kust-till-kust-banan (Göteborg-Kalmar) genom regionen, vilket är banor av hög standard. Dessa är elektrifierade, fjärrstyrda och tillåter högre hastigheter. De tre banorna har en övergripande funktion som är viktig för den nationella och interregionala trafiken. Å andra sidan finns ett antal banor som inte är elektrifierade och där trafiken är begränsad i dagsläget. Exempel på detta är Tjustbanan (Västervik- Linköping) och Stångådalsbanan (Kalmar-Linköping). I figuren nedan redovisas Sveriges järnvägsnät med separering av de lågtrafikerade banorna. I bilaga 1 återfinns en mer utförlig bristanalys baserat på Trafikverkets bedömning i bland annat kapacitetsutredningen från 2011, dels den regionala systemanalys som gjordes av länen i Östra Götaland inför infrastrukturplaneringen 2010-2021 och dels den nyligen avslutade åtgärdsvalsstudien för Stångådalsbanan och Tjustbanan.

Liksom järnvägsinfrastrukturen är väginfrastrukturen av varierande kvalitet inom regionen Småland-Östergötland. Den mest trafikerade vägen är E4 som sträcker sig genom hela landet genom Jönköping, Linköping och Norrköping. Genom Jönköping går även riksväg 40 som binder samman Göteborg på västkusten till Västervik på ostkusten. E22:an sträcker sig från Trelleborg och går tvärs igenom Skåne och Blekinge och längs med ostkusten upp till Norrköping. Stora delar av Småland och Östergötland består dock av vägar med relativt låga hastighetsbegränsningar och med lägre standard, vilket leder till att restiderna i regionen blir relativt långa, se vidare i avsnitt 8.4.



Figur 15. Sveriges järnvägsnät med separering av de lågtrafikerade banorna.

8.4 LÅGA HASTIGHETER I TUNGA STRÅK

Som diskuteras i avsnitten ovan finns i dagsläget brister både i infrastrukturen och i trafikeringen inom storregionen. För att illustrera mer konkret vad detta betyder görs här en översiktlig bristanalys för de relationer som i kapitel 6 pekades ut som exempel på viktiga stråk för regionen Småland-Östergötland, dels storregionala förbindelser och dels starka pendlingsstråk över länsgräns (se tabell 2).

Utöver dessa relationer, som baseras på nuläget vad gäller befolkning och pendling, kan det även vara intressant att analysera vilka stråk som har ***potential*** att öka resandet. Stråk som i nuläget kan vara underprioriterade eller av något skäl missgynnas av dagens länsgränser. Av denna anledning analyseras här även ett antal stråk där pendlingstiden med kollektivtrafik är mycket låg i nuläget. I dessa stråk bör det finnas god potential att höja kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Denna analys ska ses som ett sätt att konkretisera de brister som finns inom storregionen, men är givetvis inte heltäckande. Det är dessutom viktigt att poängtera att det finns andra typer av resor, t.ex. skolpendling, turiststråk och viktiga relationer för att upprätthålla en god service i storregionen, som också bör lyftas och prioriteras.

Det ska också nämnas att fokus framförallt ligger på relationer över länsgräns eftersom de sannolikt är mindre prioriterade i dagsläget än relationer som går inom ett och samma län. Det är i resor mellan län som en sammanslagning av regioner har störst potential att förbättra resandet.

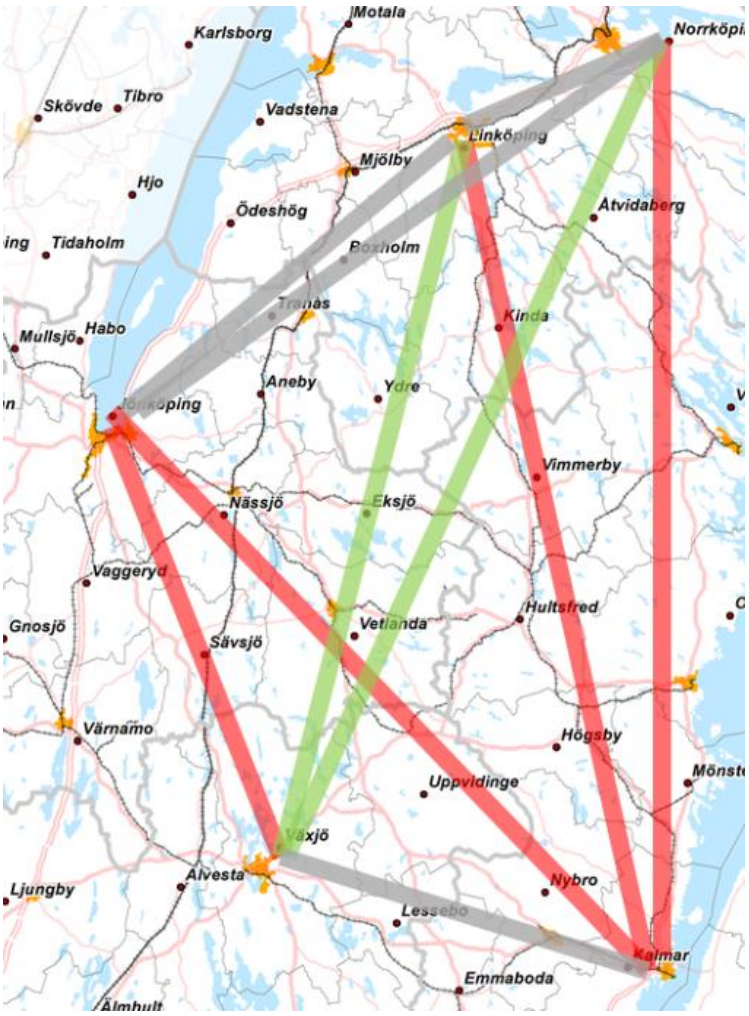
Storregionala förbindelser

I tabell 3 redovisas avstånd, restider och medelfart för de storregionala förbindelserna inom storregionen Småland-Östergötland. Eftersom avstånden mellan dessa städer är relativt långa ger det naturligtvis långa restider. Vad som är intressant är dock att medelfarten är relativt låg i flera av relationerna. Detta är en indikation på att det finns brister i systemet. I vissa fall handlar det om att infrastrukturens kvalitet begränsar hastigheterna, och i andra fall om att trafikeringens upplägg innebär flera byten på vägen vilket förlänger restiderna.

Tabell 3. Avstånd, restider med bil resp. kollektivtrafik, restidskvot, medelfart med bil resp. kollektivtrafik samt antal byten med kollektivtrafik för resande mellan regionens största befolkningsnav. Källa: WSPs sammanställning från GoogleMaps samt SJs hemsida. Restiderna avser kortaste restid.

	Avstånd	Restid med bil	Restid med kollektivtrafik	Restidskvot (restid bil/ kollektivtrafik)	Medelfart bil (km/h)	Medelfart kollektivtrafik (km/h)	Antal byten
Kalmar-Jönköping	210	2:44h	2:55 h	0,94	77	72	2
Kalmar-Växjö	110	1:30 h	1:10 h	1,29	73	94	0
Kalmar – Linköping	240	3:00 h	3:00 h	1,00	80	80	0/1
Kalmar – Norrköping	250	3:00 h	3:22 h	0,89	83	74	1
Växjö – Jönköping	130	1:40 h	1:40 h	1,00	78	78	0-2
Växjö – Linköping	260	2:40 h	1:48 h	1,48	98	144	1
Växjö – Norrköping	280	3:00 h	2:12 h	1,36	93	127	1
Jönköping – Linköping	130	1:15 h	1:33 h	0,81	104	84	1
Jönköping - Norrköping	165	1:40 h	1:57 h	0,85	99	85	1
Linköping- Norrköping	40	0:30 h	0:25 h	1,20	80	96	0

Resultaten från ovanstående tabell illustreras också i nedanstående kartfigur. De storregionala förbindelserna är redovisade där röda stråk har låg medelhastighet och gröna stråk har hög medelhastighet. Grå stråk betraktas ligga någonstans i gränslandet däremellan.



