

Aktualisering av trafikförsörjningsprogram

Kalmar län, 2025-2033

Hållbara resor, 2023-03-10

Agenda

- Vardaglig pendling
- Så bor och pendlar vi
- Kombinerad mobilitet

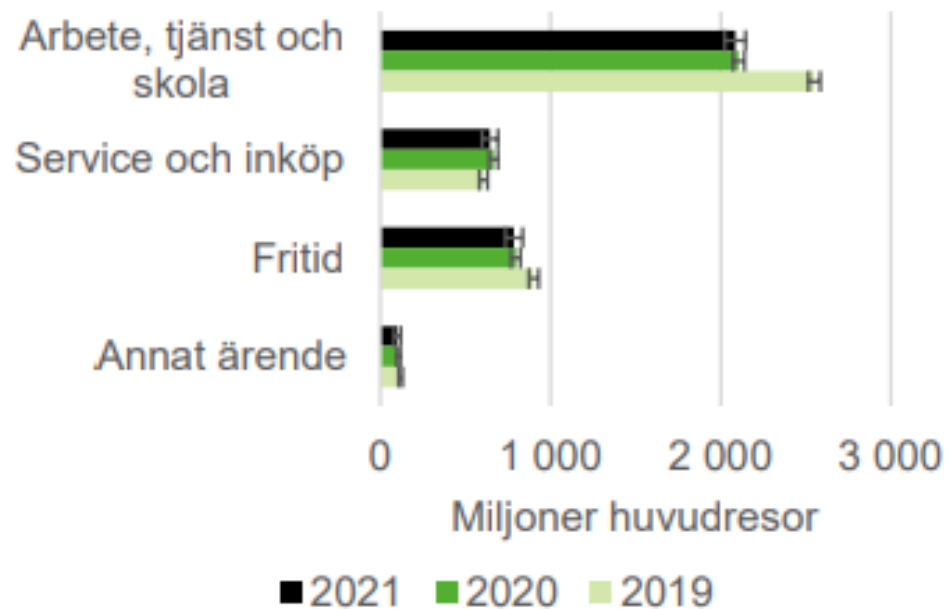
Medverkande

- Yvonne Aldentun - Utredare
- Daniel Andersson - Trafikutvecklare
- Lina Broby - Samordnare infrastruktur
- Linus Öjebrink Åsberg - Kommunikatör

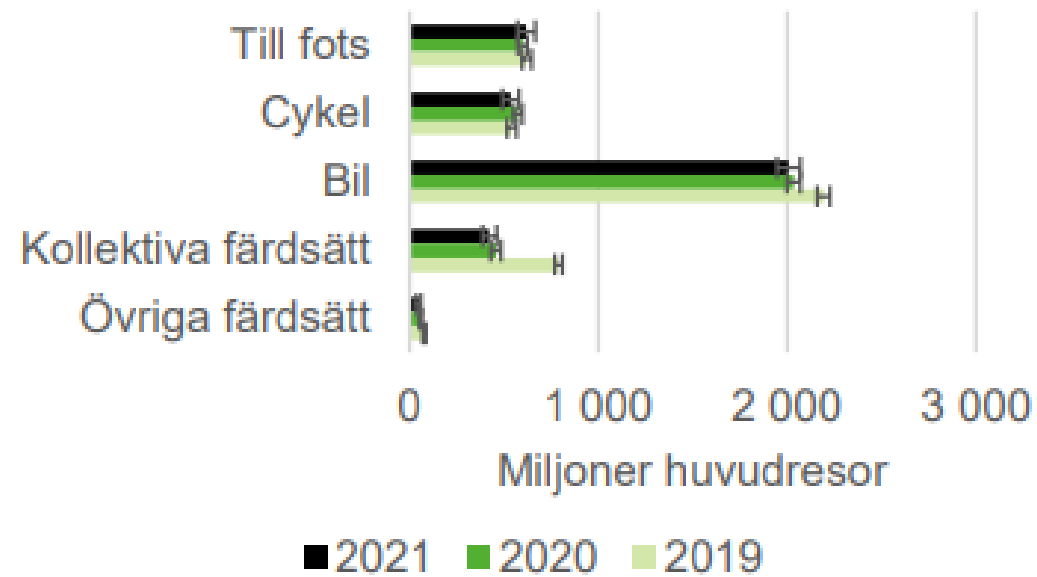
Vardaglig pendling

Resvanor i Sverige 2021

Varför reser vi ?

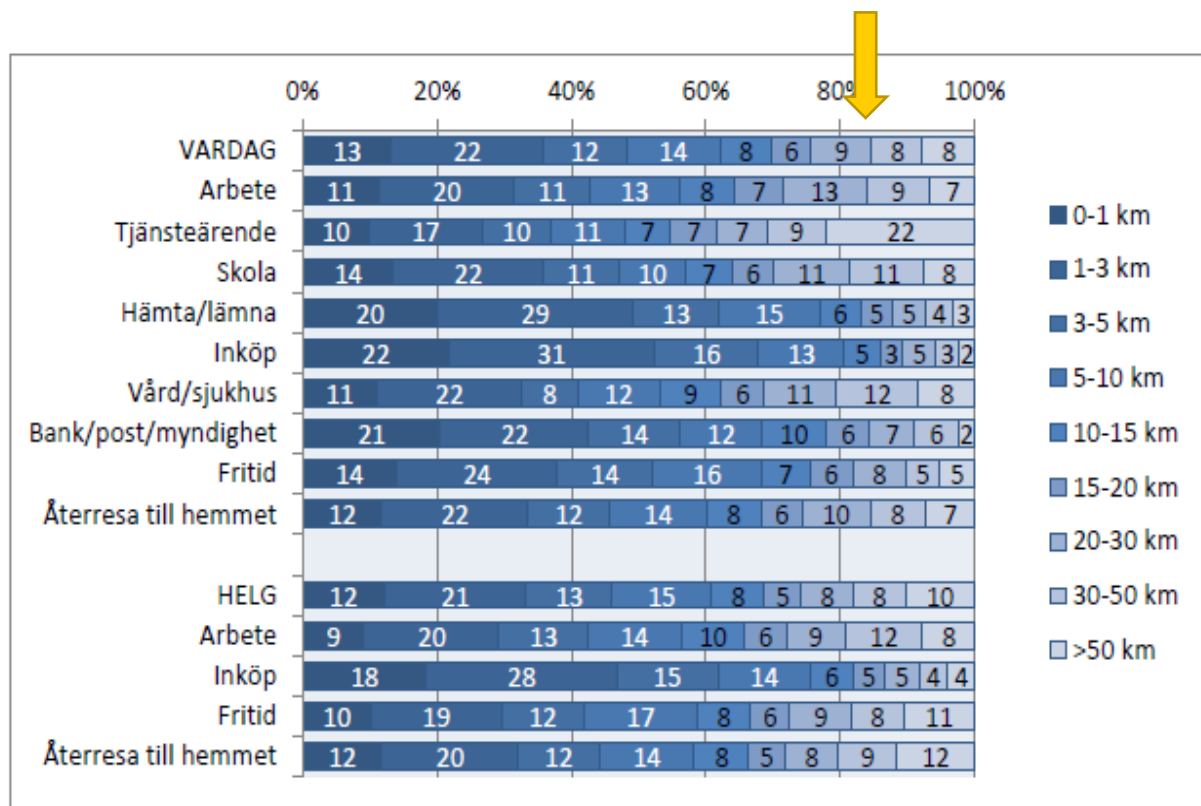


Och hur reser vi?

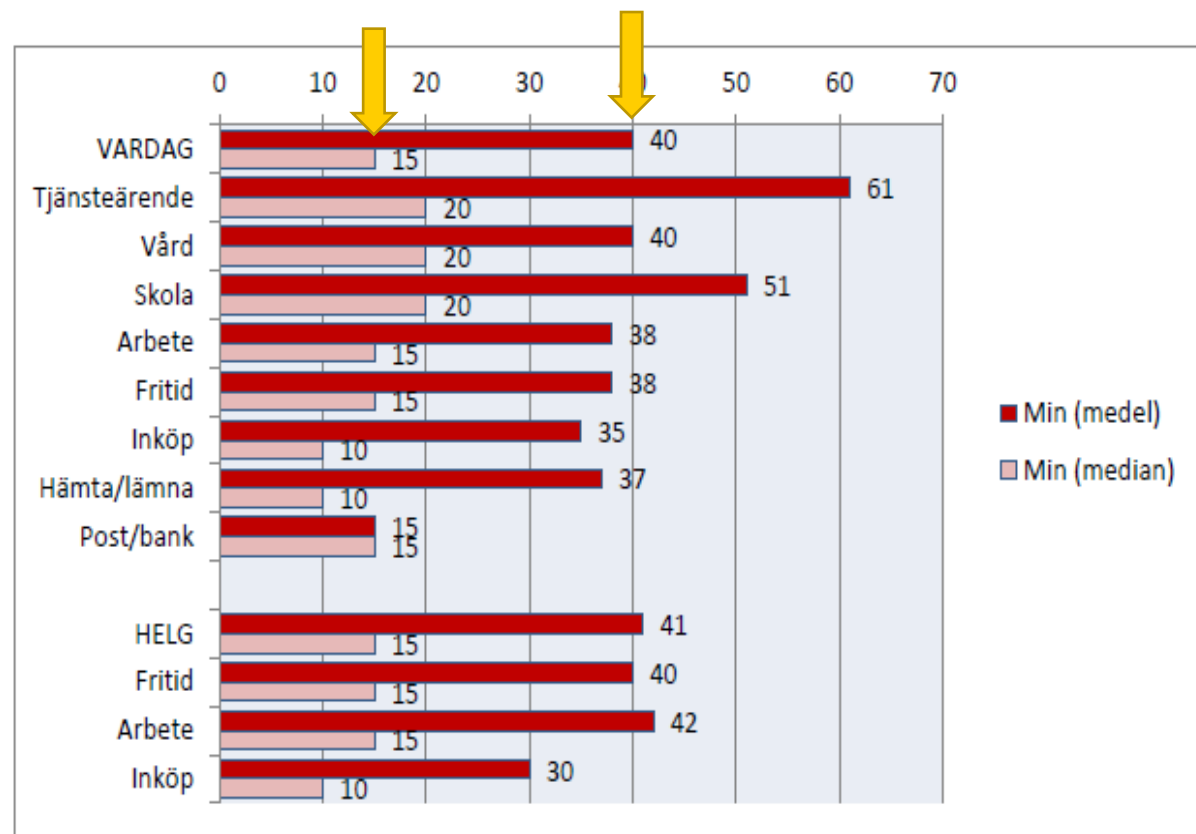


Källa: Resvanor i Sverige 2021. Trafikanalys 2022.

