Region Kalmar län

Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län | **2025 - 2033**

Remissversion 1.0

Innehåll

KAPITEL 0 FÖRORD 1

KAPITEL 1 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK 2
- Kollektivtrafiklagen 2
- Trafikförsörjningsprogrammet – ett verktyg för regional utveckling 2
- Organisation och ansvar 3
- Tillsammans utvecklar vi ett hållbart Kalmar län 3

KAPITEL 2 KALMAR LÄN IDAG 4
- Befolkningen 4
- Arbete och studier 6
- Resvanor 6
- Infrastruktur 10

KAPITEL 3 - KALMAR LÄNS SAMHÄLLS-STÖDDA KOLLEKTIVTRAFIK IDAG 12
- Kollektivtrafiksystemet idag 12
- Allmän kollektivtrafik 12
- Bytespunkter och stationer 16
- Nuläget i trafiken 16
- Särskilda persontransporter 20
- Kollektivtrafikens samhällsnytta 20

KAPITEL 4 – KALMAR LÄNS FRAMTIDA BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK 22
- Samhällsförändringar som påverkar kollektivtrafiken 22
- Resenärernas krav på kollektivtrafiken 24
- Kalmar läns framtida behov av kollektivtrafik 25
- Kollektivtrafikens utmaningar och möjligheter 26
- Kollektivtrafikens inriktning 26

KAPITEL 5 - MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN 28
- Sju målområden 28
- Mål och mått 29

KAPITEL 6 - STRATEGISKA VAL 32
- Arbetssätt för att nå målen 32
- Samplanering av bebyggelseutveckling, infrastruktur och kollektivtrafik 32
- Hållbar trafikutveckling och trafikuppföljning 33
- Utveckling av taxor, resevillkor och biljett- och betalsystem 33

KAPITEL 7 - RIKTLINJER FÖR KOLLEKTIV-TRAFIKENS UPPLÄGG OCH UTFÖRANDE 34
- En användbar kollektivtrafik 34

KAPITEL 8 - ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE OCH ALLMÄN TRAFIKPLIKT 36
- Öppet marknadstillträde 36
- Allmän trafikplikt 36

KAPITEL 9 - EKONOMISK BESKRIVNING 38
- Kollektivtrafiken en del i regionens verksamhet 38

KAPITEL 10 - SAMRÅD OCH DIALOG 40

KAPITEL 11 - BEGREPP OCH DEFINITIONER 42
- *Begrepp* *42*
- *Definitioner av regionala kärnor och tillväxtmotorer* *43*

BILAGEFÖRTECKNING 45
- Bilaga 1 Utpekade viktiga bytespunkter 46
- Bilaga 2 Kommersiell regional kollektivtrafik i Kalmar län 2023 48

Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025-2033
Diarienummer: RS 2023/1806
Beslutad av regionfullmäktige i Kalmar län den xx månad 2024

Kapitel 0 Förord

Region Kalmar län har i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för att utveckla en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. I trafikförsörjningsprogrammet redovisar Region Kalmar län en inriktning för hur kollektivtrafiken ska utvecklas, tydliga och uppföljningsbara mål samt ett antal strategiska val för hur målen ska kunna nås.

Kollektivtrafiken bidrar till en stärkt omvärldskontakt, underlättar för invånarna att pendla till arbete och studier och gör det möjligt att nå basservice oavsett var i länet man bor. Kollektivtrafiken är på så vis ett viktigt verktyg för vidgade arbetsmarknader och större utbildningsregioner vilket stärker näringslivet och regionens utveckling.

Coronapandemin gjorde att resandet i kollektivtrafiken nästan halverades under 2020-2021 och intäkterna likaså. Under 2022 återvände resenärerna i hög utsträckning och vi närmar oss åter resandenivåerna före pandemin. Dagens prövningar utgörs i stället av höga drivmedelskostnader, inflation och ett osäkert omvärldsläge till följd av Rysslands anfallskrig i Ukraina.

Såväl Kalmar länstrafik som regionen som helhet påverkas ekonomiskt av omvärldsförhållandena. Länets och landets förutsättningar framöver påverkas också av en ojämn åldersfördelning där obalansen mellan personer i arbetsför ålder i förhållande till äldre och yngre personer kommer leda till nya utmaningar vid rekrytering av personal inom flera sektorer.

Region Kalmar län kommer därför att arbeta ännu hårdare för att nyttja befintliga resurser på ett hållbart sätt och att utveckla kollektivtrafiken till gagn för invånarna och samhället i stort. Målsättningen är att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem på såväl storregional, regional som lokal nivå. En större andel av de resor som utförs bör göras med gång-, cykel- eller kollektivtrafik för att minska belastningen på miljön och för att minska köer och trängsel.

Det nya regionala trafikförsörjningsprogrammet ligger till grund för hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2033 och ger därmed viktig vägledning till såväl kommuner, trafikföretag, infrastrukturutvecklare som allmänhet.

Kapitel 1 Förutsättningar och ramverk

Kollektivtrafiklagen

Den 1 januari 2012 trädde den nu gällande lagen om kollektivtrafik (2010:1065) i kraft. Lagen omfattar regional kollektivtrafik definierad som ”sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”.

Lagen säger också att det i varje län ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som ansvarar för den samhällsstödda regionala kollektivtrafiken. I Kalmar län har Region Kalmar län rollen som regional kollektivtrafikmyndighet enligt avtal med länets kommuner från den 29 oktober 2011.

Som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Kalmar län för att regelbundet upprätta ett trafikförsörjningsprogram med mål och strategiska val för all regional kollektivtrafik i länet. Med trafikförsörjningsprogrammet som grund har den regionala kollektivtrafikmyndigheten även i uppgift att besluta om allmän trafikplikt för det behov av allmän kollektivtrafik som kommersiella aktörer inte bedöms ha något intresse av att svara för.