Figur 16. Storregionala förbindelser – reshastighet med kollektivtrafik. Röd: Låg (<80 km/h); Grå: medel (80-100 km/h); Grön: Hög (>100 km/h). Se tabell 3.

Kalmar utmärker sig med relativt låg medelfart till samtliga övriga städer, med såväl bil som kollektivtrafik. Restiden med kollektivtrafik till Jönköping dras ner av det faktum att det krävs byten på vägen. Även om tidtabellerna verkar vara anpassade för korta byten drar det upp restiden. Mellan Kalmar och Linköping finns det en järnvägsförbindelse längs med Stångådalsbanan som möjliggör resa utan byten, men däremot är restiden lång på grund av bristande infrastruktur.

Mellan Kalmar och Växjö är dock förbindelserna bättre både på bil- och kollektivtrafiksidan. Vissa delar av vägsträckan utgörs av 110-väg. Det finns direktförbindelser med tåg med timmestrafik på morgonen. Sett till restiden mellan stationerna i respektive stad har tåget en restidsfördel jämfört med bilen med en restidskvot på omkring 1,3.

Jönköping utmärker sig också på så sätt att det är dåliga restidskvoter till samtliga städer. Det är tydligt att restiderna med kollektivtrafik dras upp på grund av det faktum att det krävs byte i Nässjö oavsett vilken av de andra städerna man ska till. Till Linköping och Norrköping har bilen en klar fördel i och med E4:an som förbinder städerna.

Starka pendlingsstråk över länsgränser

I tabell 4 redovisas de relationer som i kapitel 6.4 pekades ut som stråk med stor pendling i nuläget över befintliga länsgränser inom storregionen Småland-Östergötland. Endast 5 av 10 har en restidskvot[27] över 1, vilket innebär att kollektivtrafiken i dagsläget endast är konkurrenskraftig i hälften av dessa relationer.

I de flesta av fallen med låg restidskvot utgörs kollektivtrafiken av bussförbindelser. Sett ut perspektivet konkurrenskraft gentemot bilen är det därmed inte i första hand infrastrukturen som skapar tillgänglighetsbristen utan framförallt trafikeringen. Mellan Vetlanda och Hultsfred tar bussen exempelvis som snabbast 1 h och 20 minuter jämfört med bilens 55 minuter, och det är många stopp på vägen. Trafikeringen är dessutom väldigt gles.

Mellan Värnamo och Ljungby, som är två stora orter som förbinds av E4:an går det snabbt att förflytta sig både med bil och med buss. Det går direktbussar på sträckan och det är sannolikt svårt att förbättra restiden med buss speciellt mycket. Däremot är det relativt gles trafik (timmestrafik) vilket sannolikt drar ner kollektivtrafikens attraktivitet.

Kostnaden för att resa är en annan aspekt som behöver beaktas. Vad som är en korrekt prissättning behöver analyseras djupare än vad som varit möjlig här, men som konstateras i ett tidigare avsnitt är det betydligt dyrare att resa med kollektivtrafik över länsgräns än inom länsgräns. För pendlingsstråken i tabellen nedan utmärker sig Vimmerby-Kinda med mycket hög kostnad för månadskort i relation till avståndet. Även Vetlanda-Hultsfred, Mjölby-Tranås och Eksjö-Vimmerby har relativt höga priser i relation till avståndet.

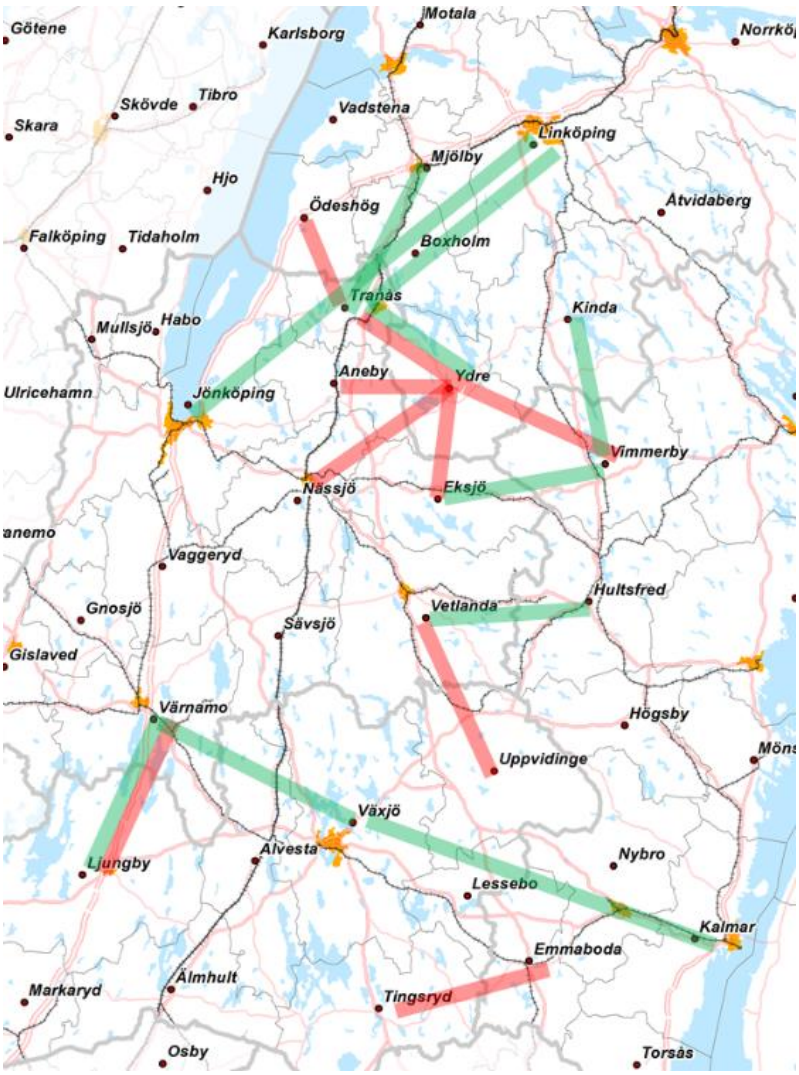
Tabell 4. Exempel på viktiga stråk för pendling över länsgräns

	Avstånd (km)	Restidskvot	Kostnad månadskort
Värnamo-Ljungby	43	0,8	940
Tranås-Ydre	35	0,9	790
Växjö-Kalmar	109	1,3	2380
Växjö-Värnamo	67	1,5	1540
Linköping-Jönköping	128	0,9	2090
Linköping-Tranås	74	2,1	1090
Vetlanda-Hultsfred	63	0,7	1660
Mjölby-Tranås	38	1,8	1090
Eksjö-Vimmerby	60	0,8	1660
Vimmerby-Kinda	40	1,2	1850

Stråk med potential till ökat resande om kollektivtrafiken förbättras

I tabell 5 redovisas ett antal relationer som utmärker sig genom att ha låg genomsnittshastighet i kollektivtrafiken i nuläget samtidigt som avståndet är tillräckligt kort för att möjliggöra daglig pendling. Kollektivtrafiken i dessa stråk har därmed god potential att öka sin attraktivitet. Dels redovisas restiden med kollektivtrafiken idag och dels redovisas en ”potentiell” restid på sträckan om genomsnittshastigheten skulle kunna höjas till 55 km/h. Detta motsvarar den genomsnittliga hastigheten för alla mellankommunala relationer inom storregionen Småland-Östergötland i nuläget. I nedanstående figur är röda stråk relationer med god potential att öka sin attraktivitet gröna stråk är relationer med relativt stort pendlingsutbyte.

[27] Restidskvoten räknas här som restid med bil dividerat med restid med kollektivtrafik



Figur 17. Länsöverskridande stråk med potential till ökat resande om kollektivtrafiken förbättras. Grön: Relationer med relativt stort pendlingsutbyte idag. Röd: Relationer med bristande kollektivstandard, men potential till daglig pendling. Se tabell 4 och tabell 5.

Värnamo-Ljungby dyker upp även i denna tabell, och är en relation med bra infrastruktur. Som konstaterats ovan går det redan i nuläget direktbuss på sträckan och det kan vara svårt att ytterligare öka hastigheten. Däremot kan andra åtgärder höja attraktiviteten på linjen.

