

Föreläsning 2, Hållbart resande - Frågor och svar

Nedan finns svar på de frågor som inkom under föreläsningen den 10 mars 2023.

- 1. Åtvidaberg, Oskarshamn och Valdemarsvik når man under 60 minuter med bilen idag från Västerviks stad. Beroende av vart i kommunen man har sin bostad kan restiden vara ner mot 20-30 minuter med bilen. Detta borde belysas i detta material när vi pratar arbetsmarknad. Kan vi arbeta med kollektivtrafiken i dessa stråk?**

De exempel på pendlingsrelationer som gavs vid föredragningen var enkla och översiktliga. Kalmar länstrafik håller med om att det är viktigt att studera pendlingsrelationer mellan fler orter både inom en kommun och över kommun- och länsgränser. Sedan behövs det förstås ett tillräckligt stort resandeunderlag i respektive ort. Dessa frågor kommer diskuteras i möten som ligger inplanerade under april månad med respektive arbetsmarknadsregion inom Kalmar län.

- 2. I Mörbylånga kommun arbetar vi med Säkra Skolvägar. Barnen ska i större utsträckning cykla säkert till och från skolan. Arbetar KLT aktivt med att öka cyklandet?**

Kalmar länstrafik ansvarar för kollektivtrafiken som bedrivs på befintlig infrastruktur. Regional utveckling arbetar med att bygga cykelvägar längs statlig infrastruktur via den regionala transportplanen. Det är av stor vikt att samarbete sker tillsammans med region Kalmar län, kommuner, väghållare m.m. för att bidra till ökat cyklande inom Kalmar län. En åtgärd är exempelvis att utveckla fler viktiga bytespunkter eller bygga till cykelställ vid befintliga hållplatser. Cykel är en avgörande pusselbit i arbetet med kombinerad mobilitet.

- 3. Finns det underlag för hur pendlingen sett ut under 2022 med tanke på ökade bränslepriser och inflation?**

För år 2022 finns ännu inga sådana siffror. Data om pendling inhämtas från Statistiska Centralbyrån (SCB) och det är en eftersläpning på 2 år för dessa siffror.

4. För att kunna ge möjlighet till att arbetspendla mellan tätorterna/arbetsmarknadsregionerna hur sker dialoger med arbetslivet med tanke på arbetstider? Tas i så fall hänsyn till arbetstider och även skolors tider med tanke på antal passagerare/tur (högtryck)?

Dialog med kommuner, arbetsgivare och skolor sker ständigt kopplat till trafikplaneringen.

Skolor – Skolresor är en stor andel av resorna som sker med kollektivtrafiken. Skolornas start och sluttid har en stor inverkan på trafikplaneringen. Många linjer är anpassade till skolorna.

Arbetspendling – Ett av kollektivtrafikens huvudsakliga syfte är att underlätta pendling till och från arbete. Trafiken är anpassad för att vara tillgänglig när de allra flesta reser till och från jobbet, det är dock svårt att tillgodose alla behov.

Kollektivtrafiken är dock svårt att anpassa till varierande arbetsskift och arbetspass då trafikplanering och fordonsoptimering kräver fasta tidtabeller.

Resor i kollektivtrafiken är generellt komprimerade till ett fåtal timmar på dygnet, peaktider. Dessa peaktider är morgon samt eftermiddag, se bild 15 i föreläsning 1 som finns här - <https://utveckling.regionkalmar.se/utvecklingsomraden/kollektivtrafik/aktualisering-av-trafikforsorjningsprogram/>.

5. Finns tankar på att införa fler biljettmöjligheter avseende periodbiljetter? Idag finns tyvärr bara valet att betala för alla zoner (hela länet) och inte möjlighet att i appen betala för det antal zoner som pendling sker mellan, något som troligen skulle öka pendlingen.

I Kalmar länstrafiks app är det möjligt att köpa alla sorters 30-dagarsbiljetter. På kalmarlanstrafik.se finns instruktionsfilmer - <https://kalmarlanstrafik.se/kop-biljett/app/>.