Kommersiella aktörer får, efter anmälan till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, fritt etablera regional kollektivtrafik på kommersiell grund inom myndighetens geografiska område.

Trafikförsörjningsprogrammet – ett verktyg för regional utveckling

Trafikförsörjningsprogrammet är länets viktigaste styrinstrument för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken ska i sin tur bidra till en hållbar regional utveckling vilket förutsätter en nära samverkan med andra förvaltningar i regionen, länets kommuner, Trafikverket, trafik-företag och trafikmyndigheter i hela Sydsverige.

I den regionala utvecklingsstrategin[1] (RUS), finns länets långsiktiga utvecklingsmål angivna och i den regionala transportplanen[2] fastställs hur statliga medel till den regionala infrastrukturen ska prioriteras. Kollektivtrafiken är ett av verktygen för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin. Även den nationella transportplanen, som Trafikverket ansvarar för, har tydliga kopplingar till regional utveckling och den regionala kollektivtrafiken.

Trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. När regionen ensamt är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

- behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
- alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
- åtgärder för att skydda miljön,
- tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
- de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
- omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Det reviderade trafikförsörjningsprogrammet sträcker sig fram till 2033. Lagen säger att programmet ska uppdateras vid behov. En gång per mandatperiod bör programmets aktualitet prövas, och då företrädesvis samordnat med revideringen av regional och nationell transportplan. Programmet fastställs av regionfullmäktige.

1. Klimat att växa i, Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030. Beslutad 2 maj 2023.
2. Regional transportplan för Kalmar län 2022-2033. Beslutad 29 september 2022.

Organisation och ansvar

Kollektivtrafiknämnden har en långtgående delegation att fungera som regional kollektivtrafikmyndighet i länet[3]. Kalmar länstrafik har en utredande funktion åt den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I länet finns också ett Trafik- och Infrastrukturråd för samverkan på tjänstepersonsnivå i frågor av regionalt eller delregionalt intresse. I rådet, som leds gemensamt av tjänstepersoner från Kalmar länstrafik och infrastrukturansvariga på den regionala utvecklingsförvaltningen finns samtliga kommuner representerade tillsammans med Trafikverket och Länsstyrelsen i Kalmar län.

Beslut och beredning av ärenden rörande färdtjänst och riksfärdtjänst fördes vid årsskiftet 2011/12 över från kommunerna till landstinget. Däremot ligger det lagstadgade myndighetsansvaret för skolskjuts och resor i verksamheten kvar hos kommunerna. Resorna samordnas så långt som möjligt med övrig kollektivtrafik.

Tillsammans utvecklar vi ett hållbart Kalmar län

”År 2030 är Kalmar län en hållbar region där människor växer och där företag, föreningar och organisationer etablerar sig och utvecklas. Nära samverkan mellan länets alla aktörer har gett länet en unik konkurrenskraft och en stark koppling mellan stad och land”
(Målbild för Kalmar län, RUS 2023)

Agenda 2030 med FN:s 17 globala hållbarhetsmål utgör en grund för hållbarhetsarbetet från global till lokal nivå. Det är också utifrån dessa målsättningar som regionen i den regionala utvecklingsstrategin stakar ut en gemensam färdriktning som ska föra länet framåt. I den regionala utvecklingsstrategin betonas kollektivtrafikens roll för en hållbar samhällsplanering.

Figur 1 nedan visar hur de globala målen tas om hand i planeringsprocessen och där trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med den regionala transportplanen utgör regionala handlingsplaner och strategier i det gemensamma hållbarhetsarbetet.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik[4] är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen satt upp funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa.

Trafikförsörjningsprogrammet tar avstamp utifrån de värderingar och prioriteringar som formulerats i den regionala utvecklingsstrategin och andra styrdokument för att beskriva kollektivtrafikens inriktning fram till år 2033.

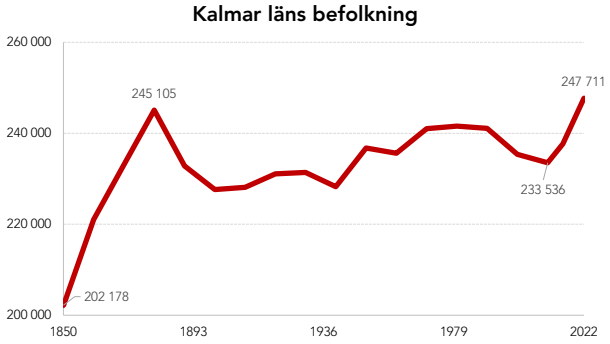
Figur 1. Figuren visar hur de global hållbarhetsmålen tas om hand i planeringsprocessen från global till lokal nivå. Trafikförsörjningsprogrammet tillsammans med den regionala transportplanen utgör regionala handlingsplaner och strategier i det gemensamma hållbarhetsarbetet.

3. Arbetsordningar och reglementen för den politiska organisationen mandatperioden 2023-2026. Beslutad 29 september 2022.
4. Prop. 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

Kapitel 2 Kalmar län idag

Befolkningen

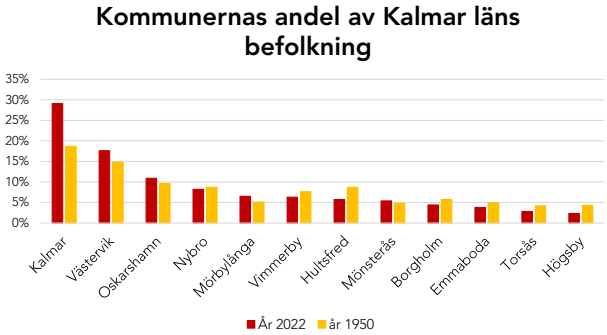
Kalmar län hade vid utgången av år 2022 en befolkning på 247 711 personer. Sedan 2013 har befolkningen ökat snabbt, se figur 2. Länet tappade en stor del av sin befolkning i samband med emigrationen till Amerika i slutet av 1800-talet. Idag tar vi i stället emot immigranter från andra länder. Andelen utrikes födda i länet utgör idag ca 15 procent av den folkbokförda befolkningen.