Flera av de övriga relationerna innebär att man i nuläget behöver byta på vägen vilket drar upp restiderna. För att ta sig mellan t.ex. Tingsryd och Emmaboda krävs ett byte i Växjö, som gör att färdvägen blir mycket längre.

Ydre utmärker sig genom att förekomma flera gånger i tabellen. Ydre är en relativt liten ort, men har hög pendling till andra län. Kollektivtrafiken verkar dock inte vara optimalt anpassad till denna pendling. Till t.ex. Nässjö och Vimmerby krävs osmidiga byten. Detta noteras också i samband med flertalet röda stråk från Ydre i figuren ovan. Kommunen Ydre tycks alltså missgynnad när det gäller kollektivtrafikstandard i (potentiella) pendlingsrelationer. Det kan vara en följd av att kommunen är lokaliserad i ett ”länshörn” i Östergötlands allra sydligaste del. Många naturliga pendlingsrelationer från Ydre är därmed länsöverskridande, antingen till Kalmar eller till Jönköpings län.

Tabell 5. Stråk med stora brister i kollektivtrafiken där det finns potential till daglig pendling

Stråk		Avstånd (km)	Restid med kollektivtrafik idag	Restid om genomsnittshastighet på 55 km/h[28]
Värnamo	Ljungby	43	00:45	00:38
Vetlanda	Uppvidinge	43	00:45	00:38
Tingsryd	Emmaboda	44	01:27	00:39
Ödeshög	Tranås	34	00:37	00:30
Ydre	Nässjö	53	01:08	00:47
Ydre	Vimmerby	50	02:00	00:45
Ydre	Aneby	51	01:05	00:46
Ydre	Tranås	35	00:40	00:31
Ydre	Eksjö	36	00:37	00:32

[28] Motsvarar nuvarande medelhastighet för kollektivtrafik i samtliga relationer mellan kommunhuvudorter i Småland-Östergötland

9 FALLSTUDIE: ÅTGÄRDER FÖR EN FUNKTIONELL REGION

I kapitel 8 analyseras betydelsen av trafikering, prissättning och infrastruktur för storregionen Småland-Östergötland i nuläget, dels på ett övergripande plan och dels specifikt för vissa relationer som idag har stor pendling mellan län eller potential till ökad pendling.

I detta kapitel diskuteras hur man kan komma till rätta med de felande länkarna. Utifrån Trafikverkets fyrstegsprincip diskuteras följande frågeställningar:

- Vilken trafik med kollektivtrafik behövs för att göra de nya regionerna funktionella?
- Hur bör framtidens infrastruktur för kollektivtrafik se ut för att de nya regionerna ska bli funktionella?
- Hur kan de lågtrafikerade banorna utvecklas för att bidra till funktionella regioner?

Exakt vilken typ av infrastruktur och kollektivtrafik som krävs för att skapa en funktionell region kan inte besvaras här eftersom det är en komplex fråga som bör hanteras i relation till regionens mål och prioriteringar. Resonemangen i detta kapitel förs därmed på en övergripande nivå, men baseras på den regionspecifika analysen som görs i kapitel 6-8.

9.1 FYRSTEGSPRINCIPEN

Fyrstegsprincipen är ett förhållningssätt för planering inom transportsystemet som innebär att möjliga förbättringar i ska prövas stegvis. De fyra stegen innebär att åtgärder ska analyseras i följande ordning:

- **Steg 1**. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. Detta omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer för att minska transportefterfrågan eller föra över resor och transporter till effektivare transportslag.
- **Steg 2**. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Detta steg är insatser planering och påverkan för att använda befintlig infrastruktur effektivare, säkrare och miljövänligare. Bussfiler på trafikintensiva gator är exempel på åtgärder inom detta steg.
- **Steg 3**. Mindre förbättringsåtgärder. Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintligt sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder. Mötesfria vägar med wireräcken är exempel på åtgärder inom detta steg.
- **Steg 4**. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder. Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

Tabell 6. Exempel på åtgärder i respektive steg i Trafikverkets fyrstegsprincip. Källa: Trafikverket, WSPs bearbetning

Steg 1	Synkroniserade bytestider tåg/buss
Steg 2	Tidtabelljustering, till exempel genom att förändra vissa ankomst- eller avgångstider
	Trafiksamordning, samarbete mellan två eller flera järnvägsföretag om ett tågläge. Ett tåg kan då få flera uppdrag, till exempel att fungera som både lokal- och regionaltåg för arbetspendlare.
Steg 3	Fler signaler vid spåren gör att tågen kan gå tätare.
	Snabbare växlar så att tågen kan köra snabbare genom dem.
	Bygga om för att förstärka elkraften för att minska riskerna att tågen blir utan ström.
Steg 4	Bygga nya mötesstationer för tågen.
	Bygga om till dubbelspår eller fyrspår på vissa sträckor.

9.2 VAD KRÄVS FÖR ATT UTVECKLA KOLLEKTIVTRAFIKEN I EN FUNKTIONELL REGION?

Prissättning

Det kan utifrån analysen i kapitel 6 och 8 konstateras att biljettpriset för resor på ungefär samma avstånd skiljer sig betydligt beroende på om resan görs inom län eller över länsgräns. För att en storregion ska kunna betraktas som funktionell finns argument för att de äldre länsgränserna ska vara obetydliga och att samma förutsättningar ska gälla inom hela den nya storregionen. Det kan då bli problematiskt att olika priser förekommer på liknande typer av resor och därmed inte bidra till att skapa en funktionell region. Att pendlingsutbyte begränsas av principiella prissättningsbarriärer kan medföra att sårbarheten för regionen ökar. En person som bor i en arbetsmarknadsregion ska kunna finna en ny arbetsplats inom en annan del av regionen utan att behöva flytta, eller kunna flytta till ett bostadsområde i en annan del av regionen utan att behöva byta arbetsplats. Det handlar därmed om geografiska områden där det är möjligt att pendla mellan arbete och bostad, funktionella samband som korsar såväl kommun- som länsgränser

En av de viktigaste åtgärderna för att underlätta resandet inom storregionen är därmed sannolikt förändrad prissättning. Med en gemensam kollektivtrafikorganisation för en hel storregion bör även biljettsystemet för regionen anpassas för resandet i regionen. Att utforma biljettprissystem och zoner för kollektivtrafiken är dock mycket komplext. Olika mål står mot varandra; systemet ska helst vara enkelt att förstå, ge många resenärer, ge tillräckliga intäkter, upplevas som rättvist och vara effektivt. Ett sätt att få ett mer effektivt system är att öka avståndsdifferentieringen i biljettprissystemet.

Skulle förändringar av biljettprissystemet genomföras skulle det innebära intäktsbortfall för en del resor, vilket måste kompenseras för genom prishöjningar i andra relationer, om inte skattefinansieringsbehovet ska öka. Intäktsbortfall för en part behöver sannolikt kompenseras av en annan.

Utbud

Vad gäller trafikering av nätet sker redan idag mycket länsöverskridande samarbeten. Det finns dock exempel på relativt pendlingstunga stråk inom storregionen där kollektivtrafiken brister vad gäller trafikering. Det bör vara av stor vikt att regionen tydligt pekar ut viktiga noder och stråk för att skapa en gemensam utgångspunkt för trafikeringen inom den nya storregionen.

Konkreta åtgärder kan vara att se över hållplatsstrukturen, dvs. göra fler eller färre hållplatsstopp, eller förbättra samordningen mellan olika linjer och färdsätt. Det kan även handla om fordonskapacitetsåtgärder för att skapa mer kapacitet ombord på fordonen, befintliga eller nya. I detta sammanhang ska inte tillgängligheten till kollektivtrafiken underskattas. Det kan handla om att underlätta pendelparkering i anslutning till busshållplatser och tågstationer, genomföra förbättringsåtgärder i cykelvägnätet och satsa på kollektivtrafiknära samhällsplanering.