Hur långt pendlar människor till arbetet och hur lång tid får det ta?



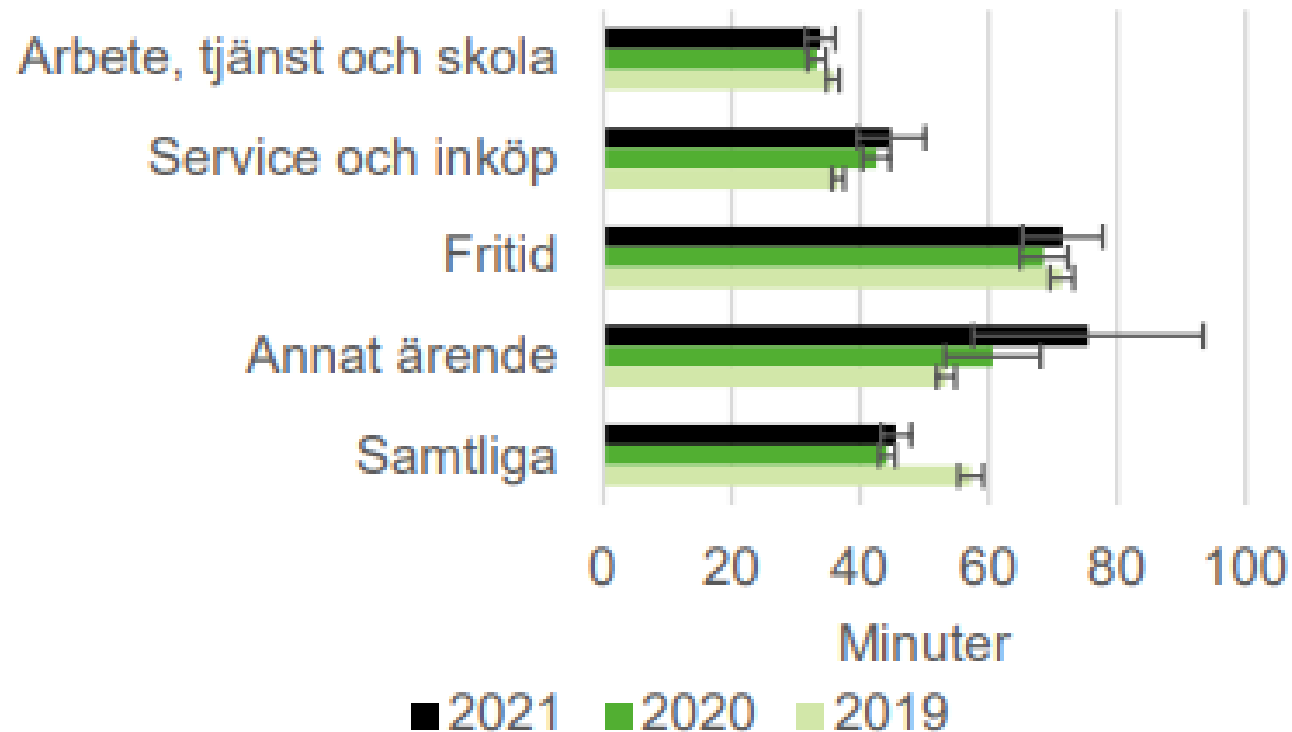
Figur 11.3: Ärende och uppskattade reslängder i km (n=602-53 691).



Figur 11.4: Ärende och uppskattad restid i minuter (n=602-53 691).

84 % reste högst 30 km till arbetet. I medeltal tog resan 40 minuter ...men den vanligaste restiden till jobbet var 15 minuter. (RVU, Sydöstra Sverige 2012)

Beträffande restid har inte mycket hänt på 10 år



Restiden är i medeltal ca 40 minuter

I Kalmar län kan ca 20 procent* av arbetskraften arbeta på distans. De övriga 80 procenten ska infinna sig på arbetet varje dag.

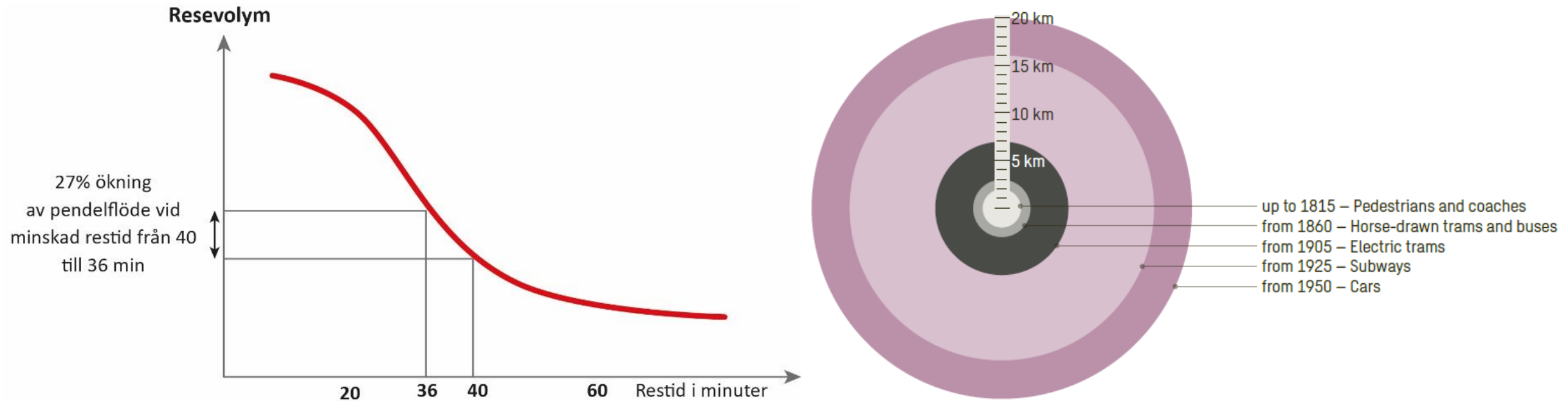
I friare yrken där det är möjligt att arbeta under resan eller hemifrån kan lite längre restider fungera ... åtminstone vissa tider i livet!

Källa: Resvanor i Sverige 2021. Trafikanalys 2022.

*Sweco (2021). Kalmar län – tillväxtmotorer och regionförstoring. underlag till strukturbild. Version 2021-06-11

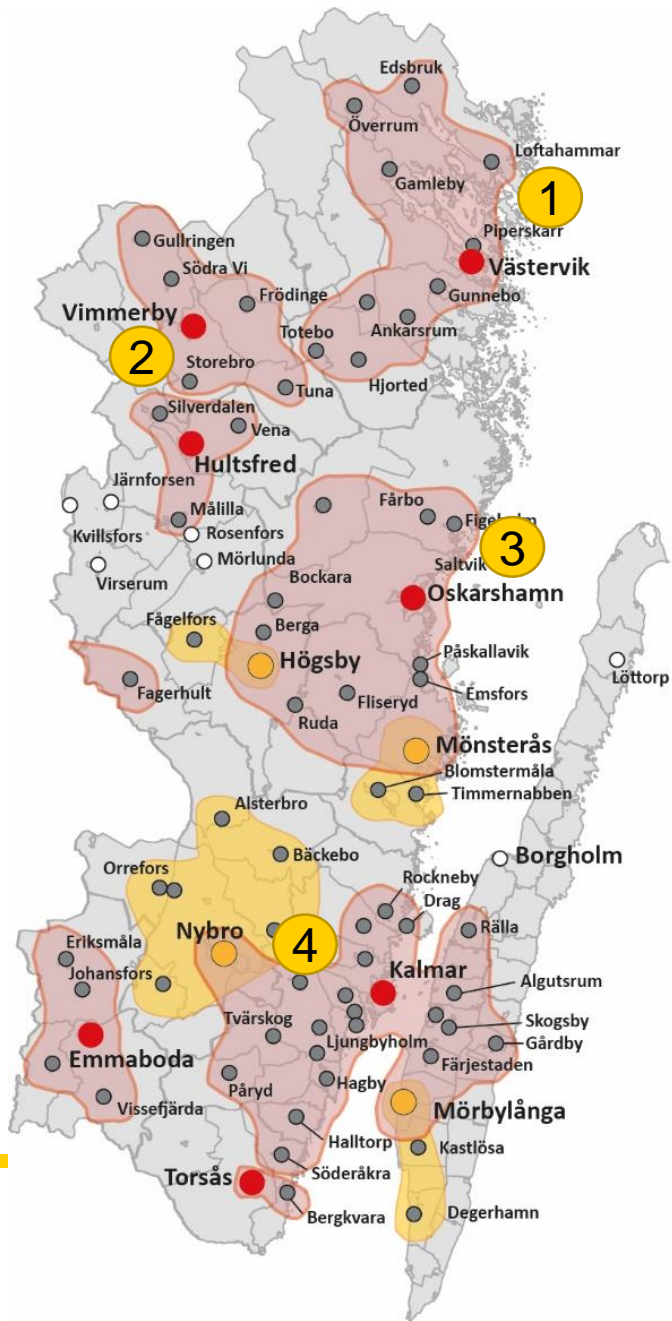
Och så har det sett ut i alla tider - Vi förflyttar oss längre och längre...

...men den tid vi ägnar åt förflyttning är ganska stabil, ca 70-80 min per dag.



Källa: Europakorridoren – resvolym, pendling och regionförstoring, 2004Sweco 2018, Urban Move Report, Lindelöw. D.