Figur 2. Diagrammet visar befolkningsutvecklingen i Kalmar län från 1850-2022. (Källa:SCB).

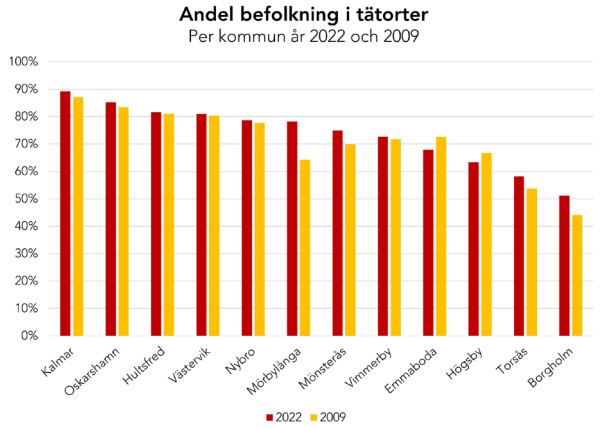
Flyttningen in och ut ur länet är störst i de yngre åldersgrupperna då många flyttar för studier. I åldersgruppen 50+ sker en nettoinflyttning till länet. Under 2000-talet är det bara i Kalmar och Mörbylånga kommuner som befolkningen konstant har ökat. I de övriga kommunerna har befolkningens storlek antingen varierat eller minskat något. År 2022 var det bara Kalmar kommun som hade ett födelseöverskott, dvs. fler personer föds än det antal som dör. Sammantaget leder det till att befolkningen i arbetsför ålder (20-64 år) minskar. Kalmar län har Sveriges näst äldsta befolkning. Allra äldst är man i Borgholms kommun.

En allt större del av Kalmar läns befolkning bor i Kalmar kommun. Vid slutet av år 2022 bodde drygt 72 000 personer, eller 29 procent av länets befolkning, i Kalmar kommun. I figur 3 visas befolkningens fördelning på olika kommuner år 1950 och 2022.



Figur 3. Befolkningens fördelning på olika kommuner i Kalmar län år 2022 och 1950. (Källa:SCB).

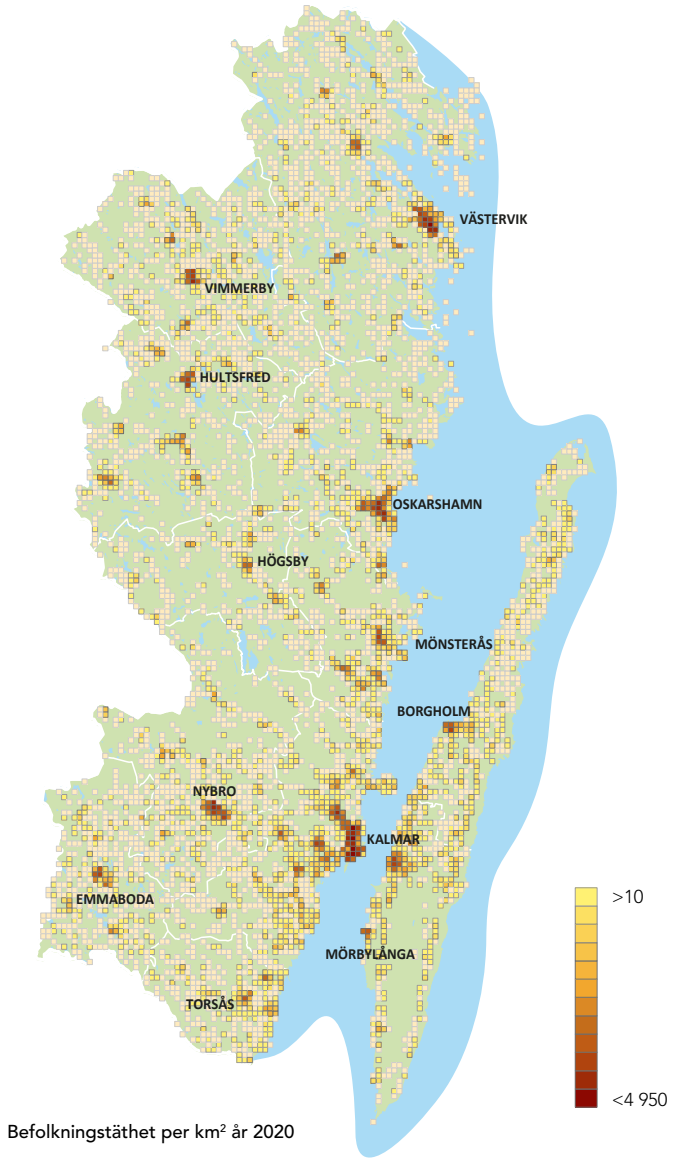
Urbaniseringen är en trend inte bara på global nivå utan också på regional och lokal nivå. En betydligt större andel av länets invånare bor idag i tätorter[5], ofta större tätorter, jämfört med för några decennier sedan. Urbaniseringen fortgår alltjämt i smygande takt i huvuddelen av länets kommuner, se figur 4. På Öland har tillväxten i orter som Färjestaden och Köpingsvik bidragit till att andelen tätortboende ökat starkt. Om mindre orter faller under tätortsdefinitionen, 200 invånare, kan i stället andelen tätortsboende minska. På nationell nivå bor idag 88 procent av befolkningen i tätort. För Kalmar län är siffran 80 procent.