Information

Utöver prissättning som diskuteras ovan, är sannolikt brist på samlad information ett av problemen som påverkar det faktiskt resandet över dagens länsgränser. Att skapa en gemensam sökmotor för all kollektivtrafik inom regionen är t.ex. en konkret åtgärd som kan få stor betydelse för tydligheten i systemet och därigenom öka kollektivtrafikresandet.

Infrastruktur

Det är tydligt att stora delar av regionens järnvägsnät är av relativt dålig standard som försvårar pendling med kollektivtrafik. Exakt vilka åtgärder som bör genomföras för Småland-Östergötland tas inte ställning till här eftersom det är en komplex process som bättre hanteras inom ramen för åtgärdsvalsstudier för specifika sträckningar, och samordnad ***prioritering*** där nyttan och kostnaderna för olika satsningar vägs mot varandra. Istället diskuteras infrastrukturåtgärder ur ett generellt perspektiv för att sedan ge ett antal konkreta exempel för regionen.

Drift- och underhållsåtgärder

Inom denna kategori kan man dels diskutera åtgärder som berör processen och information, t.ex. hantering av entreprenadföretag, trafikplanering och förbättrad kommunikation vid perronger, och dels fysiska åtgärder i järnvägsanläggning. Processåtgärder bidrar till att förebygga och avhjälpa störningar medan information minskar omfattningen av redan uppkomna störningar. Den här typen av åtgärder kompletterar underhålls- och reinvesteringsåtgärder och kan ge effekt på något kortare sikt än infrastrukturåtgärder. Exempel på åtgärder som Trafikverket identifierar i kapacitetsutredningen:

- utveckla och förtydliga tågplaneringen med avseende på ökad robusthet och mindre störning, genom simulering och utvecklad tidtabellsplanering
- säkerställa att bättre hänsyn tas till underhålls- och investeringsplaner vid tågplaneringen
- förbättra riktlinjerna för agerande vid störning
- se över utvecklingen och införandet av nytt trafikledningssystem
- se över utvecklingen av mer standardiserade gränssnitt för informationsmottagning mellan Trafikverket och järnvägsföretag

Vad gäller fysiska åtgärder i järnvägsanläggningen kan det handla om byte av spårväxlar, underhåll av kontaktledningar och slipning av spår. Reinvesteringar innebär att gamla delar av anläggningarna byts ut mot nya, till skillnad från att enbart underhålla anläggningarna. Åtgärder för underhåll och reinvesteringar i anläggningarna är ofta kostsamma och det tar lång tid innan de ger effekt. Effekten varierar dessutom beroende på åtgärd och specifik situation. Underhåll och reinvesteringar avser framför allt att återställa anläggningarna så att kapaciteten kan användas fullt ut och att förebygga störningar och avhjälpa konsekvenser när dessa uppstår.

Investeringar

Investeringar avser både mindre investeringsåtgärder (trimningsåtgärder), som i regel kostar mindre än 50 miljoner kronor, och namngivna investeringar som i regel kostar mer än 50 miljoner kronor. Dessa åtgärder avser att skapa mer kapacitet i systemet. Exempel på investeringar är nya mötesspår, samtidiga infarter och plattformsförlängningar.

I inriktningsunderlaget inför transportinfrastrukturplaneringen 2018-2029[29] föreslår Trafikverket att anslaget till trimningsåtgärderna ökas för att minska störningskänsligheten och öka kapaciteten i flaskhalsar. Med trimningsåtgärder menar Trafikverket steg 1 till 3-åtgärder enligt fyrstegsprincipen som kostar upp till 100 miljoner kr, dvs. åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt, åtgärder som innebär att befintlig infrastruktur används effektivare genom styrning, reglering och information samt begränsade ombyggnadsåtgärder som ökar kapaciteten, tillgängligheten, säkerheten och miljön.

Specifika åtgärder för Småland-Östergötland

I Trafikverkets kapacitetsutredning från 2011[30] pekas särskilt delarna Norrköping–Linköping, Jönköping–Nässjö och Hallsberg–Degerön som delar av järnvägsnätet i östra Götaland med kapacitetsbegränsningar. Punktligheten är lägst i anslutning till de större städerna, exempelvis Linköping och Växjö. Persontågen har generellt medelstora merförseningar. Godstågen har generellt små eller inga merförseningar, men det finns några utsatta godstågssträckor med stora merförseningar, till exempel Hallsberg–Nässjö. I den regionala systemanalysen för Östra Götaland konstateras att en ”en stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem, är omodernt eller saknar viktiga järnvägslänkar”. I tabell 7 redovisas olika typer av åtgärder som kan vara aktuella för att skapa förbättrade möjligheter att resa på järnväg i östra Götaland.

[29] Svensk Kollektivtrafik – Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029
[30] Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021

Tabell 7. Åtgärder som föreslås för östra Götaland i kapacitetsutredningen från 2011. Källa: Trafikverket

Sträcka	Typ av åtgärd	Problem	Åtgärd
Norrköping-Linköping	Steg 2	Efterfrågan på fyra pendeltåg per timme, som inte är möjligt att framföra med dagens trafikstruktur	Om de regionala tåg som i dag har slutstation Linköping integreras med pendeltågstrafiken, samtidigt som tågen turas om att stanna vid de mindre stationerna, kan trafiken utökas.
Hallsberg-Degerön	Steg 3	Låg hastighet på grund av tvära kurvor	Ny mötesstation i Jakobshyttan
Sandhem–Nässjö,	Steg 3	Låg hastighet	Samtidig infart på mötesstationerna mellan Sandhem och Nässjö och anpassning för 160 km/tim på delen Bankeryd–Nässjö
Åsbro–Degerön	Steg 4	Hårt belastad sträcka	Åtgärder för att öka kapaciteten föreslås utredas vidare

9.3 HUR KAN DE LÅGTRAFIKERADE BANORNA UTVECKLAS FÖR ATT BIDRA TILL FUNKTIONELLA REGIONER?

En stor del av järnvägsnätet inom Småland-Östergötland består av lågtrafikerade banor. I vilken utsträckning dessa banor kan utvecklas för att bidra till funktionella regioner är en komplex fråga. Ett problem med dessa banor är att genomsnittshastigheten är mycket låg. Som exempel är hastigheten på Stångådalsbanan mellan Kalmar och Linköping endast omkring 70 km/h. Detta gör det svårt att attrahera resenärer.

För att rusta upp banorna krävs relativt omfattande infrastrukturåtgärder. I den nyligen avslutade åtgärdsvalsstudien för Kalmar/Västervik-Linköping görs en genomgående analys av sådana åtgärder. Resultatet visar dessvärre på att det ur samhällsekonomiskt perspektiv är olönsamt att satsa på upprustning av dessa banor.

Detta behöver dock inte innebära att man inte bör satsa på dessa banor alls. Även om det anses olönsamt baserat på den gängse beräkningsmetodiken som bygger på fastslagna officiella förutsättningar och prognoser, finns det värden som inte ingår i kalkylen men som ur ett regionalt perspektiv kan vara mycket betydelsefullt. Ett sådant värde kan vara sårbarhet för förändringar på arbets- och/eller bostadsmarknaden.

Betydelsen för näringen i en region av att satsningar faktiskt görs bör såklart beaktas där *spårfaktorn* kan nämnas i sammanhanget. Att robusta transportlösningar som lagd och välfungerande räls finns, skapar bättre förutsättningar för ökat resande. Det är viktigt att poängtera att den samhällsekonomiska analysen tar avstamp i ett prognosstyrt förhållningssätt till framtiden och inte ett målstyrt. Politisk vilja och vision om utvecklingsinriktning får inget utrymme i en sådan kalkyl. Det finns också forsning som tyder på att resandet utvecklats mer än vad prognoser visat och där den samhällsekonomiska lönsamheten för flera järnvägsprojekt i verkligheten överstiger den beräknade[31].

För att komma ur problematiken att om det inte finns resenärer görs inga satsningar men samtidigt blir det inte fler resenärer om det inte görs några satsningar, krävs det sannolikt en strukturomvandling på ett större plan för att få ekonomi i de lågtrafikerade banorna.