Restiderna (de geografiska avstånden) förklarar arbetsmarknadsregionernas utseende

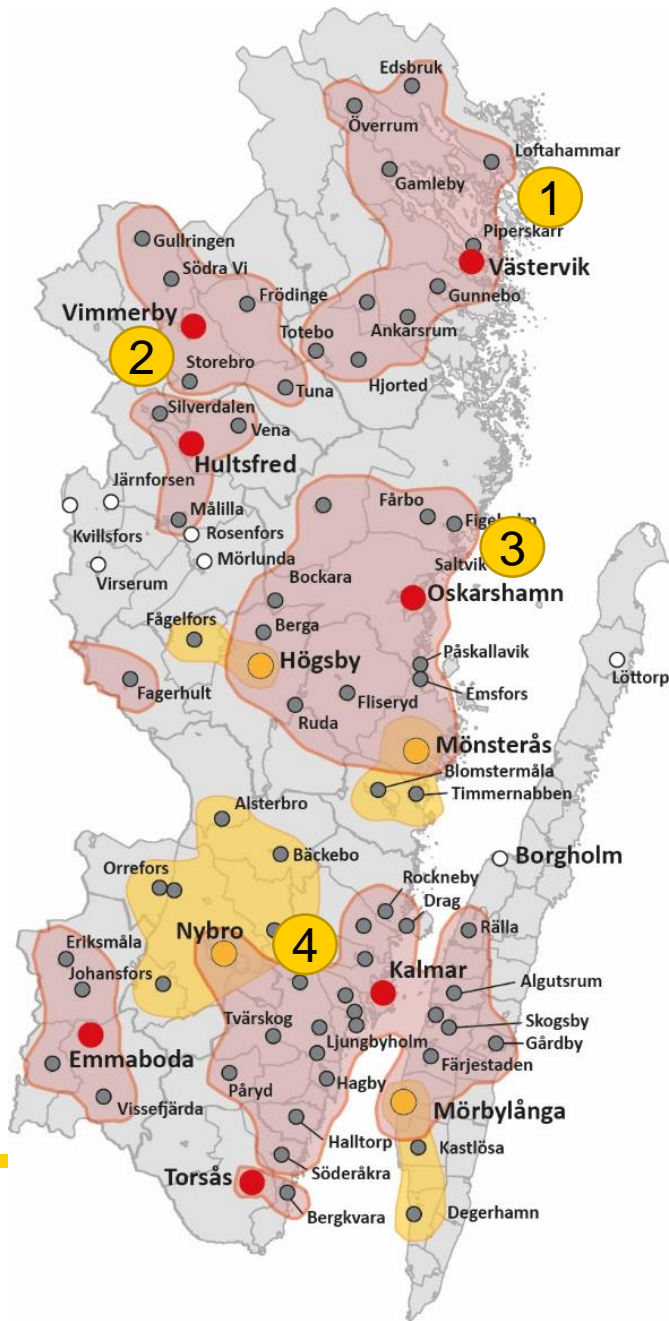


1. Västervik
2. Vimmerby-Hultsfred
3. Oskarshamn-Högsby-Mönsterås
4. Kalmar-Mörbylånga-Borgholm-Nybro-Torsås-Emmaboda

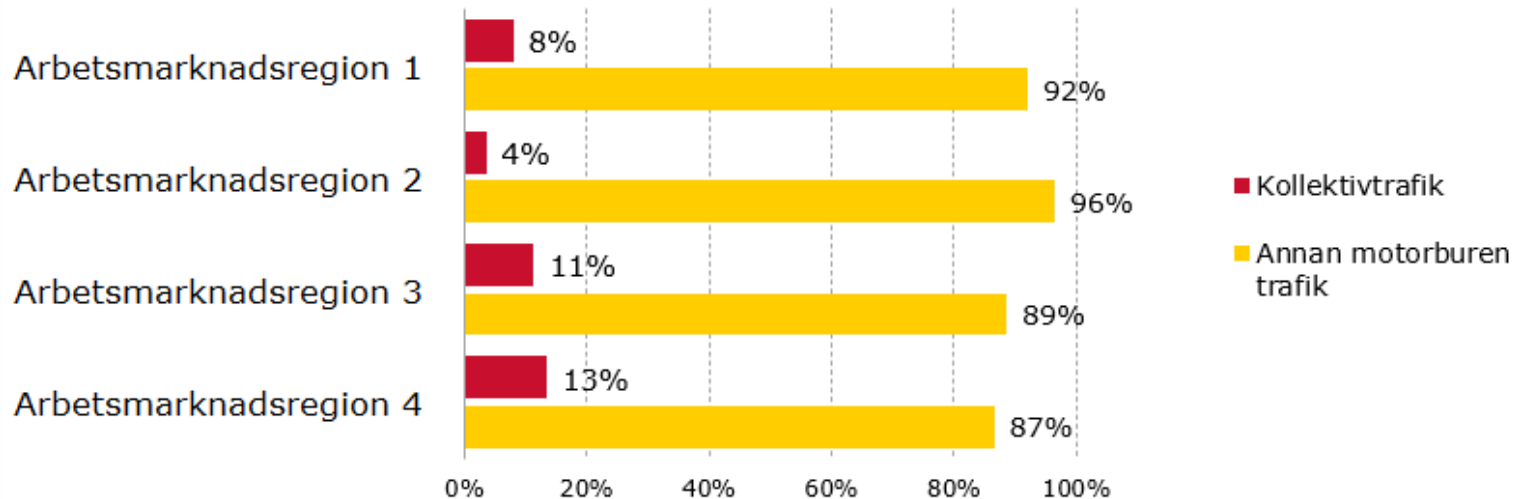
Exempel på närhet med kollektivtrafik från Västervik:

Arb.markn-region	Kommunhuvudort Kalmar län	Kommunhuvudorter nära på <45 min	Kommunhuvudorter nära på 46-60 min	Kommunhuvudorter nära på 61-120 min
Västervik	Västervik	0	Vimmerby	Hultsfred Högsby Oskarshamn Mönsterås Linköping

Hur gör vi för att förbättra förutsättningarna för pendling i samtliga arbetsmarknadsregioner?



Marknadsandel

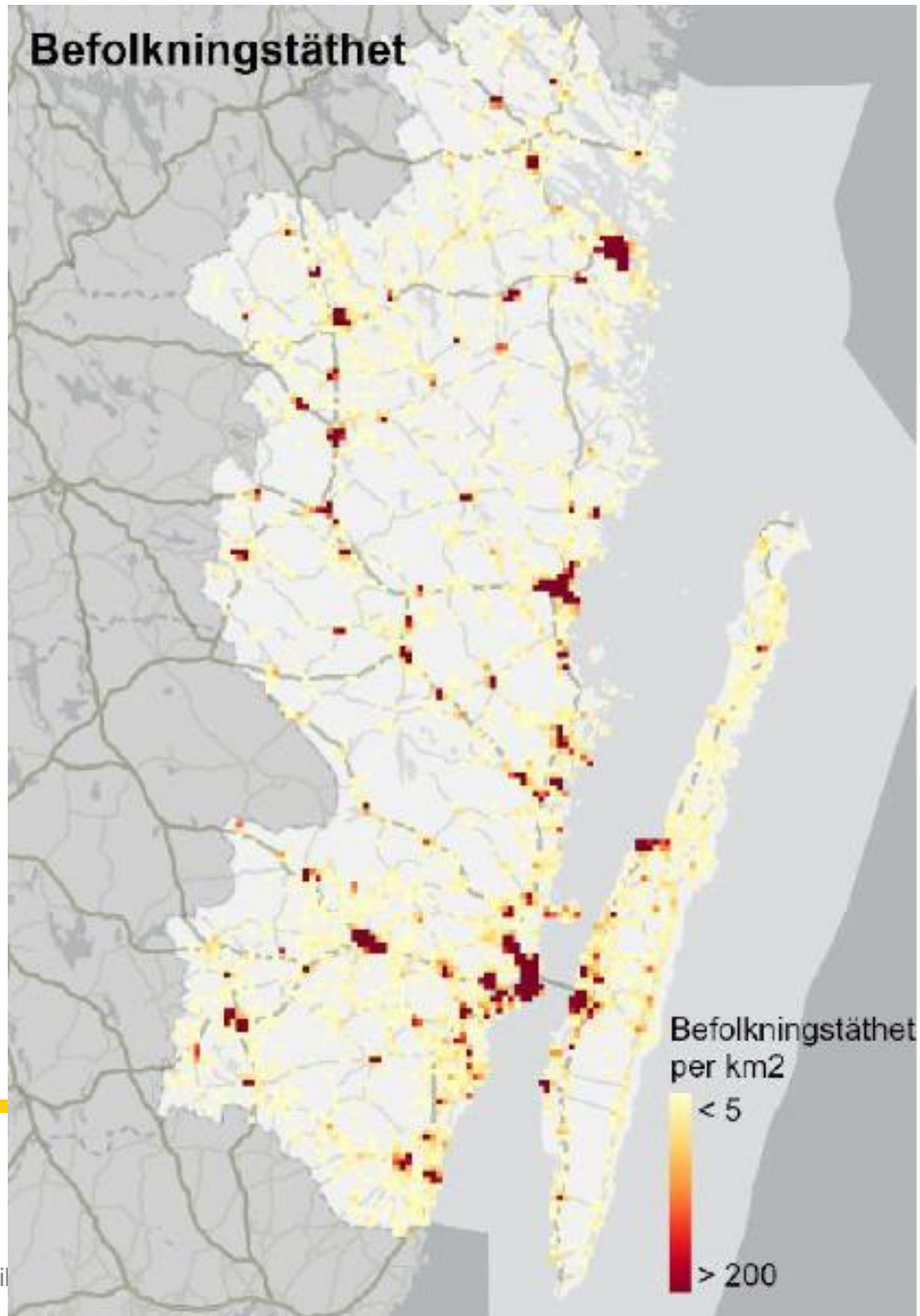


I Västervik, Oskarshamn och Kalmar finns det stadstrafik. Det påverkar utfallet i arbetsmarknadsregion 1, 3 och 4.