6. Erbjuds arbetslivet möjligheten att rabatterat köpa biljetter till sin personal, vilket kan vara en förmån för att göra arbetsplatser attraktivare?

I appen Företag Kalmar länstrafik kan företag skapa ett konto och genom appen erbjuda anställda att kunna köpa biljetter för tjänsteresor med kollektivtrafiken - <https://kalmarlanstrafik.se/foretagskonto/>.

7. Gör eller tänker Regionen/Kalmar länstrafik utföra studier om bilanvändningen? Det finns ett stort inslag av irrationella beslut för denna grupp resenärer. T.ex. hög betalningsvilja för bibehållet beteende, överskattning av bussresans restid liksom underskattning av restiden för bilen. Dvs veta mer om den stora potentialen resenärer.

Det finns många nationella studier kring denna fråga. Region Kalmar län kan ta lärdom av kunskapen kring denna typ av generella beteenden hos befolkningen, eftersom den visar sig även i Kalmar län. Att få fler personer med lågt intresse för andra resandeformer än bilen att ändra sitt resenärsbeteende bör ses som en gemensam uppgift för alla verksamheter som arbetar med trafik och mobilitet.

8. Har man någon statistik på hur mycket gymnasieungdomar vi har i ytterområden? De har ju oftast inget alternativ till kollektivtrafiken för långa resor.

(Tolkar ytterområden som glesbefolkade områden i Kalmar län.) Kalmar länstrafik har idag liten kunskap om gymnasieungdomarnas resor. Vi har hittills inte kommit över den informationen på något bra sätt. Kanske kan vi tillsammans med Gymnasieförbundet och kommunerna bli bättre på detta framöver. Resmöjligheter på landsbygden/i glesbefolkade områden kan vara begränsade på grund av lägre efterfrågan på resor. Närtrafiken erbjuder ett visst utbud av resor på platser som saknar linjelagd kollektivtrafik, men närtrafiken är inte anpassad till arbets- och studiependling.

9. Bytespunkter på landsbygden känns som ett lyckat koncept i vårt län, men finns det tankar på om man kan utveckla de mjuka upplevelsevärdena på dessa platser? Många är rätt hårda miljöer byggda utifrån praktisk trafikplanering, men inte mycket "mjuk omsorg"?

Helt rätt att många hållplatser kan upplevas som något ogästvänliga och mer byggda för fordon och inte resenärer. Detta är ett utmärkt exempel på hur Kalmar länstrafik, Region Kalmar län, Trafikverket och länets kommuner kan samarbeta för att utforma bättre hållplatser.

De flesta hållplatser är placerade på mark som kommuner eller Trafikverket ansvarar för. Vi ser gärna att vi tillsammans kan utveckla hållplatserna i länet.

10. Ni har pratat om att det finns någon slags kritisk gräns för hur långt man vill pendla. Är det så att vi lagt för mycket kraft på de långa kollektivtrafikresorna?

Det är en bra fråga som verkligen behöver belysas. Vi ska inte negligera betydelsen av längre kollektiva resor mellan kommunhuvudorter och över länsgräns. Men statistik och forskning pekar på att de flesta resor är korta och människor har en benägenhet att inte vilja pendla mer än 40 minuter enkel resa per dag = maximalt 80 minuter per dag.

Kanske bör vi lägga lite mer vikt på de vanligaste och förhållandevis korta resorna. Detta är något vi kan prata mer om vid de fysiska mötena.

11. Vilka råd finns det att ge till de kommuner som själva vill arbeta mer med att utveckla sina hållplatser och bytespunkter?

Det finns en hållplatshandbok på Region Kalmar läns utvecklingswebb, <https://utveckling.regionkalmar.se/utvecklingsomraden/kollektivtrafik/hallplatshandboken/>. I handboken beskrivs utformning och utrustning som respektive hållplatsklass ska ha, rekommendationer på utformning av hållplatser, ansvarsfördelning mellan organisationer och mycket mer.

12. Tips från publiken:

Rekommendation från publiken kopplat till mer information om jämställdhet i utveckling av transportsystemet - https://www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_uppladdad_rapport/k2_outreach_2019_3.pdf.