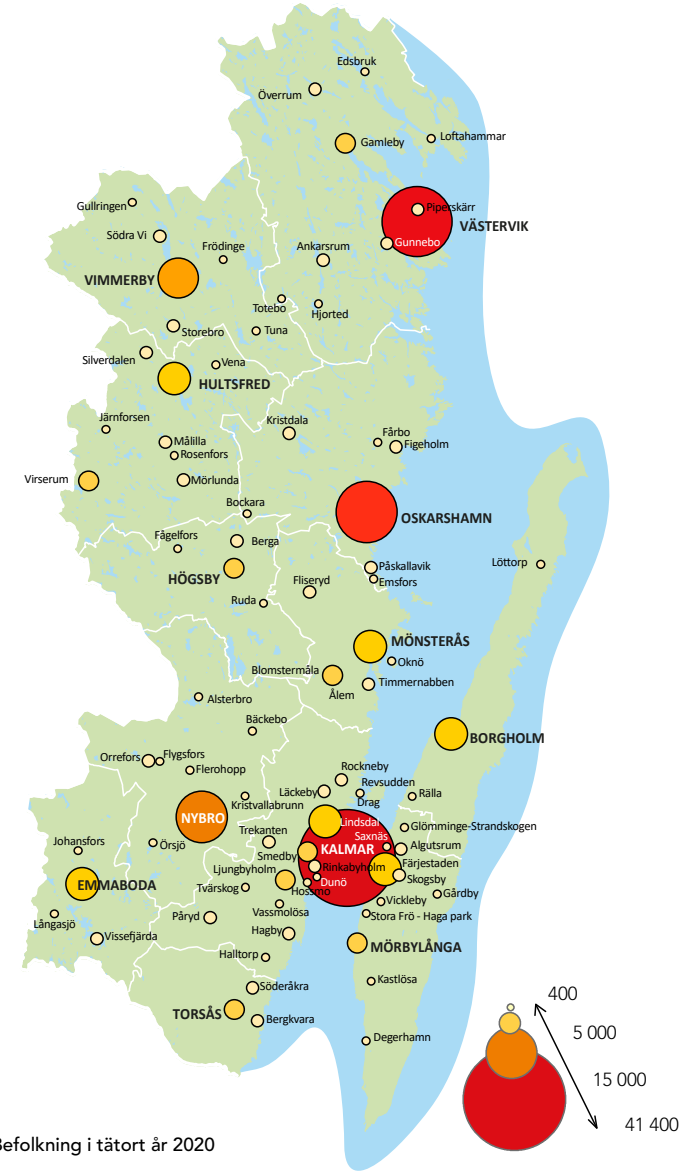
Figur 4. Tätortsboendet har fortsatt att öka i huvuddelen av länets kommuner även i sen tid. I de båda Ölandskommunerna har tillväxten i främst Färjestaden och Köpingsvik bidragit till den ökade andelen tätortsboende. (Källa:SCB).

Figur 5 och 6 på nästa sida visar att Kalmar län är glest befolkat och att befolkningen är ojämnt fördelad. Flest personer bor i eller nära kommunhuvudorterna.

5. Sammanhängande bebyggelse med minst 200 invånare (SCB).



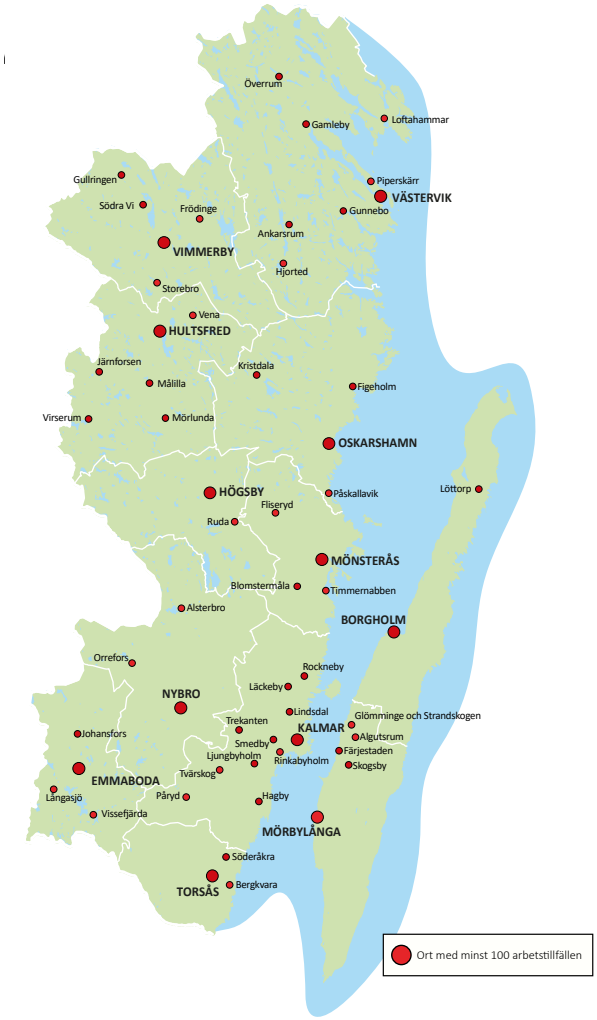
Figur 5. Kartan visar befolkningstätheten i Kalmar län.



Figur 6. Kartan visar folkmängden i Kalmar läns tätorter.

Arbete och studier

I åldersgruppen 20-64 år var förvärvsfrekvensen i Kalmar län 81 procent 2022. Av de förvärvsarbetande arbetade 38 procent i offentlig sektor och 62 procent i privat sektor. Det finns nästan 25 000 företag i länet som sammanlagt har ungefär 60 000 sysselsatta. Figur 7 visar var i länet det finns orter med fler än 100 arbetstillfällen.



Figur 7. De röda ringarna i kartan visar orter med fler än 100 arbetstillfällen (Helår) (Källa: SCB).