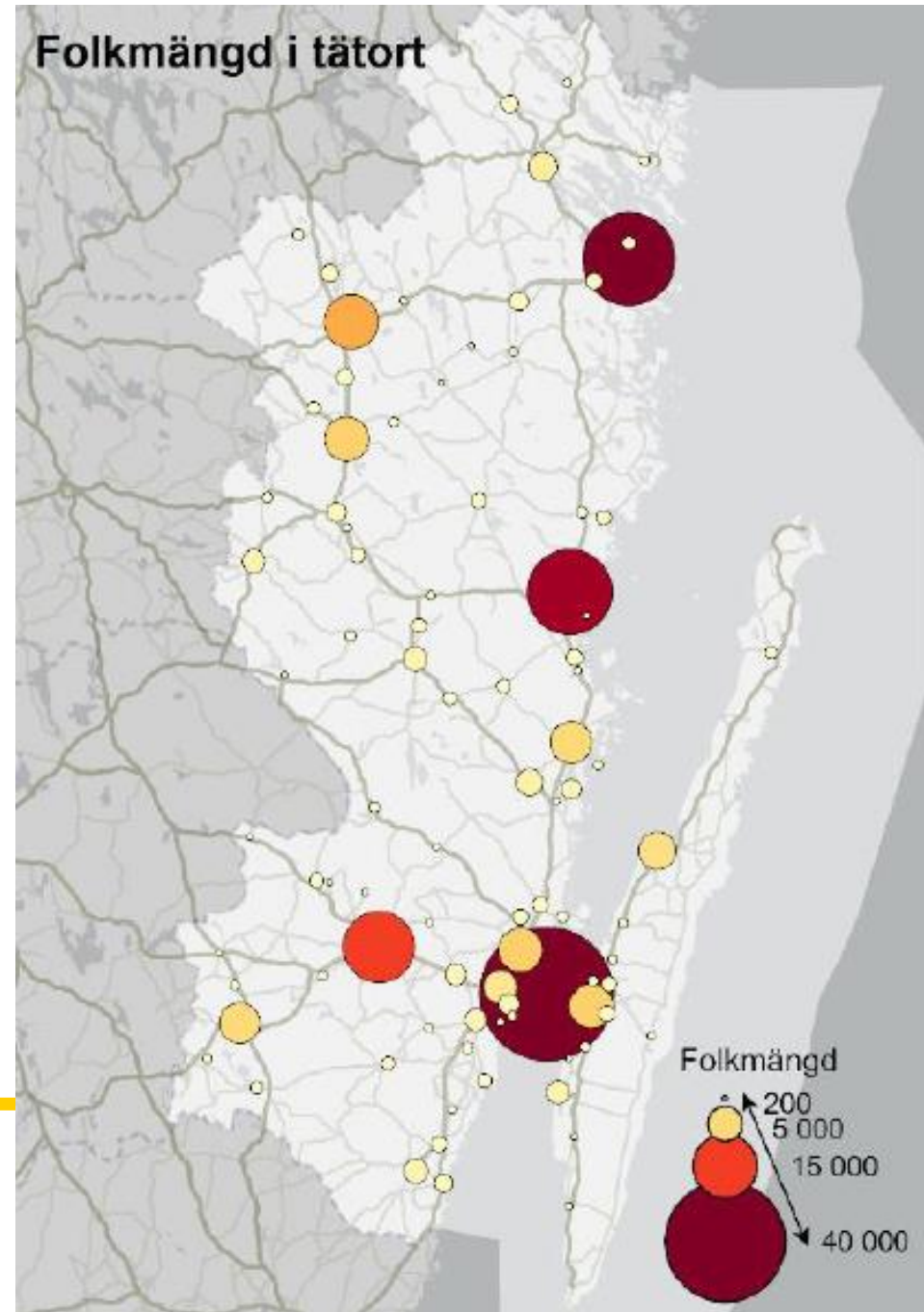
Källa: Karta från Fakta Kalmar län. Diagram från Reskoll 2022 (utvidgning av Kollektivtrafikbarometern)

Så bor och pendlar vi

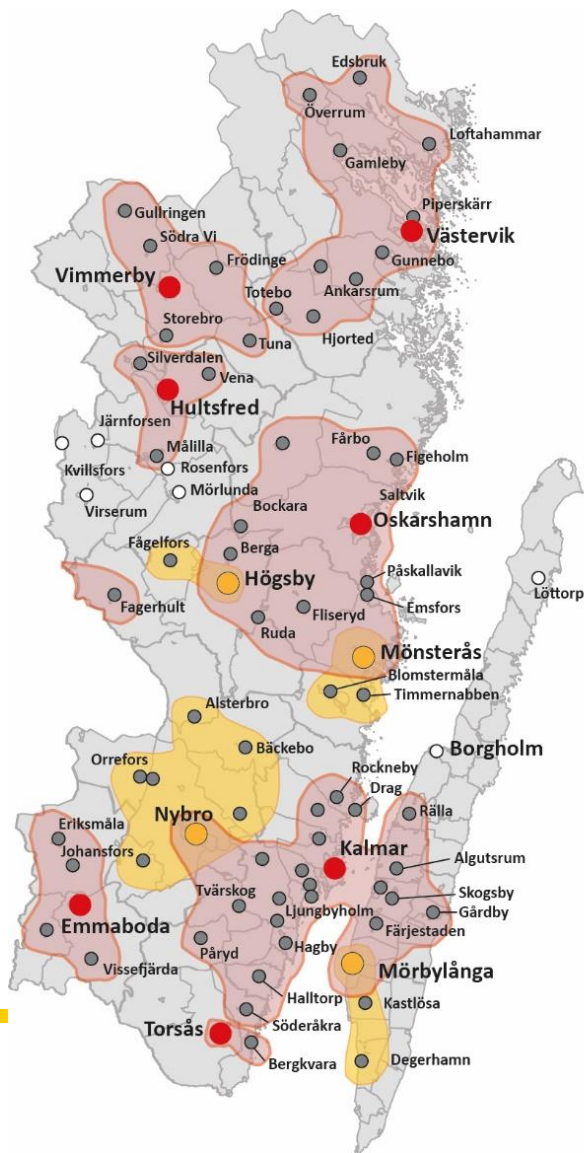
Befolkningstäthet



Folkmängd i tätort



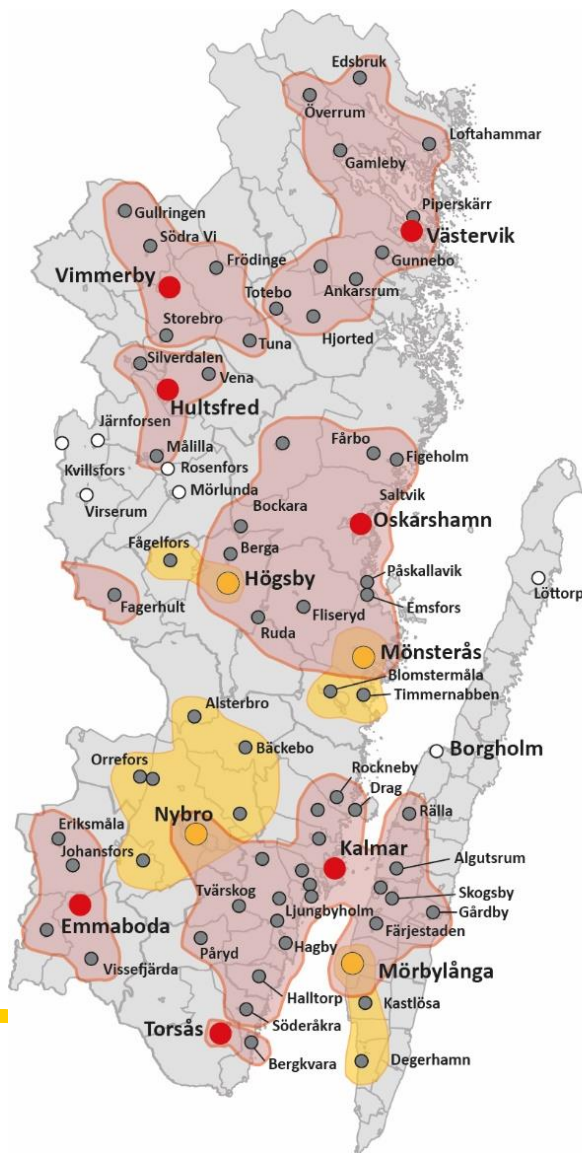
Arbetsmarknadsregion Västerviks kommun



Arbets-kommun	Antal	Procent
Västervik*	14240	87%
Vimmerby	439	3%
Oskarshamn	354	2%
Linköping	203	1%
Kalmar	128	1%
Stockholm	115	1%
Åtvidaberg	103	1%
Norrköping	78	0%
Hultsfred	77	0%
Valdemarsvik	73	0%

Minst 50 pendlare

Arbetsmarknadsregion Vimmerby och Hultsfreds kommuner



Vimmerby kommun

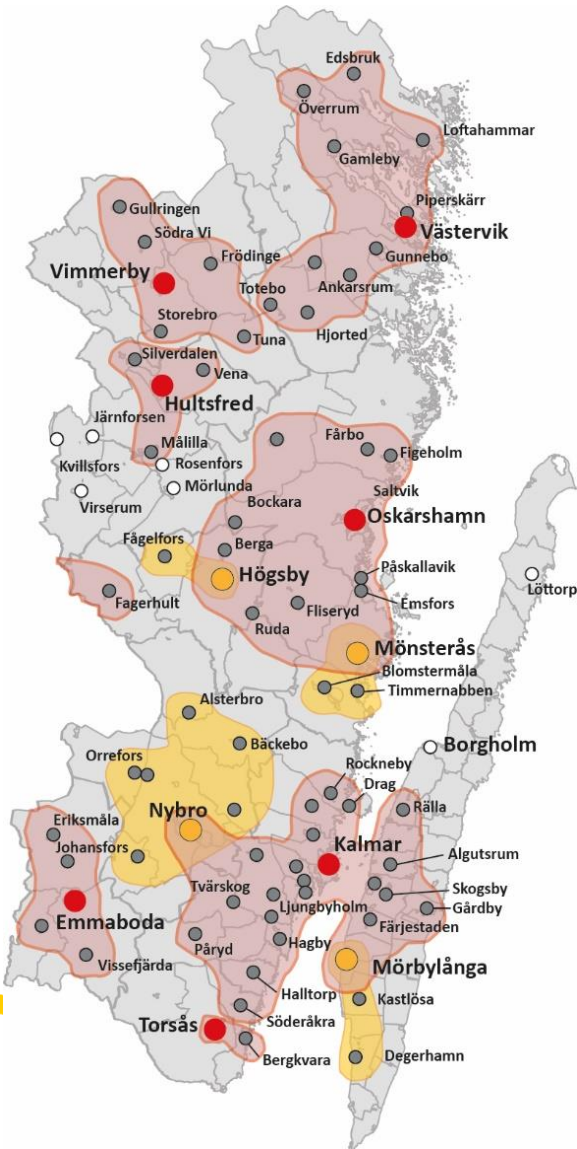
Arbets-kommun	Antal	Procent
Vimmerby*	5955	79%
Hultsfred	532	7%
Västervik	272	4%
Eksjö	219	3%
Kinda	113	1%
Oskarshamn	89	1%
Linköping	64	1%

Hultsfreds kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Hultsfred*	4266	71%
Vimmerby	731	12%
Oskarshamn	180	3%
Vetlanda	175	3%
Eksjö	139	2%
Uppvidinge	93	2%
Västervik	70	1%
Högby	63	1%