Man ska inte heller glömma bort att det kan finnas trafikerings- och prissättningsrelaterade åtgärder som kan införas för att öka attraktiviteten i de lågtrafikerade banorna. Dessa åtgärder är billigare och

[31] Banverket – Prognos och verklig utveckling 2010

ligger inom regionens direkta rådighet. Det kan t.ex. handla om att se över trafikeringen genom att synkronisera bytestider mellan tåg och buss, se över hållplatsstrukturen längs med banan eller marknadsföra trafiken bättre.

För att komplettera de stråk där lågtrafikerade banor existerar kan stom- och expressbusslinjer för att öka resandet vara ett steg på vägen till järnvägsinvesteringar. Kapacitetsstark busstrafik innebär en lägre investeringskostnad än vad investeringar i järnvägsnätet i regel kräver. Västra Götalandsregionen pekade bland annat ut sträckan mellan Göteborg och Borås som viktigt att satsa på. Boråsbanan, som binder samman städerna, har en låg medelhastighet och attraktiv tågföring har varit svår att genomföra i stråket. Investering i järnvägsnätet fick stå tillbaka till förmån för kapacitetsstark expressbusstrafik där pendlingsutbytet idag är stort. I takt med att resenärsvolymen ökat har nu också beslut fattats om att investera i Boråsbanan som en del av Götalandsbanan.

Ett exempel på bussatsning är det pågående projektet Östersjöexpressen – Ett tåg på gummihjul. Regionförbundet i Kalmar län lät under 2015-16 i samband med projektet *Den attraktiva regionen* (DAR) utreda förutsättningar för ett införande av ett nytt expressbusskoncept. Stråket längs Östersjökusten längs med E22 hade pekats ut som strategiskt viktigt att satsa på för att möjliggöra regionförstoring genom att minska antalet lokala arbetsmarknader i länet.

Det hade konstaterats att det inte finns befolkningsunderlag för dyra investeringar för spårbunden trafik i området och utredningen studerade möjligheterna till att binda samman större befolkningsnav med en busslinje - *ett tåg på gummihjul* - med få stopp för att hålla nere restiden. Idén var att just möjliggöra pendling under en timme och att standard på fordon ska vara hög för att restiden ska kunna nyttjas till arbete, läsning, eller vila. Utredningen föreslog ett införande av expressbusskoncept etappvis mellan städerna Karlskrona, Kalmar, Mönsterås, Oskarshamn och Västervik.

En annan typ av åtgärd för lågtrafikerade banor kan vara att istället för att fokusera på upprustning av banorna genom exempelvis elektrifiering, satsa på trafikering med biodrivmedel. Detta är ett sätt att klimatanpassa järnvägstransporterna samtidigt som det är en betydligt mindre investering än att elektrifiera en hel bana.

9.4 PRIORITERING AV ÅTGÄRDER

I denna studie tas som sagt inte ställning till vilka konkreta åtgärder som regionen Småland-Östergötland bör införa för att skapa en funktionell region. Vilka åtgärder som bör genomföras är snarare resultatet av en process som regionen själva måste gå igenom och som förslagsvis inkluderar de steg som diskuterats i denna rapport. Att skapa en gemensam bild av regionens förutsättningar, målbild och brister bör utgöra grunden i arbetet, och detta är inte något som kan göras av en extern part på förhand.

Med en sammanslagen organisation med ett övergripande huvudansvar för kollektivtrafiken inom hela storregionen finns skäl att tro att administrativa barriärer, prissättningssvårigheter och planeringsproblem reduceras. En sammanslagen organisation med en samlad identitet skapar troligt även ett tydligt varumärke mot resenären och medför att ett större helhetsperspektiv kan tillämpas exempelvis vid upphandling av operatörer.

Det är tydligt att stora delar av regionens järnvägsnät är av relativt dålig standard som försvårar pendling med kollektivtrafik. Vilka åtgärder som bör genomföras är en komplex process som bättre hanteras inom ramen för åtgärdsvalsstudier för specifika sträckningar, och samordnad prioritering där nyttan och kostnaderna för olika satsningar vägs mot varandra. Trafikverket har i sin utredning om lågtrafikerade banor redan lagt grunden för investeringsbehov i vissa av banorna i regionen. Upprustning av banorna i Småland-Östergötland kräver i de flesta fall förbättringsåtgärder och nyinvesteringar/ombyggnadsåtgärder. Dessa åtgärder är dock kostsamma, och med tanke på att infrastrukturbudgeten är begränsad krävs en prioritering av åtgärder.

Oavsett om pengarna för (järnvägs-)infrastrukturen hanteras statligt, via nationell plan, eller regionalt kommer det alltid behövas avvägningar mellan olika objekt inom en begränsad budget. Det kommer att

vara helt avgörande att man inom storregionen kan komma överens om vilka regionala projekt som är allra mest angelägna för den regionala utvecklingen.

I Åtgärdsvalsstudien för Kalmar/Västervik-Linköping framgår att det saknas helhetsperspektiv över de regionala banorna Stångådalsbanan samt Tjustbanan eftersom behoven längs stråken bevakas genom olika intressen och att det saknas en gemensam plattform att utgå ifrån, men också att det saknas en gemensam uttalad målbild för stråken. Det formuleras även att samordnade insatser saknas för att kunna synliggöra behoven längs stråken.

Eftersom Trafikverket ansvarar för järnvägsinfrastrukturen idag är det också Trafikverket/staten som i första hand har rådighet över de åtgärder som kan vara aktuella för att lösa de brister och hinder som finns i dagens infrastruktur inom Småland-Östergötland. Inom länsplanerna finns det dock möjligheter för region/län att genom förhandlingar skjuta till medel för att särskilda åtgärder i stomnätet ska genomföras.

10 SLUTSATSER FRÅN FALLSTUDIEN OM SMÅLAND-ÖSTERGÖTLAND

Brister

I analysen av hur dagens kollektivtrafik i Småland Östergötland skiljer sig från den övergripande målbilden av vad som definierar en funktionell region kan man dra följande slutsatser om s.k. felande länkar eller brister.

- Marknadsandelen bör kunna öka, särskilt i Kalmar och Kronobergs län som i nuläget har en relativt låg marknadsandel sett ur ett nationellt perspektiv.
- Kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är generellt sett låg, oavsett om man studerar resor inom län eller resor mellan län inom regionen Småland-Östergötland. Det verkar, ur ett restidsperspektiv, inte som att resor mellan län missgynnas jämfört med resor inom län.
- Prissättningen för länsöverskridande pendling är en allvarlig barriär. Prissättningen för samma reslängd skiljer sig betydligt om man jämför resor inom län med resor mellan län.
- Infrastrukturen i länet varierar stort vilket gör att olika delar av regionen har olika förutsättningar för kollektivtrafik.
- Det är i flera fall mycket långsamma förbindelser mellan de stora befolkningsnaven i storregionen, framförallt från Kalmar.
- Det finns stor potential att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft för den dagliga pendlingen. För de största pendlingsstråken över länsgränserna i nuläget är det inte i första hand infrastruktur som är den största bristen utan framförallt trafikering och prissättning.

Hur kan de lågtrafikerade banorna utvecklas för att bidra till funktionella regioner?