De största branscherna sett till antalet anställda i länet är vård och omsorg, tillverkning och utvinning, handel, utbildning och företagstjänster. Så ser det ut även på riksnivå. Antalet sysselsatta ökar inom gröna näringar, livs-medelsindustri, handel och besöksnäringen. Inom industrin pågår en strukturomvandling där antalet sysselsatta minskar samtidigt som förädlingsvärdena ökar till följd av att produktionen blir alltmera automatiserad.

Region Kalmar län är länets största arbetsgivare med cirka 7 000 anställda. Länets största privata arbetsgivare är Scania i Oskarshamn med drygt 2 500 anställa.

Linnéuniversitet med verksamhet i såväl Kalmar, Växjö som Pukeberg i Nybro erbjuder ett brett utbud av utbildningar. Universitetet har drygt 2 200 anställda och 40 000 studenter i program, fristående kurser och övriga utbildningsformer. Av programstudenterna kommer en dryg tredjedel från Kalmar eller Kronobergs län[6]. Nästan 80 procent av dessa studenter stannar kvar i området och etablerar sig huvudsakligen i det län de kommer från. Av samtliga studenter som examineras vid Linnéuniversitetet finns 38 procent kvar och har etablerat sig i regionen tre år efter examen. Jönköpings universitet, Linköpings universitet och Blekinge Tekniska Högskola är andra attraktiva lärosäten i angränsande län.

I Kalmar län finns också fem folkhögskolor. Flertalet är belägna i eller nära någon av länets större orter. Borgholm, Kalmar, Mörbylånga och Torsås kommuner driver gymnasie- och vuxenutbildning gemensamt i Kalmarsunds gymnasieförbund. Huvuddelen av skolorna är belägna i Kalmar. Övriga kommuner har egna gymnasieskolor med ett varierande programutbud.

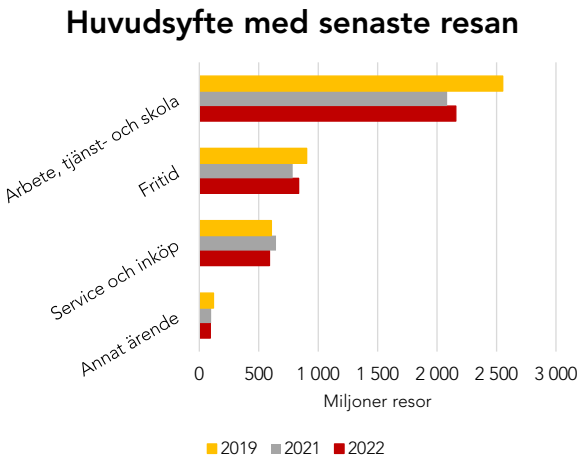
Resvanor

Resvaneundersökningar

Den senaste resvaneundersökningen i Sydöstra Sverige genomfördes 2012[7]. Resultaten från den undersökningen har sedan kompletterats med nationella undersökningar, mobildatastudier och resvanor på länsnivå via Kollektivtrafikbarometern[8]. Resvanor förändras långsamt om det inte sker stora samhälls- eller infrastrukturförändringar. Studier såväl nationellt som lokalt visar att flest resor görs under vardagar.

På nationell nivå är nästan hälften av alla resor som utförs, oavsett förflyttningssätt, arbets- eller studierelaterade. De arbets- och studierelaterade resorna har minskat en del om man jämför de senaste två åren med 2019 vilket tyder på förändringar i arbetssätt och resvanor för arbete och studier efter pandemin[9], se figur 8. Efter arbets- och studieresor är det resor till fritidsaktiviteter och inköpsresor som är mest förekommande.

6. Studentrekrytering, etableringsmönster och kompetensförsörjning. En kartläggning av Linnéuniversitetets studenter ur ett kommunalt och regionalt perspektiv (2023). Linnéuniversitetet 2023-05-05, rapport.
7. Trafikverket 2012. Resvaneundersökning RVU i Sydöstra Sverige. Rapport 2012:237, 2012-12-11.
8. Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning, baserad på fortlöpande intervjuundersökningar i åldersgruppen 15-85 år, som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik.
9. Resvanor i Sverige 2022 (trafa.se).



Figur 8. Figuren visar hur antal miljoner huvudresor* med olika syften, oavsett förflyttningssätt, i en nationell undersökning. Som framgår av figuren var antalet resor till arbete, tjänst och skola lägre 2021 och 2022 än före pandemin vilket sannolikt hänger samman med ett förändrat arbetssätt. (Källa: Trafikanalys, 2022)

Syftet med kollektivtrafikresorna i Kalmar län har stora likheter med den nationella bilden av alla resor (oavsett förflyttningssätt). De arbets- och studierelaterade resorna utgör mer än hälften av alla resor och sedan fördelar sig resor för fritid, service och inköp och andra ärenden på samma sätt som i figur 8. Det som skiljer Kalmar län från den nationella nivån är att de studierelaterade resorna är lite fler än de arbetsrelaterade resorna.

"Resor för arbete och studier är förhållandevis regelbundna i tid och rum medan fritidsresor och inköpsresor är mera oregelbundna och utförs i högre grad med bil"

Majoriteten av resorna som utförs i kollektivtrafiken är korta. Enligt Kollektivtrafikbarometern 2022 var 40 procent av alla resor kortare än tio kilometer. 80 procent av alla resor var under 50 kilometer.

Kalmar kommun har låtit utföra en analys av de korta resorna[10] där man ville öka förståelsen kring varför människor väljer bilen för korta resor (upp till fem kilometer) där det finns andra relevanta färdsätt till exempel bra kollektivtrafik och/eller cykelvägar. De flesta korta resorna gjordes till arbetet, följt av inköpsresor och fritidsresor. Tre faktorer stack ut som skäl till att man valde att resa med bil; för att utföra andra ärenden, få kortare restid och av bekvämlighet. Som skäl till att man inte valde cykel eller gång i stället för bil angavs att det var för långt, vädret var för dåligt och det inte var lika bekvämt. Män var i denna undersökning mer bilburna än kvinnor.