Minst 50 pendlare

Arbetsmarknadsregion Oskarshamns, Högsby och Mönsterås kommuner



Oskarshamns kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Oskarshamn*	11029	87%
Mönsterås	414	3%
Kalmar	314	2%
Västervik	160	1%
Högsby	146	1%
Hultsfred	92	1%
Stockholm	72	1%
Södertälje	59	0%

Högsby kommun

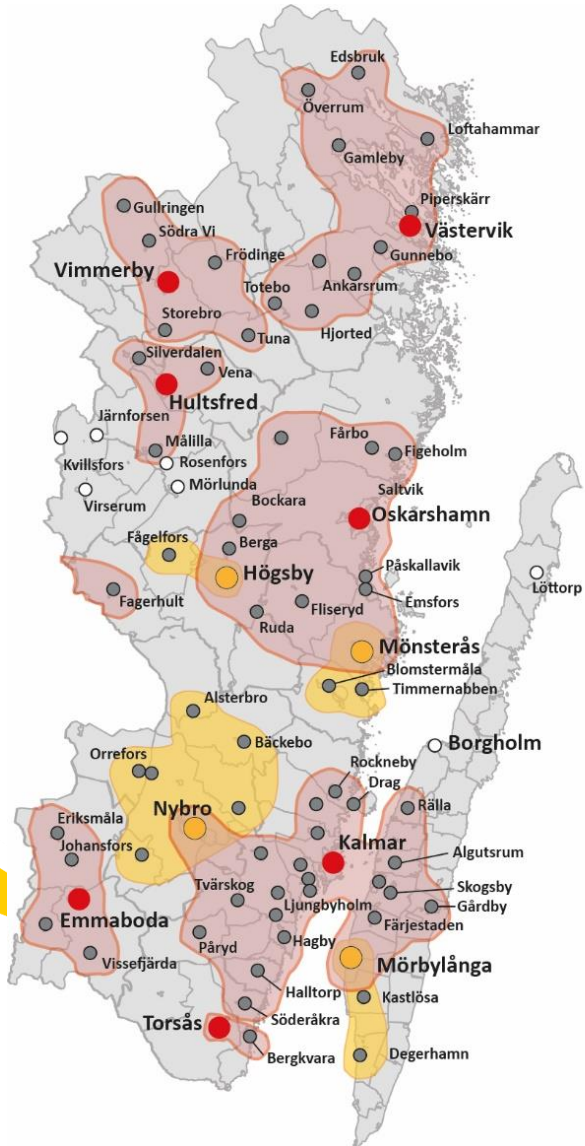
Arbets-kommun	Antal	Procent
Högsby*	1344	56%
Oskarshamn	388	16%
Uppvidinge	184	8%
Mönsterås	182	8%
Kalmar	100	4%
Hultsfred	61	3%

Mönsterås kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Mönsterås*	3717	62%
Oskarshamn	1055	18%
Kalmar	764	13%
Högsby	111	2%

Minst 50 pendlare

Arbetsmarknadsregion Kalmar, Nybro, Emmaboda, Torsås, Borgholms och Mörbylånga kommuner



Kalmar kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Kalmar*	27917	81%
Nybro	1316	4%
Mörbylånga	1232	4%
Mönsterås	550	2%
Oskarshamn	457	1%
Stockholm	339	1%
Torsås	323	1%
Borgholm	312	1%
Emmaboda	275	1%
Karlskrona	237	1%
Växjö	236	1%
Malmö	94	0%
Göteborg	75	0%
Högsby	73	0%
Jönköping	51	0%
Västervik	51	0%

Minst 50 pendlare

Nybro kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Nybro*	5801	64%
Kalmar	1962	22%
Emmaboda	408	4%
Uppvidinge	192	2%
Växjö	96	1%
Lessebo	82	1%
Mörbylånga	79	1%

Borgholms kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Borgholm*	3416	72%
Kalmar	771	16%
Mörbylånga	252	5%
Stockholm	55	1%

Emmaboda kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Emmaboda*	3033	74%
Nybro	253	6%
Kalmar	197	5%
Växjö	131	3%
Lessebo	121	3%
Karlskrona	98	2%
Tingsryd	79	2%

Mörbylånga kommun

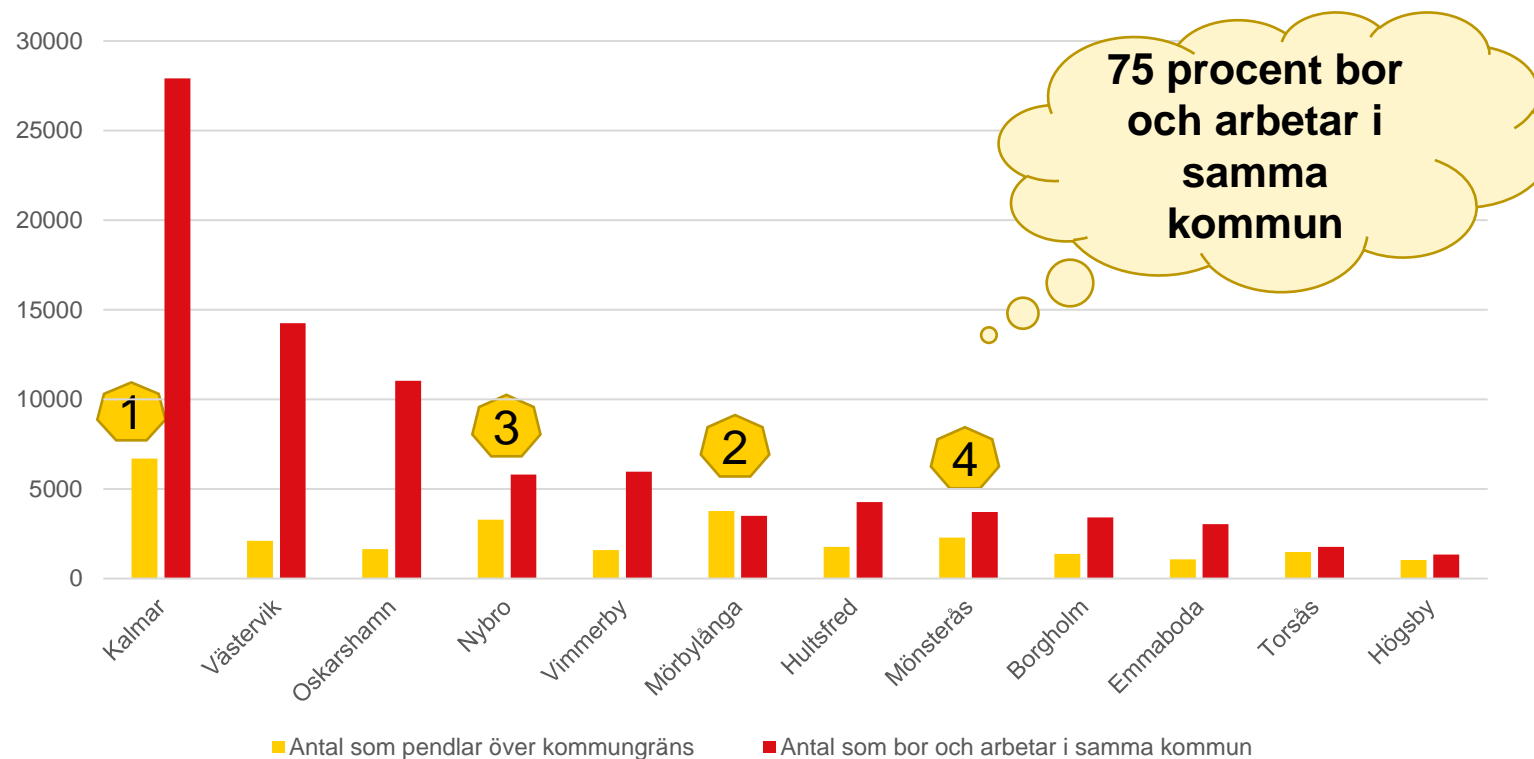
Arbets-kommun	Antal	Procent
Mörbylånga*	3494	48%
Kalmar	2895	40%
Borgholm	260	4%
Nybro	113	2%
Stockholm	70	1%

Torsås kommun

Arbets-kommun	Antal	Procent
Torsås*	1770	55%
Kalmar	807	25%
Karlskrona	332	10%
Emmaboda	92	3%
Nybro	63	2%



Antal pendlare över kommungräns



Kommun	Pendlar över kommungräns	Bor och arbetar i samma kommun
Kalmar	6692	27916
Västervik	2106	14240
Oskarshamn	1639	11029
Nybro	3286	5801
Vimmerby	1595	5955
Mörbylånga	3769	3494
Hultsfred	1766	4266
Mönsterås	2284	3717
Borgholm	1366	3416
Emmaboda	1078	3033
Torsås	1474	1770
Högsby	1038	1344
Totalt	28093	85981

Källa: SCB 2020

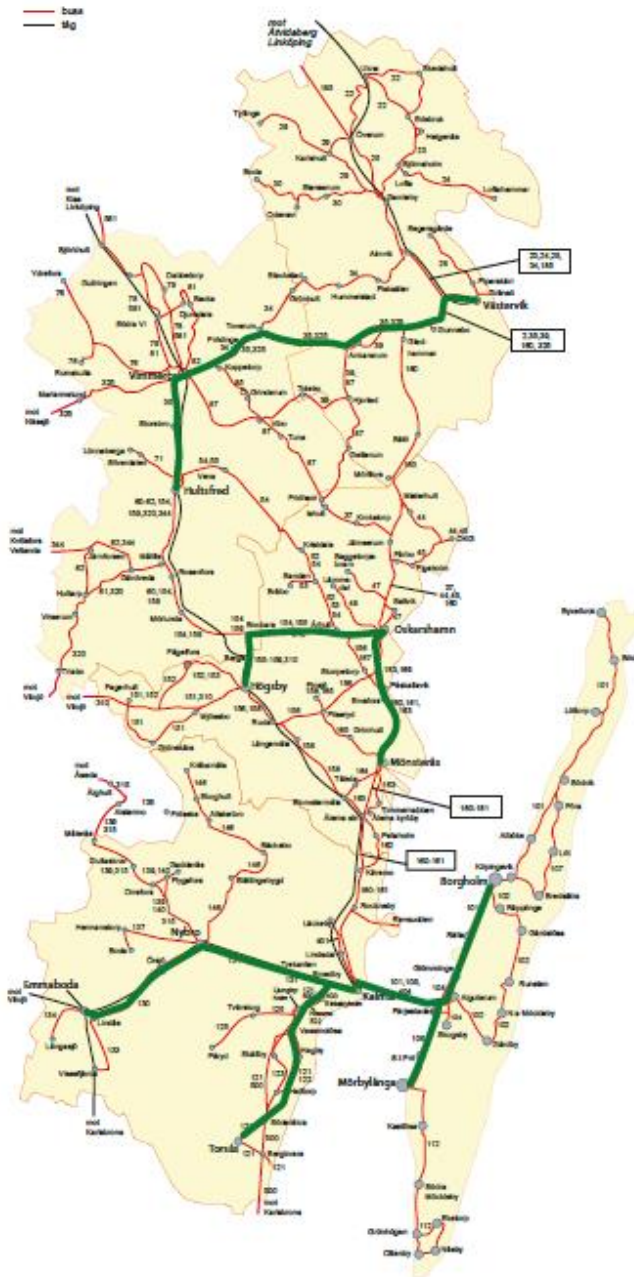
Träffar vi rätt?