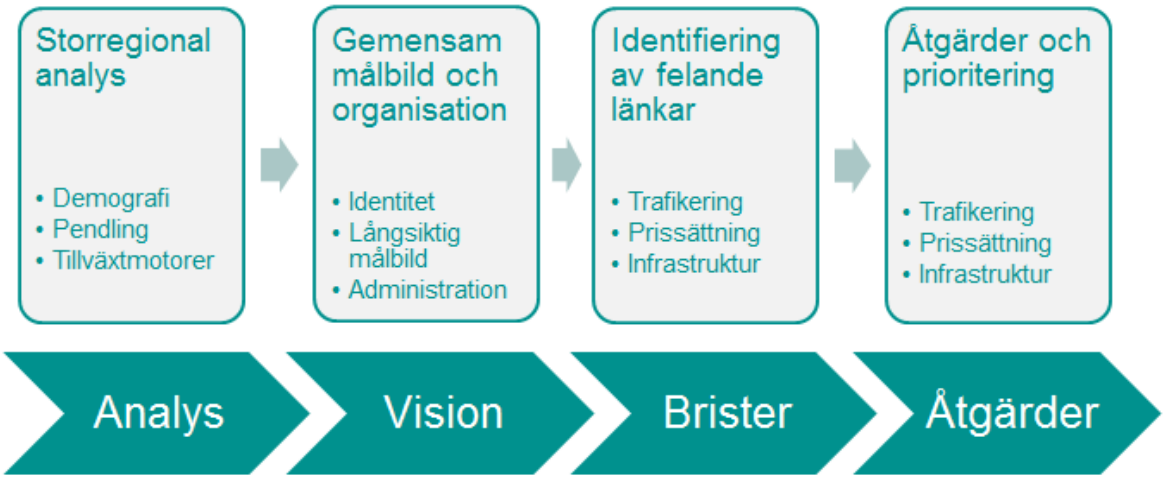
- Lagd räls är en potential och är en redan genomförd investering och järnvägstrafik betraktas som mer attraktivt än busstrafik på längre sträckor.
- För att rusta upp banorna krävs relativt omfattande infrastrukturåtgärder. Den nyligen avslutade åtgärdsvalsstudien för Kalmar/Västervik-Linköping visar att det ur samhällsekonomiskt perspektiv är olönsamt att satsa på upprustning av dessa banor. Detta behöver dock inte innebära att man inte bör satsa på dessa banor alls. Även om det anses olönsamt ur den gängse beräkningsmetodiken, finns det värden som inte ingår i kalkylen som ur ett regionalt perspektiv kan vara mycket betydelsefullt. Ett sådant värde kan vara sårbarhet för förändringar på arbets- och bostadsmarknaden.
- För att komma ur problematiken att om det inte finns resenärer görs inga satsningar men samtidigt blir det inte fler resenärer om det inte görs några satsningar, krävs det sannolikt en strukturomvandling på ett större plan för att få ekonomi i de lågtrafikerade banorna.
    - Slås flera län samman till en storregion innebär det att medlen till infrastruktursatsningar ökar samtidigt som behovet och mängden infrastruktur blir större. Rådigheten över infrastrukturen kommer inte förändras, men däremot kan en storregion agera som en större intressent i dialogen med staten och de kan med större tyngd gentemot Trafikverket driva vilka investeringar som bör prioriteras.
    - Detta kräver dock att regionen har en gemensam målbild. Oavsett om pengarna för (järnvägs-)infrastrukturen hanteras statligt, via nationell plan, eller regionalt kommer det alltid behövas avvägningar mellan olika objekt inom en begränsad budget. Det kommer att vara helt avgörande att man inom storregionen kan komma överens om vilka regionala projekt som är allra mest angelägna för den regionala utvecklingen.
- Det kan finnas trafikerings- och prissättningsrelaterade åtgärder som kan införas för att öka attraktiviteten i de lågtrafikerade banorna. Dessa åtgärder är billigare och ligger inom regionens direkta rådighet. Det kan t.ex. handla om att se över trafikeringen genom att

synkronisera bytestider mellan tåg och buss, se över hållplatsstrukturen längs med banan eller marknadsföra trafiken bättre.

- En annan typ av åtgärd för lågtrafikerade banor kan vara att istället för att fokusera på upprustning av banorna genom exempelvis elektrifiering, satsa på trafikering med biodrivmedel. Detta är ett sätt att klimatanpassa järnvägstransporterna samtidigt som det är en betydligt mindre investering än att elektrifiera en hel bana.

11 SAMMANFATTANDE REKOMMENDATIONER

Att skapa förutsättningar för en funktionell storregion är en stegvis process, där kollektivtrafiken är en del. Inom detta arbete har ett förslag till stegvis process identifierats, se figur nedan. Detta kan vara en lämplig arbetsgång för att planera, samordna och skapa en funktionell region med kollektivtrafik som verktyg och kan ses som en checklista för aspekter som bör beaktas i strävan mot en ny funktionell region.



Figur 18. Schematisk illustration över stegvis process mot funktionell region.

Baserat på tillämpningen av denna processmodell för Småland-Östergötlandsregionen har följande rekommendationer tagits fram. Dessa är i stor utsträckning tillämpbara på hela Sverige, eftersom liknande förutsättningar och problem som för Småland-Östergötland sannolikt återfinns i de flesta regioner i landet.

Sammanfattande rekommendationer:

- Med tanke på de olika förutsättningarna vad gäller exempelvis befolkningsutveckling, pendling och infrastruktur i de befintliga länen är det viktigt att skapa en gemensam bild av regionens förutsättningar som grund för det storregionala samarbetet.
- Ett tydligt utpekande av viktiga noder och stråk inom regionen bör göras
- Skapa en gemensam målbild och vision för att kunna peka ut den övergripande inriktningen för storregionen
- De gamla länsgränserna bör inte ha någon betydelse för hur kollektivtrafiken är uppbyggd..
    - Slå samman de befintliga regionala kollektivtrafikmyndigheterna och skapa en gemensam kollektivtrafikmyndighet
    - Prissättning: Gemensamt biljettprissystem som inte missgynnar resande över de befintliga länsgränserna.
    - Ny och gemensam identitet
- Gör en gemensam prioritering mellan olika kollektivtrafikstråk. Denna utredning visar att tillgängligheten mellan några av de stora befolkningsnaven i regionen är bristfällig. Det finns också brister i de stora pendlingsstråken över dagens befintliga länsgränser.
- Prioritera åtgärder för dessa stråk.
- Exempel på åtgärder som skulle kunna vara lämpliga är:
    - Trafikering:
        - Minska den generaliserade kostnaden. Särskilt i stråk där det har stor betydelse för tillgängligheten, antingen genom att minska den monetära kostnaden eller restiden.
    - Infrastruktur: prioritera infrastrukturåtgärder utifrån regionens grundförutsättningar, målbild, prioriterade stråk och kostnader

- Utnyttja tyngden av att vara en större region i förhandlingar med Trafikverket. På länsnivå är påverkansutrymmet begränsat avseende investeringar i infrastruktur i allmänhet och i järnväg i synnerhet. Därför motiverar det att Trafikverket får ett tydligt direktiv om att i sina prioriteringar beakta storregionernas möjlighet till utveckling. Detta förutsätter dock att storregionerna själva formulerat mål, visioner och prioriteringar.
- Lagd räls kan innebära att man kan skapa tillgänglighet till låg kostnad. Ett steg på vägen för att få upp resandevolymerna kan vara att satsa på stom- och expressbusslinjer, som ett initialt alternativ till järnvägsinvesteringar. Kapacitetsstark busstrafik gå att införa till en lägre investeringskostnad än vad investeringar i järnvägsnätet i regel kräver.

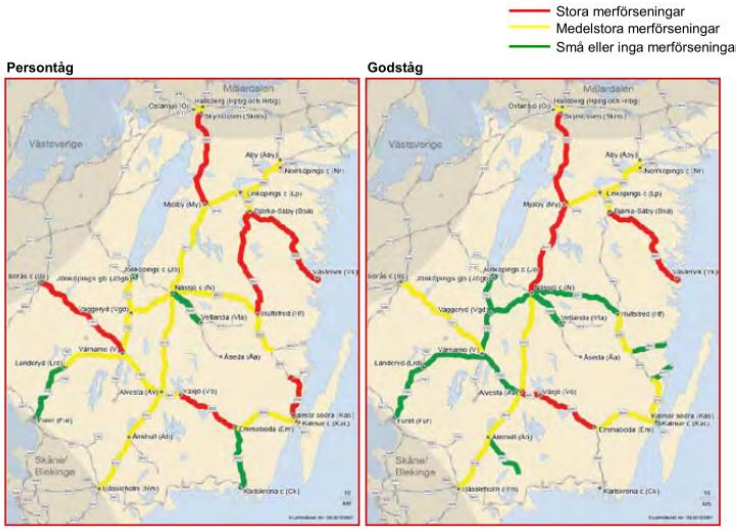
BILAGA 1: BRISTER I JÄRNVÄGSNÄTET

Den följande bristanalysen baseras på i huvudsak tre källor, dels Trafikverkets bedömning i bland annat kapacitetsutredningen från 2011, dels den regionala systemanalys som gjordes av länen i Östra Götaland inför infrastrukturplaneringen 2010-2021 och dels den nyligen avslutade åtgärdsvalsstudien för Stångådalsbanan och Tjustbanan.