Kvinnor reser över lag mer i kollektivtrafiken än män. Däremot är det små skillnader i de resor som faktiskt utförs av män respektive och kvinnor i kollektivtrafiken, enligt Kollektivtrafikbarometern. Män gör något fler arbets- och studierelaterade resor och resor för inköp av dagligvaror. Kvinnor genomför något fler resor för att uträtta andra ärenden, hämta och lämna barn samt för egen fritidsaktivitet. Resornas längd är också väldigt lika mellan könen. Männen gör något fler resor som är längre än 50 kilometer.

Tillgången till fordon och körkort är hög i Kalmar län. I Kollektivtrafikbarometern år 2022 svarade 95 procent av hushållen i Kalmar län att de hade tillgång till minst en bil och 85 procent av personer över 18 år hade körkort, vilket är högre än riksgenomsnittet på 78 procent[11] . På nationell nivå var körkortsinnehavet högst i åldersgruppen 65–79 år med 87 procent.

Figur 8* En huvudresa är en följd av förflyttningar med ett eller flera färdsätt där ett eller flera ärenden uträttas och som slutar när vi når vår arbetsplats, skola, bostad eller annan övernattningsplats.
10. Kalmar kommun, Analys av korta bilresor, april 2023. Svensk Kollektivtrafik & Origo Group.
11. Fordon 2020 (Trafikanalys Statistik 2021:5).

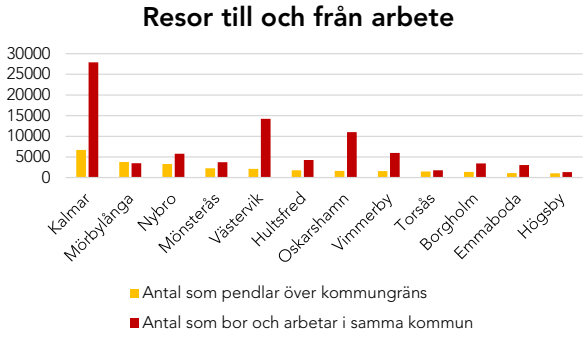
Pendling till arbete och studier

I Kalmar län pendlar 25 procent av de förvärvsarbetande till arbete i en annan kommun. Pendlingen ökar i samtliga kommuner i länet men skillnaderna mellan kommunerna är stora. Figur 9 visar hur länets tätortsbaserade arbetsmarknader ser ut. Kommunhuvudorterna, med undantag för Borgholm, har en stark ställning som primärt eller sekundärt arbetsmarknadscentrum med tillhörande pendlingsområde. De sekundära arbetsmarknadscentrumen har en egen arbetsmarknad men ingår samtidigt i en större arbetsmarknad.

Figur 9. 80 procent av arbetskraften (20-64 år) arbetar i en tätort i länet. De rosa fälten beskriver upptagningsområdet av arbetskraften till olika primära arbetsmarknadscentrum, röd prick. På motsvarande sätt visas upptagningsområdet från de gula områdena till de sekundära lokala arbetsmarknadscentrumen, gul prick. Sekundära centrum har en egen arbetsmarknad samtidigt som de ingår i en större arbetsmarknad. (Källa: Ortsstruktur och funktionella samband i södra Sverige, WSP 2023).

Tätorterna har generellt en stor betydelse för arbetsmarknadens funktion. Ungefär 80 procent av arbetskraften i länet arbetar i en tätort i länet och 65 procent arbetar i någon av länets kommunhuvudorter. Det finns också ett antal större arbetsplatser utanför tätort, till exempel Kalmar-Öland Airport, Mönsterås bruk och Oskarshamns kärnkraftsgrupp (OKG).

Andelen arbetspendlare är lägst i Västerviks och Oskarshamns kommuner där 86 procent av arbetskraften bor och arbetar i samma kommun. Procentuellt sett är arbetspendlingen till annan kommun störst i Mörbylånga kommun (51 %), följt av Torsås kommun (45 %), Högsby kommun (45 %) och Mönsterås kommun (40 %). Ser man till det faktiska antalet pendlare är emellertid Kalmar kommun den kommun varifrån flest personer arbetspendlar, se figur 10. Flödet av arbetspendlare mellan Kalmar kommun och kringliggande kommuner är stort och växande. Även mellan Vimmerby och Hultsfred är arbetspendlingen betydande.



Figur 10. Figuren visar hur många personer som pendlar över kommungräns och hur många som bor och arbetar i samma kommun i länets 12 kommuner. Antalet pendlare är störst i Kalmar kommun följt av Mörbylånga, Nybro och Mönsterås kommuner. (Källa: SCB år 2021).

Det stora antalet mellankommunala rörelser i Kalmarsundsområdet framgår också av mobildata. I figur 11 på nästa sida visas de 20 vanligaste mellankommunala reserelationerna i länet. Allra störst är resandeutbytet mellan Öland och fastlandet vilket också stöds av Trafikverkets mätningar av årsmedeldygnstrafiken (ÅDT).

Figur 11. Figuren visar de 20 vanligaste mellankommunala reser-elationerna i Kalmar län (illustrerade som linjer mellan kommunhuvudorterna), mätt som antal mobilrörelser under 2021. Allra störst är trafikflödet mellan Öland och fastlandet. (Källa Telia Insight)

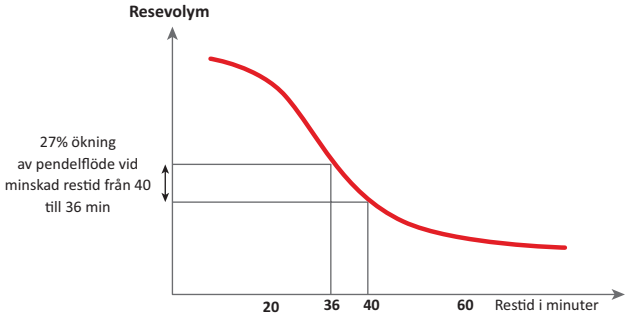
Pendlingen över länsgränserna är inte särskilt omfattande. Procentuellt sett har Torsås kommun flest pendlare över länsgränsen, till Karlskrona kommun, följt av Högsby kommun till Uppvidinge kommun och Vimmerby kommun till Eksjö kommun. Sett till det faktiska antalet arbetspendlare är utpendlingen från Kalmar län störst i riktning mot Karlskrona kommun med nära 600 personer och därefter till Växjö kommun med nära 500 personer. Mellan Kalmar, Karlskrona och Växjö finns en strävan att stärka den länsöverskridande pendlingen. Den länsöverskridande pendlingen i andra riktningar är lägre.