KALMAR LÄN

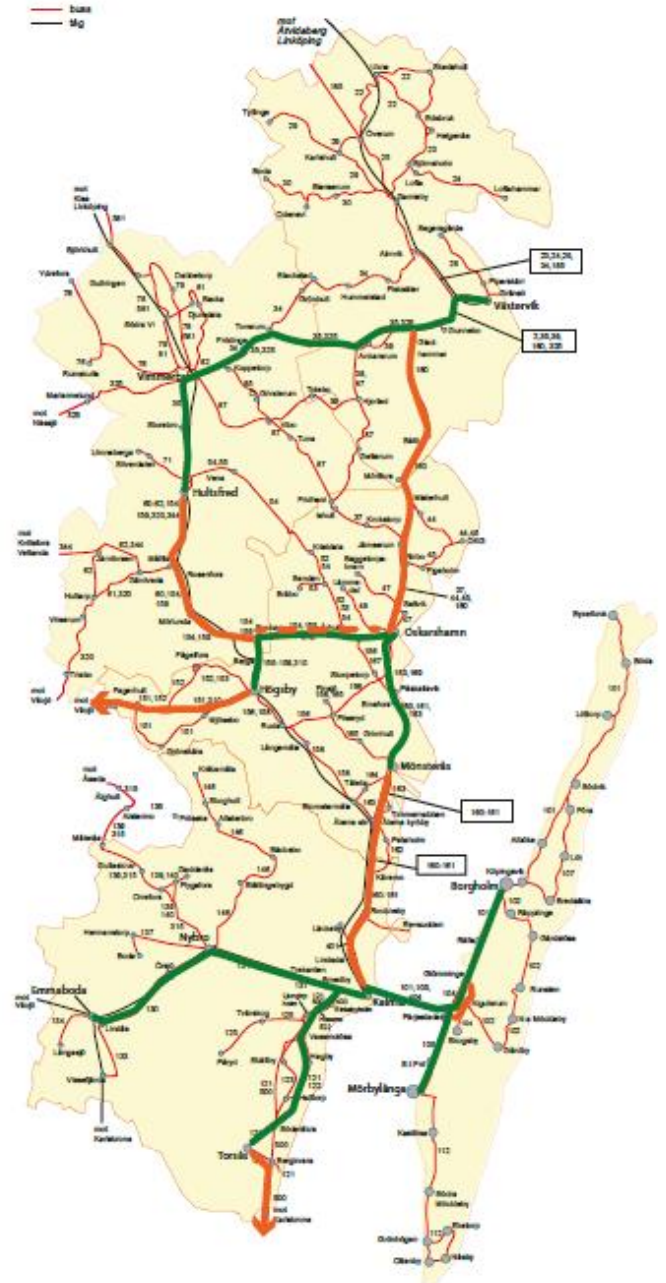


Trafikerade vägar, exkl skoltrafik.
Orter fler än 200 invånare.

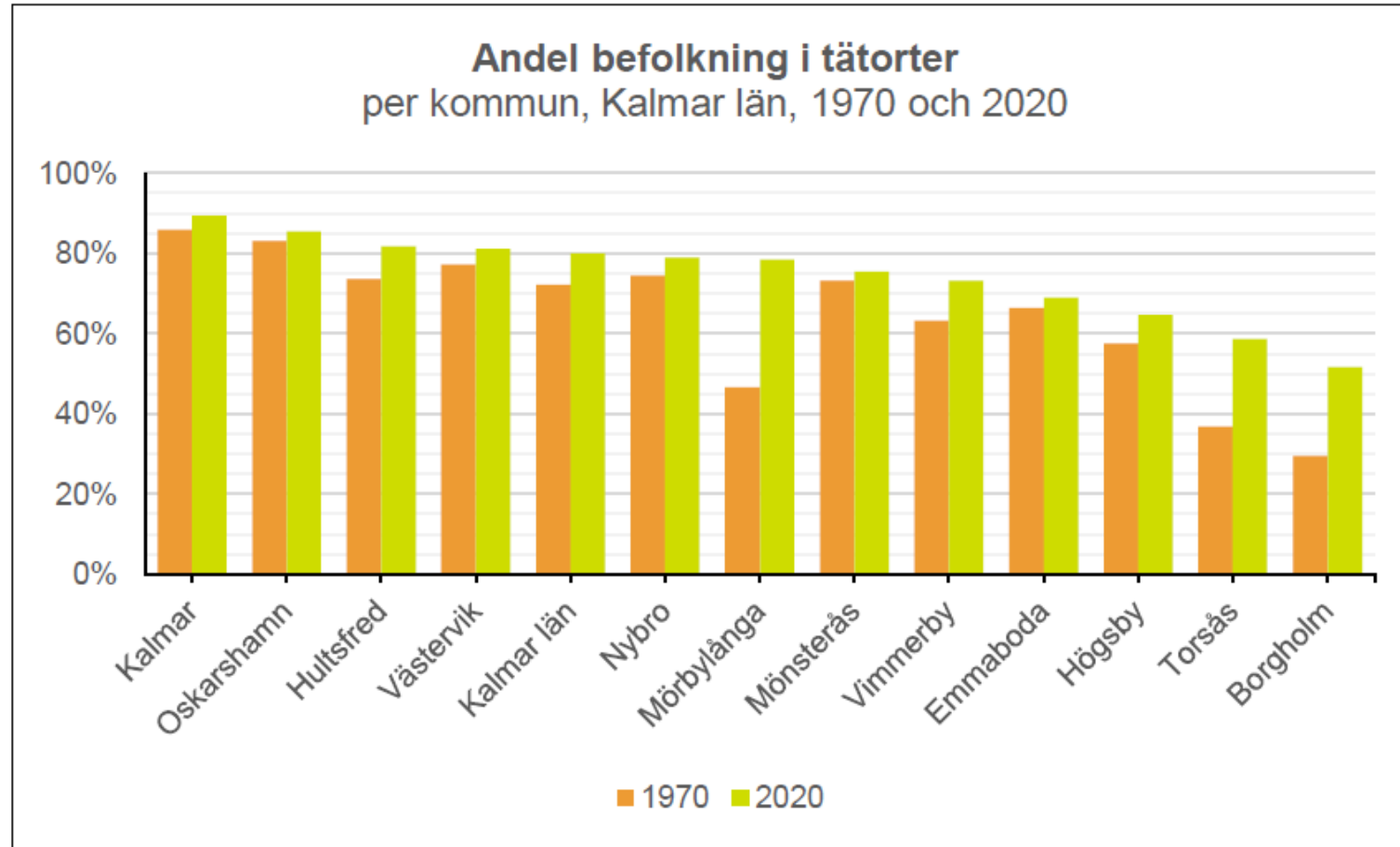
Pendlingsrelation 1



Pendlingsrelation 1 & 2

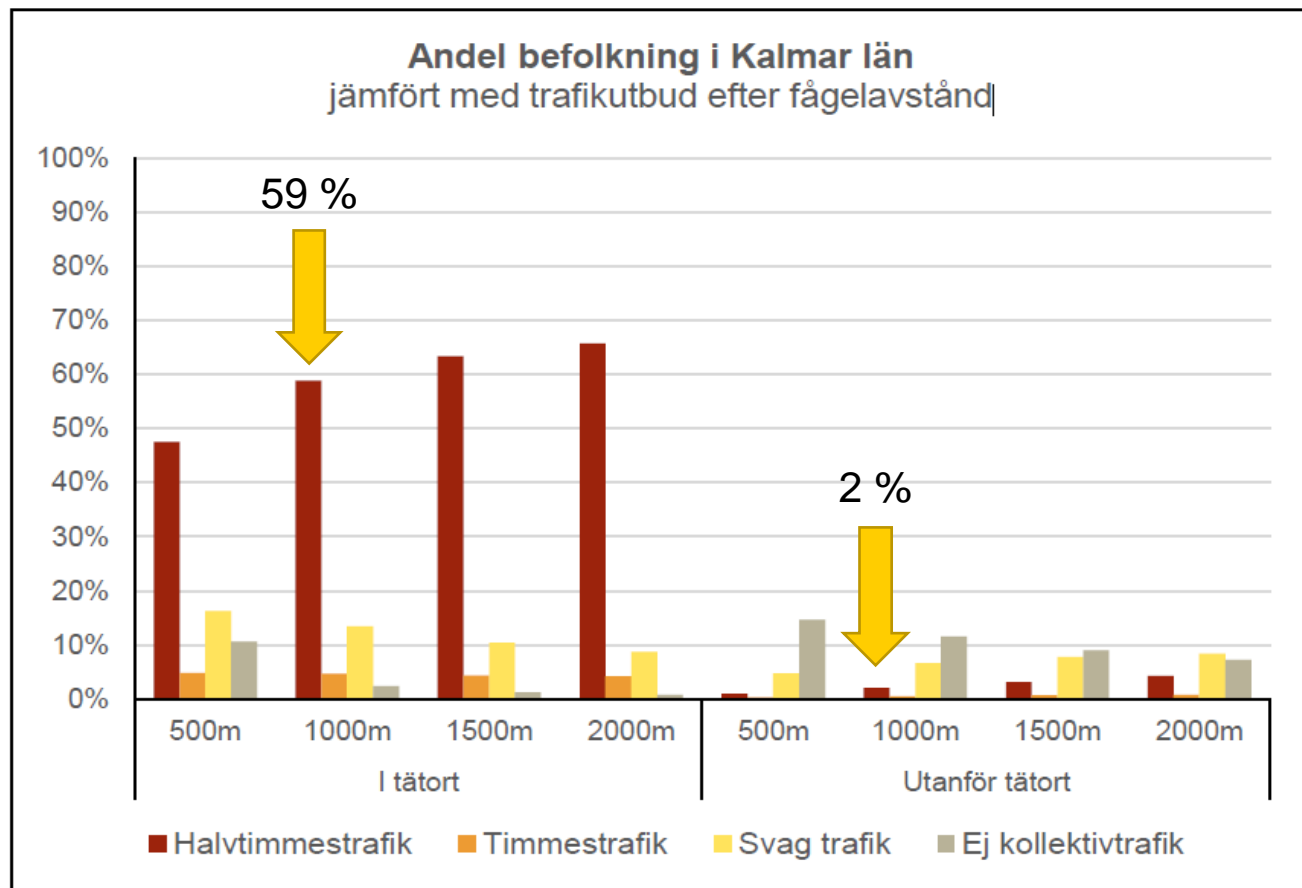


Tätortsboendet ökar i länet, landet och globalt



Källa: Näbarhet till regional kollektivtrafik i Kalmar län, Tyréns 2022.