Fokus är järnvägsinfrastrukturen, vilket är naturligt med tanke på att syftet med denna rapport är att analysera vilka kollektivtrafikåtgärder som behöver göras för att de framtida regionerna ska bli funktionella. Det finns dock betydande brister även i väginfrastrukturen vilket påverkar tillgänglighet och restider med såväl personbil som buss.

I Trafikverkets kapacitetsutredning från 2011[32] pekas särskilt delarna Norrköping–Linköping, Jönköping–Nässjö och Hallsberg–Degerön som delar av järnvägsnätet i östra Götaland med kapacitetsbegränsningar. Punktligheten är sämst i anslutning till de större städerna, exempelvis Linköping och Växjö. Persontågen har generellt medelstora merförseningar. Godstågen har generellt små eller inga merförseningar, men det finns några utsatta godstågssträckor med stora merförseningar, till exempel Hallsberg–Nässjö.

I den regionala systemanalysen för Östra Götaland konstateras att en ”en stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem, är omodernt eller saknar viktiga järnvägslänkar”. I nedanstående figur redovisas punktligheten i östra Götaland enligt kapacitetsutredningen.



Figur 19. Punktlighet (anläggningsmerförseningar) i östra Götaland

De mer trafikerade banorna

Södra stambanan

Södra stambanan går mellan Malmö och Stockholm och utgör stommen i de mellanregionala förbindelserna inom östra Götaland. Södra stambanan är landets mest trafikerade järnvägsstråk och är ett av EU utpekat TEN-T-stråk, alltså att stråket är ett viktigt transportled för internationell person- och godstrafik.

I den regionala systemanalysen konstaterar man att dagens kapacitetsproblem på södra stambanan fortplantar sig till de anslutande banorna och att ombyggnader, mötesspår, nya resecenter samt åtgärder för väderstörningar (t.ex. stormarna Gudrun och Per) skulle ge stora effekter för hela östra Götaland.

[32] Järnvägens behov av ökad kapacitet – förslag på lösningar för åren 2012-2021

Även Trafikverket konstaterar att det finns kapacitetsproblem, något som exempelvis påverkar möjligheterna att möta den ökade efterfrågan på pendeltågstrafik mellan Norrköping-Linköping. Mot bakgrund av att internationell trafik ska ges företräde försvåras ytterligare möjligheterna till en bra regional trafikförsörjning.

På sträckan Nässjö–Alvesta kommer kapacitetsproblemen att öka till följd av nytt regionaltågsupplägg. För den tunga godssträckan söder om Mjölby kan bara vissa mötesspår och förbigångsspår klara 750 meter långa godståg. Till år 2021 bedöms färdigställandet av Citybanan och utbyggnaderna mellan Lund och Malmö att öka efterfrågan på fjärrtåg på Södra stambanan. Detta kommer att leda till ökad konkurrens om tåglägen mellan fjärrtåg, regionala pendeltåg och godståg.

Kust-till-kust

Kust-till-kust-banan ingår i godsstråket mot Göteborg respektive Bergslagen samt knyter ihop Kalmar - Växjö - Karlskrona. Den i närtid planerade upprustningen av bandelen Karlskrona - Emmaboda är viktig både för kollektivresor och för ett växande transitgods via Verköhamnen. Sträckan Kalmar – Alvesta har kapacitetsproblem vilket i första hand kan lösas med mötesspår.

Utbyggnaderna på Kust till kust-banan öster om Alvesta, med två mötesspår, medför mindre sårbarhet i trafiken och minskar restiden mellan Emmaboda och Karlskrona med fem till tio minuter. Sträckorna Kalmar–Nybro och Emmaboda–Lessebo kommer dock att vara mycket sårbara, eftersom det är två långa sträckor utan mötesspår. I Alvesta saknas triangelspår för godstrafiken mellan Göteborg och Olofström, vilket förlänger Volvos transporttider med cirka en timme. I Värnamo behövs ett triangelspår, för att trafik från Göteborg till Vaggeryd/Torsvik/Nässjö ska kunna framföras utan alltför stor tidsspillan.

Halmstad-Jönköping

Banan Halmstad - Värnamo-Jönköping utgör tillsammans med Kust-till-kustbanan en länk mellan Jönköping och Göteborg, Blekinge samt Kalmar län och har stor betydelse för den interregionala trafiken. Det är en brist att delen Nässjö/Jönköping–Värnamo inte är elektrifierad. Elektrifiering skulle möjliggöra avlastning av andra sträckor och förbättra möjligheterna med intermodala transporter till Vaggeryd och Torsvik söderifrån. Viss godstrafik på den hårt belastade sträckan Falköping–Jönköping–Nässjö skulle då kunna gå denna väg som inte har lika stora begränsningar i tågvikt. Banan behöver rustas upp.

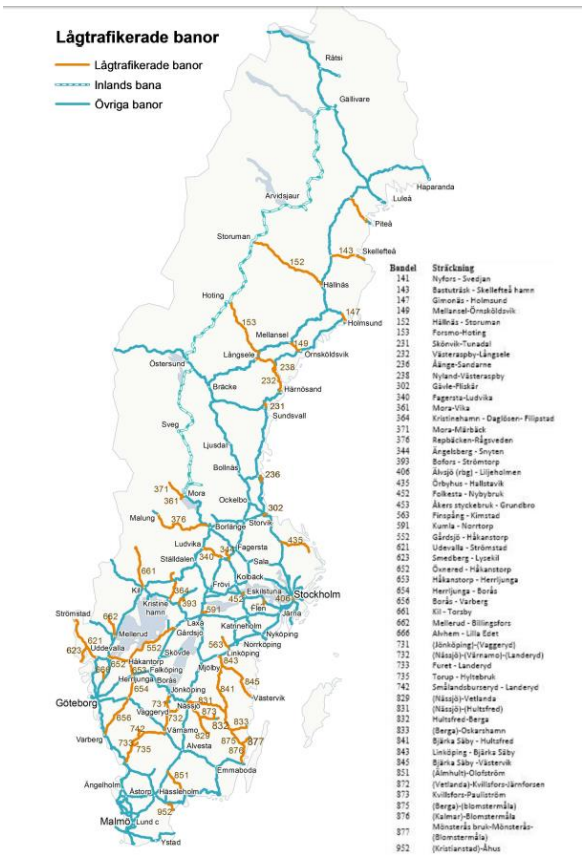
Jönköpingsbanan

Jönköpingsbanan fungerar som länk mellan Västra och Södra stambanan och har nått kapacitetstaket för de genomgående regionaltågen mellan Tranås-Nässjö-Jönköping. Kapacitetsbegränsningar på grund av att mötesstationerna saknar samtidig infart, vilket även ger problem med långa väntetider.

De lågtrafikerade banorna

2015 genomfördes en utredning om det lågtrafikerade järnvägsnätet av Trafikverket.[33]Utredningen identifierade ett behov av att arbeta fram en strategi för hur det lågtrafikerade järnvägsnätet ska prioriteras i framtiden för att rätt prioriteringar ska göras i framtida planarbete. I nedanstående figur redovisas Sveriges järnvägsnät med separering av de lågtrafikerade banorna. Stora delar av järnvägsnätet i Smålands-Östergötlandsregionen består av lågtrafikerade banor enligt Trafikverkets definition. I princip samtliga lågtrafikerade banor i regionen är icke-elektrifierade i dagsläget. Banor aktuella för Smålands-Östergötlandsregionen med investeringsbehov listas nedan. På vissa av sträckorna bedöms transportbehovet öka betydligt framöver exempelvis Jönköping-Vaggeryd och Berga-Blomstermåla.

[33] Trafikverket 2015 – Transportbehov och medelsbehov på respektive bandel på lågtrafikerade järnvägsnätet



Figur 20. Sveriges järnvägsnät med separering av de lågtrafikerade banorna.