Benägenheten att pendla ökar med högre utbildningsnivå men arbetsmarknaden liksom den geografiska storleken på en kommun har en ännu större påverkan. Män pendlar i högre utsträckning än kvinnor, men pendlingen ökar snabbare bland kvinnor än bland män. Män dominerar dock bland dem som pendlar längre sträckor.

I en resvaneundersökning utförd bland Linnéuniversitetets programstudenter 2021 visade det sig att 80 procent bodde i Kalmar kommun och det alldeles övervägande antalet i Kalmar tätort, medan de resterande studenterna bodde i andra närliggande kommuner. Så många som 80 procent av studenterna tog sig till universitetet genom att gå, cykla eller resa kollektivt. De övriga 20 procenten reste med bil eller samåkte i bil. Bland bilresenärerna hade det stora flertalet mer än tio kilometer till universitetet. Det är ovanligt att studenter rör sig mellan de båda campusområdena. Däremot finns det vissa utbildningar där lärare rör sig mellan det båda orterna.

Restiden sätter gränser

Restiden har en tydlig påverkan på människors benägenhet att pendla. I en rapport från Internationella handelshögskolan i Jönköping[12] illustreras hur det dagliga (frekventa) resandet snabbt sjunker då restiden blir längre, figur 12. Det visar också på ett kritiskt intervall inom vilket även en mindre restidsförkortning kan få en stor effekt för ett ökat resande. På nationell nivå var den genomsnittliga tiden för arbets- tjänste- och skolresor strax under 40 minuter år 2022. Restiden för kollektiva resor för arbete och studier är i genomsnitt lite längre än genomsnittet för samtliga resor.



Figur 12. Kurvan visar hur restiden påverkar benägenheten att pendla.I ett visst tidsintervall kan även en mindre restidsförkortning ge en kraftig resandeökning. (Källa: Europakorridoren – resvolymer, pendling och regionförstoring, 2004).

Det är i områden med en stor befolkning (många resor) och på avstånd acceptabla för vardaglig pendling som kollektivtrafiken har stor potential. Människor lägger ungefär lika mycket tid på att resa nu som för några årtionden sedan, men eftersom transportslagen blivit snabbare och mer flexibla reser vi nu längre sträckor[13].

12. Europakorridoren – resvolymer, pendling och regionförstoring (2004). B. Johansson 2004. INA, Internationella Handelshögskolan i Jönköping.
13. Förändrade resvanor och mobilitetstjänster — En kunskapsöversikt. E-L Eriksson, Linköpings universitet & P Flores, Lunds universitet. (K2 2022-03-14).

Infrastruktur

Region Kalmar län är i stort behov av bättre infrastruktur både på väg och järnväg för att snabbt kunna nå angränsande läns tillväxtmotorer, de tre storstadsregionerna och internationella flygplatser. I den nationella transportplanen där Trafikverket står för såväl prioritering som finansiering av objekt ingår länets järnvägar tillsammans med E22 och riksväg 25 och 40. Övriga statliga vägar i länet hanteras i den regionala transportplanen[14] där regionen, i dialog med kommunerna, utifrån en tilldelad medelspott får prioritera investeringarna på det regionala vägnätet. Prioriteringarna tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin och åtgärderna ska stödja länets utveckling och tillväxt. Kalmar länstrafik arbetar nära övriga regionen i frågor som rör infrastruktur, inklusive bytespunkter och BRT[15]-stationer.

Kalmar Öland Airport AB ägs till 50 procent av Kalmar Kommun och till 50 procent av Region Kalmar län som gemensamt svarar för drift, förvaltning och utveckling av flygplatsen. Flygplatsen är av stor vikt för regionens och näringslivets utveckling och regionens attraktionskraft i stort.

Regionsamverkan Sydsverige[16] är en viktig arena där Sveriges sex sydligaste regioner samverkar över regiongränserna inom de flesta politikområden. Där formuleras gemensamma målbilder för södra Sverige och flera strategiska dokument för utvecklingen av regionernas infra-struktur och kollektivtrafik har tagits fram. Materialet utvecklas och uppdateras efterhand och finns att tillgå på Regionsamverkan Sydsveriges webbplats[17].

Region Östergötland ingår inte i Regionsamverkan Sydsverige, men är en viktig samverkanspart. För den norra delen av länet är resmöjligheterna till Linköping och Norrköping minst lika viktiga som möjligheten att resa till Kalmar. Färjetrafik från Västervik och Oskarshamn förbinder länet österut med Region Gotland. I den södra delen av länet är den s.k. Sydosttriangeln (Kalmar-Växjö-Karlskrona) central för att knyta samman tre arbetsmarknadsregioner.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive region arbetar tillsammans med frågor som rör länsöverskridande trafik med såväl tåg- som busstrafik. Den samhällsstödda trafiken ska samspela med det kommersiella kollektivtrafikutbudet av långfärdsbussar, tåg men också taxi. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna är geografiskt sett små vilket skapar många gränseffekter mellan länen. Det länsöverskridande arbetet behöver förstärkas för att minimera länsgränsernas effekter på transportsystemet.