Tillgång till hållplats med "halvtimmestrafik" (25+ avgångar)



Cirka 60 procent av länsinvånarna har tillgång till "halvtimmestrafik" inom 1 km (pilarna).

Cirka 70 procent av länsinvånarna har tillgång till "halvtimmestrafik" inom 2 km.

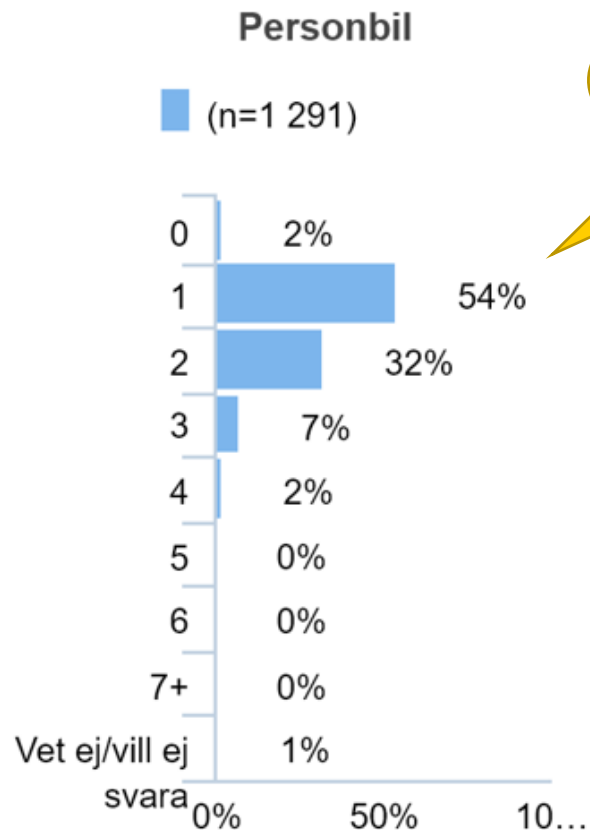
De övriga kan ha tillgång till glesare linjelagd trafik. 10 procent har inte tillgång till någon linjelagd kollektivtrafik alls inom 2 km.

Källa: Närhet till regional kollektivtrafik i Kalmar län, Tyréns 2022 (ej slutförd)

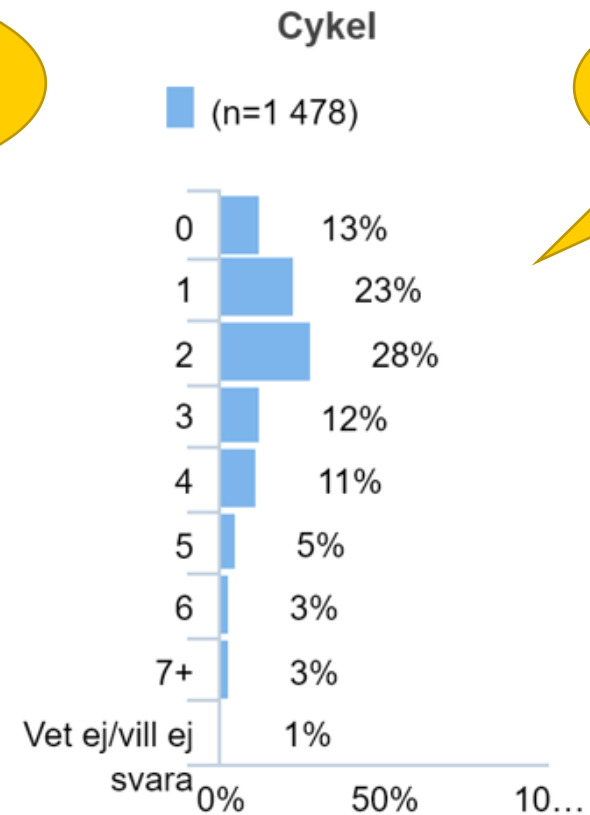
Kombinerad mobilitet

Tillgången till fordon över lag god och 85 procent* har körkort

Hur många fordon har ditt hushåll tillgång till?



95 % har
minst en bil



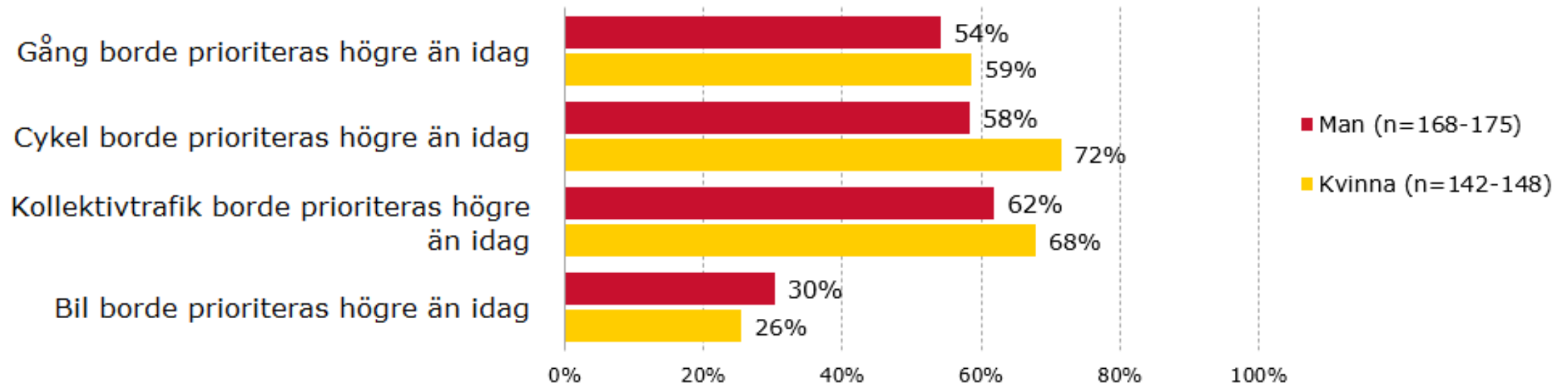
84 % har
minst en
cykel

Källa: Kollektivtrafikbarometern 2022

* personer över 18 år

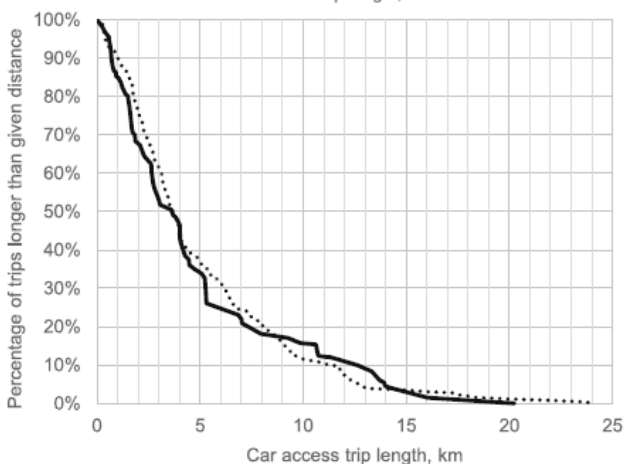
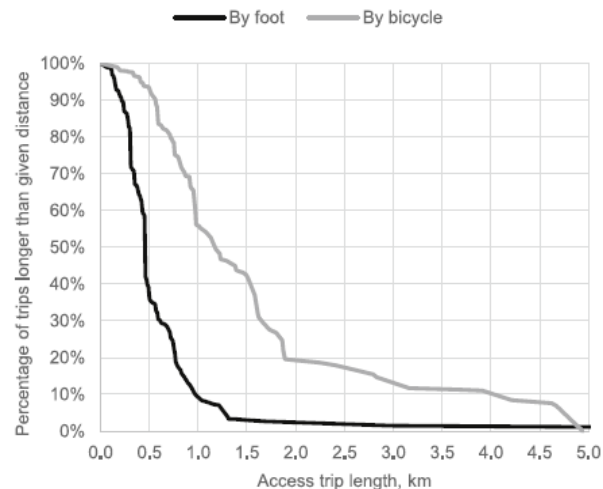
Prioriteringar vid trafikplanering – tar bilen för mycket plats?

Ta ställning till följande påståenden om trafikplaneringen i din kommun



Källa: Reskoll 2022 (utvidgning av Kollektivtrafikbarometern), Kalmar kommun

Så här långt är vi beredda att gå, cykla eller ta bilen till en station.



I den allmänna kollektivtrafiken tar vi inte människor riktigt hela vägen från dörr till dörr...

Hur kan vi kompensera för det? Jo, genom:

- Att verka för god anslutning med gång-/cykelväg till hållplatser och stationer.
- Att verka för parkeringsplatser för cykel och bil vid viktiga bytestpunkter.



Då kombinerar vi

Bilen är ”stark” på landsbygden. Men kan kombineras med kollektiv resa från viktiga bytestpunkter.

Närtrafiken kan ta människor till målorter för vidare transport i linjetrafiken.

Landsbygdens kombinerade mobilitet kan se ut så här:



Samåkning i bil är ett miljömässigt bra alternativ på landsbygden.

Källa: Studie av förflyttning till Skånska stationssamhällen i landsbygd. (Transport Policy 2021)

Vad får människor att gå eller cykla?