Tabell 8. Sammanfattning av Trafikverkets bedömning av investeringsbehov, framtida transportbehov samt framtida krav på funktionalitet. Källa: Trafikverket.

Bannr	Sträckning	Investeringsbehov	Dagens trafikering	Bedömning av framtida transportbehov	Framtida krav på funktionalitet
563	Finspång-Kimstad	Normala reinvesteringsbehov	Mycket begränsad godstrafik	Oförändrade, beroende av utvecklingen hos enkilda industrier	Framtida transportbehov uppnås med dagens funktionalitet
731	Jönköping-Vaggeryd	Stora reinvesteringsbehov och smärre investeringar	Omfattande persontrafik och begränsad godstrafik	Passageratrafiken förväntas öka betydligt, viss ökning av godstrafiken	Behov av ökad kapcitet, kortare restider, ökad turtäthet, högre robusthet och tillförlitlighet.
732	Nässjö-Värnamo-Landeryd	Stora reinvesteringsbehov och smärre investeringar	Omfattande persontrafik på sträckan Vaggeryd-Värnamo, begränsad på resterande delar.Godstrafik i begränsad omfattning.	Passageratrafiken förväntas öka betydligt, viss ökning av godstrafiken	Behov av ökad kapcitet, kortare restider, ökad turtäthet, högre robusthet och tillförlitlighet.
829	Nässjö-Vetlanda	Stora reinvesteringsbehov	Ganska omfattande persontrafik och begränsad godstrafik	Persontrafiken förväntas öka betydligt, viss ökning av godstrafiken	Behov av ökad turtäthet, högre robusthet och tillförlitlighet.
831	Nässjö-Hultsfred	Normala reinvesteringsbehov	Ganska omfattande persontrafik och begränsad godstrafik	Utökning av persontrafiken på delsträckan Nässjö-Eksjö	Framtida transportbehov uppnås med dagens funktionalitet
832	Hultsfred-Berga	Normala reinvesteringsbehov	Omfattande persontrafik och begränsad godstrafik	Person- och godstrafiken förväntas minska något	Framtida transportbehov uppnås med dagens funktionalitet
833	Berga-Oskarshamn	Normala reinvesteringsbehov	Begränsad person- och godstrafik	Viss ökning av persontrafiken	Framtida transportbehov uppnås med dagens funktionalitet
841	Bjärka Säby-Hultsfred	Stora reinvesteringsbehov	Omfattande persontrafik	Persontrafiken förväntas vara relativt konstant	Behov av ökad turtäthet, högre robusthet och tillförlitlighet.
843	Linköping-Bjärka Säby	Stora reinvesteringsbehov	Omfattande persontrafik och begränsad godstrafik	Person- och godstrafiken förväntas vara relativt konstant	Behov av ökad turtäthet, högre robusthet och tillförlitlighet.
845	Bjärka Säby-Västervik	Stora reinvesteringsbehov	Omfattande persontrafik och begränsad godstrafik	Person- och godstrafiken förväntas vara relativt konstant	Behov av ökad turtäthet, högre robusthet och tillförlitlighet.
873	Kvillsfors-Paulliström	Normala reinvesteringsbehov	Ingen trafikering	Oförändrade, beroende av utvecklingen hos enkilda industrier	Inga krav
875	Berga-Blomstermåla	Stora reinvesteringsbehov	Ganska omfattande persontrafik och ingen godstrafik	Persontrafiken förväntas öka betydligt	Behov av ökad turtäthet, högre robusthet och tillförlitlighet.
876	Kalmar-Blomstermåla-Mönsterås Bruk	Stora reinvesteringsbehov och smärre investeringar	Ganska omfattande persontrafik och begränsad godstrafik	Persontrafiken och godstrafiken förväntas öka betydligt	Behov av ökad största tillåtna axellast på vissa delar, ökad turtäthet och ökad robusthet ökad tillförlighet
877	Mönsterås Bruk-Mönsterås-Blomstermåla	Normala reinvesteringsbehov	Enbart godstrafik i begränsad omfattning	Godstrafiken förväntas öka betydligt	Framtida transportbehov uppnås med dagens funktionalitet

Det har nyligen genomförts en åtgärdsvalsstudie för Stångådalsbanan och Tjustbanan, som är två lågtrafikerade banor. En kort sammanställning redovisas här.

Stångådalsbanan:

- Oelektrifierad, enkelspårig järnväg, med manuell trafikledning/tåganmälan (TAM) och avsaknad av fjärrblockering 6. Problemen relaterade till banans standard beskriv som otillräcklig robusthet i systemet, vilket bland annat avspeglar sig i långa återställningstider vid störningar.
- Godståg på Kust till Kustbanan måste delas upp på två tågset för vidare transport norrut på Stångådalsbanan.
- Begränsade möjligheter för godstågen att köra norrut vid Blomstermåla/Sandbäckshult och vid Berga. Längs Stångådalsbanan finns idag begränsade möjligheter för tåg att mötas eller köra om långsammare tåg.
- Begränsade möjligheter till samtidig infart på stationer längs banan. De begränsade möjligheterna att mötas innebär att begränsningar i kapaciteten och möjligheten att utöka trafiken på banan.
- Bristen på komfort för resenärerna på Stångådalsbanan identifieras som ett problem
- Delar av Stångådals- och Tjustbanans befintliga sträckning genom Linköping utgör en barriär i staden och ett hinder för en fortsatt stadsutveckling.

Tjustbanan:

- Oelektrifierad, enkel-spårig järnväg med ett begränsat antal mötesplatser längs sträckan Västervik-Linköping.
- Tillförlitligheten och robustheten i systemet banan är låg, vilket bland annat avspeglar sig i återkommande driftstörningar.
- Begränsad bärighet, vilket tillsammans med besvärlig topografi och radier på järnvägen, försvårar för framför allt godstrafik på banan, men till viss del även för persontrafiken.
- Stationsområdena längs sträckan är i många fall av slitna och omoderna, med låg grad av tillgänglighet, litet utbud av parkeringsmöjligheter och dåligt utrustade i allmänhet.
- Låg turtäthet, tillsammans med långa restider, att kollektivtrafiksystemet inte framstår som attraktivt för resenärerna

En del av problembilden för dessa banor är att befolkningsunderlaget i kommunerna mellan Kalmar och Linköping respektive Västerviks och Åtvidabergs kommuner minskar, samtidigt som andelen äldre ökar i snabb takt. Detta ger lägre skatteintäkter och vikande resandeunderlag.

Nya banor och bandelar

En eventuell höghastighetsbana som knyter samman Göteborg, Stockholm och Malmö kommer få stor betydelse för Småland-Östergötland. Genom att Västra och Södra stambanan avlastas förbättras förutsättningarna för regional tågtrafik och godstransporter.

I den regionala systemanalysen redovisas även behov av ett antal andra nya bandelar:

- **Sydostlänken** är en ny bandel mellan Älmhult och Olofström för avlänkning av gods mellan Södra stambanan och Blekinge kustbana. Både Volvo och IKEA expanderar i Östeuropa och får en nära förbindelse till Karlshamns hamn.
- **Utbyggnad av dubbelspår Mjölby-Motala-Hallsberg** (del av godstråket genom Bergslagen) är av största vikt för att öka kapaciteten för godstrafiken på järnväg i hela Sverige. Samtidigt skapas förutsättningar att utveckla persontrafiken mellan Östergötland och Örebroregionen. I Östergötland kommer Östgötapendeln att förlängas till Motala så fort dubbelspåret Mjölby-Motala är klart.

- **Kardonbanan, e**n ny direktförbindelse från Södra stambanan till den nya kombiterminalen i Norrköpings hamn. Dagens anslutning är otillräcklig och den nya lösningen behövs för att underlätta trafikeringen på Södra stambanan och byggandet av Ostlänken

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi erbjuder tjänster för hållbar samhällsutveckling inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Bredd och mångfald kännetecknar våra medarbetare, kompetensområden, kunder och typer av uppdrag. Tillsammans har vi 34 000 medarbetare på över 500 kontor i 40 länder. I Sverige har vi omkring 3 500 medarbetare.

WSP Sverige AB
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: +46 10 7225000
http://www.wspgroup.se