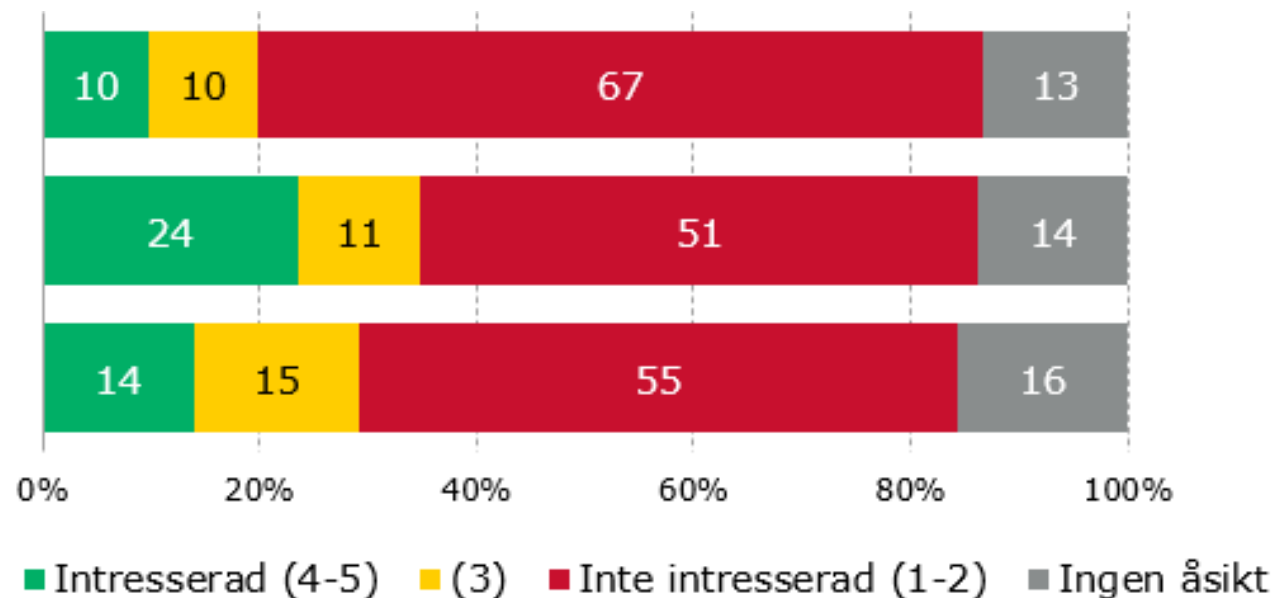


Intresse för kombinerad mobilitet

Hur intresserad är du av att delta i bilpool eller andra bildelningstjänster?

Hur intresserad är du av att kombinera cykel och kollektivtrafiken i din resa?

Hur intresserad är du av att kombinera bil och kollektivtrafik i din resa?



Källa: Reskoll 2022

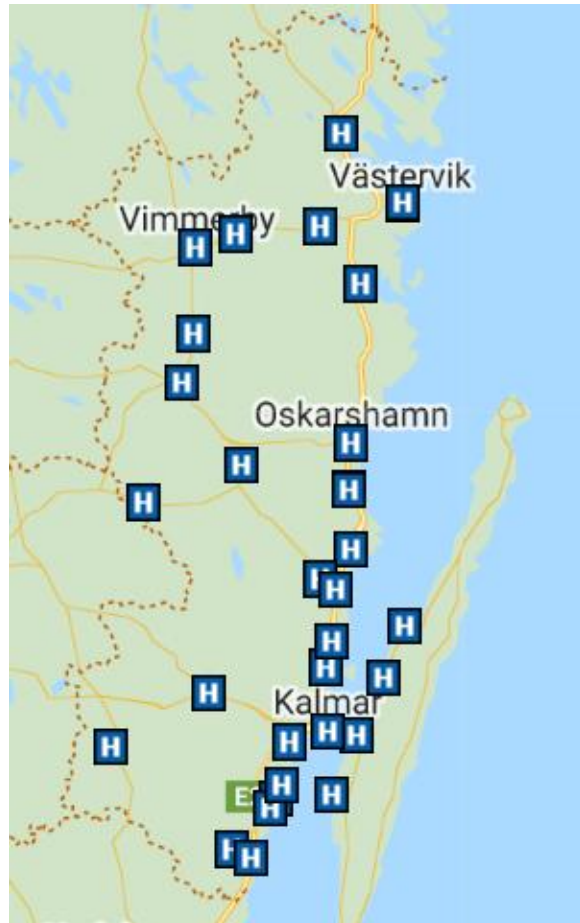


Regional Cykelinfrastrukturplan

Syfte:

Lokalisera cykelbara stråk. Med detta menas stråk som har en sammanbindande funktion för människor i sin vardag, har ett avstånd som kan trafikeras tidsmässigt för vardagsresor till och från hem, arbete, skola och i viss mån fritidsaktiviteter. Eller som en del i kombinerad mobilitet till en hållplats eller en bytespunkt mellan fordonsslag.

Viktiga bytespunkter på statlig väg



I Trafikförsörjningsprogrammet 2021-2029 finns ett drygt femtiotal viktiga bytespunkter listade på statlig väg. En del finns och fungerar redan idag:

[StolpPlats - Kartlager \(kalmarlanstrafik.se\)](https://www.kalmarlanstrafik.se/stolpplats-kartlager)

En viktig bytespunkt ska ha parkering för cykel och bil och ge kollektivtrafikkoppling.



Information om viktiga bytespunkter finns även på [kalmarlanstrafik.se](https://www.kalmarlanstrafik.se)

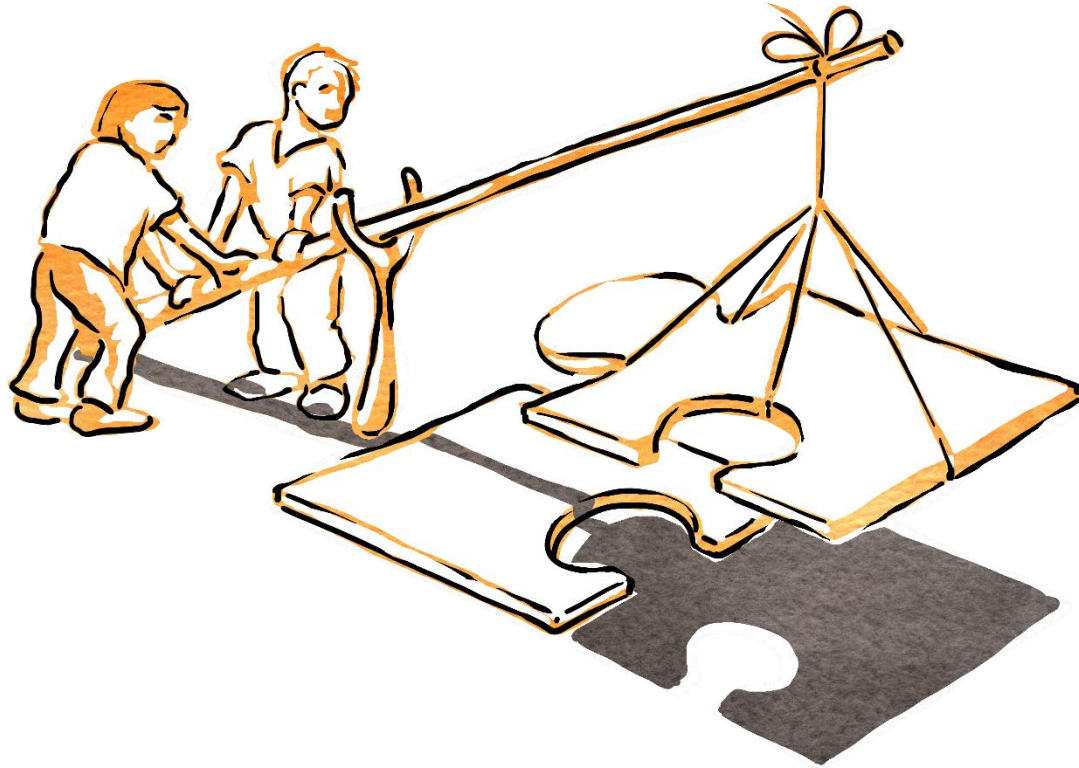
Gemensamt arbete för ett hållbart samhälle



Hur kan vi till:sammans arbeta för fler hållbara resor till arbete/studier?

Därför har vi bitt kommunerna fundera över:

1. Vilka kan gå? Hur ser deras vägar ut?
2. Vilka kan cykla? Hur ser deras vägar ut?
3. Vilka kan använda kollektivtrafik för sin vardagliga pendling?
4. Kan cykel/bil kombineras med kollektivtrafik? Och i så fall var? Finns fungerande bytespunkter?
5. Vilka tar bilen? Finns det stora arbetsplatser/skolor dit cykel/kollektivtrafik är ett alternativ?
6. Kan kollektivtrafik omfördelas för att skapa bättre pendlingsförutsättningar i vissa stråk? Och i så fall var och hur?
7. För vilka är bilen enda alternativet? Finns laddningsmöjligheter för elfordon?
8. Hur kan bebyggelseutvecklingen främja fler hållbara resor?
9. Vilken kollektivtrafik-/infrastrukturutveckling är allra viktigast för att stödja vardaglig pendling i arbetsmarknadsregionen?
10. Vem gör vad?



Regionen jobbar vidare så här:

- Utveckla fler viktiga bytespunkter
- Cykelbanor som ansluter till kollektivtrafik
- Förbättra takt, turtäthet för ökad tydlighet och användbarhet av kollektivtrafiken. Information om trafiken.
- Dialog med kommunerna kring hållplatser, cykelbanor och bytespunkter på kommunal mark
- Dialog med kommunerna kring bebyggelseutveckling och infrastruktur
- Strukturbildsarbete för förbättrad samplanering mellan kommuner och regionen.

Att fundera över:

Vad mer kan vi tillsammans göra för ökad pendling, fler hållbara resor och en hållbar utveckling?

Kommande föreläsningar – Tack för idag!

- 17 mars 2023 kl. 10:00-11:00 - Digital föreläsning 3 (Ekonomi och nåbarhet)

Du använder samma Zoomlänk till samtliga föreläsningar.

Bildspelen hittar du på utveckling.regionkalmar.se under Utvecklingsområden → Kollektivtrafik → Aktualisering av trafikförsörjningsprogram

The background is a vibrant yellow with several overlapping, semi-transparent shapes in various shades of yellow and white. These shapes include circles and teardrop-like forms, creating a layered, organic effect. The text is centered within one of the darker yellow shapes.

Tillsammans
för ett **friskare**
tryggare och
rikare liv