System för infrastruktur och kollektivtrafik, tar lång tid att bygga upp och utveckla. Det behövs gemensamma målbilder och uthållighet över tid för att föra dessa frågor framåt som i flera avseenden är fundamentala för en hållbar regional utveckling.

14. Regional-transportplan-for-kalmar-lan-2022-2033.pdf (regionkalmar.se)
15. Bus Rapid Transit (BRT) handlar om att kombinera åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon och trafikering på ett sätt som skapar en snabb och pålitlig kollektivtrafik. En BRT-station ska kunna ta emot både samhällsstödd och kommersiell trafik.
16. Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbetsorgan för de Sveriges sex sydligaste regioner som gemensamt arbetar för en långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige. I samarbetet ingår Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne.
17 . Regionsamverkan Sydsverige.

Kapitel 3 - Kalmar läns samhällsstödda kollektivtrafik idag

Kollektivtrafiksystemet idag

Kollektivtrafiksystemet i Kalmar län består dels av kommersiell trafik dels av samhällsstödd trafik.

Den kommersiella trafiken bär till fullo sina egna kostnader. Dit hör fjärrtrafik med tåg (SJ AB) på Kust till kustbanan som kopplar till annan fjärrtågtrafik på Södra stambanan i Alvesta. Kommersiella trafikföretag kör också expressbussar från länet framför allt till Stockholm men också till andra storstadsregioner. Även flyg och taxi ingår i utbudet av kommersiell trafik.

Den samhällsstödda regionala kollektivtrafiken i Kalmar län består av trafik som inte förmår bära sina egna kostnader men som uppbär viktiga samhällsfunktioner och bekostas huvudsakligen av skattemedel. Den samhällsstödda trafiken delas i sin tur upp i ”allmän kollektivtrafik” som är öppen för alla och envar och ”särskilda persontransporter” som består av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. De särskilda persontransporterna är lagstyrda och erhålls efter prövning.

Allmän kollektivtrafik

Allmän kollektivtrafik utförs med tåg, bussar, bilar och båtar i Kalmar län.

Tågen antingen hyrs eller ägs av regionen genom två olika tågsamarbetet, Öresundståg[18] och Krösatåg[19]. Trafiken utförs sedan genom upphandlade trafikoperatörer. Den del av Öresundstågsystemet som rör vårt län trafikerar sträckan Kalmar – Malmö/Köpenhamn. Krösatågstrafik som rör vårt län finns på sträckorna Kalmar – Emmaboda – Karlskrona/Växjö, Kalmar – Linköping och Västervik – Linköping.

Linjelagd busstrafik för regiontrafik och stadstrafik upphandlas regelbundet och utförs av olika trafikföretag. Busstrafikens upphandlingar avser såväl fordon som förare. I samverkan med grannlänen bedrivs också länsöverskridande busstrafik. Upphandlade mindre fordon för särskilda persontransporter merutnyttjas för närtrafik i landsbygd.

Närtrafik och skärgårdstrafik kompletterar den övriga trafiken och bidrar till samhällsservicen i områden med ett svagt resandeunderlag. Närtrafiken är linjelagd och i de flesta fall anropsstyrd och förekommer både i stadsmiljö och på landsbygden där den är yttäckande. Skärgårdstrafik bedrivs på uppdrag av Västerviks och Oskarshamns kommuner i deras skärgård.

Kommunerna ansvarar för skolskjuts för elever i förskoleklass, grundskolan, anpassad grundskola och anpassad gymnasieskola. Kommunerna kan välja om skjutsen ska upphandlas och planeras i egen regi eller av Kalmar länstrafik. Skolskjuts kan genomförs i den ordinarie linjetrafiken eller i särskilt anordnad skolskjuts. Många skolresor görs i den ordinarie linjetrafiken. I åtta av länets kommuner är den särskilt anordnade skolskjutsen med buss öppen för allmänheten. För resor till gymnasieskola finns inget krav på kommunerna att anordna skolskjuts. Däremot finns ett regelverk som kan ge eleverna rätt till viss ersättning för resor till skolan.

Länets regionala kollektivtrafik är tätast i de storregionala stråken. Längs dessa stråk finns också ett femtiotal utpekade viktiga bytespunkter som efter hand utrustas med parkering för cykel och bil.

18. Öresundståg är ett aktiebolag som ägs av Skånetrafiken. Blekingetrafiken, Kalmar länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Hallandstrafiken och Västtrafik har ägarandelar i bolaget.
19. Krösatåg är ett tågsamarbete som bedrivs tillsammans med Länstrafiken Kronoberg, Jönköpings länstrafik, Blekingetrafiken, Hallandstrafiken och Skånetrafiken.

1496

Trafikens turtäthet

De storregionala stråken knyter samman länets kommunhuvudorter och ger kopplingar till angränsande läns tillväxtmotorer. Stråken utgör grunden för länets regiontrafiksystem med tåg och buss. Utanför de storregionala stråken finns ett finare nät av busstrafik där turtätheten är lägre. Den glesare busstrafiken binder samman mindre orter och/eller fungerar som matartrafik ut till de storregionala stråken där trafiken är tätare.

Trafik med hög turtäthet har högre användbarhet än trafik med låg turtäthet. Tät och snabb trafik attraherar fler resenärer och ger högre biljettintäkter. Fler resenärer ger också mindre miljöpåverkan per resenär. Att koncentrera trafiken till färre stråk med högre turtäthet och rakare färdvägar har därför flera fördelar. Nackdelen är att trafiken blir glesare på andra platser.

Väljer man i stället att sprida ut trafiken i en större geografi finns den närmre invånarna men måste ges en betydligt lägre turtäthet då den tillryggalägger fler kilometrar med färre resenärer. Den geografiskt mera täckande trafiken blir därmed mindre miljövänlig och biljettintäkterna lägre vilket totalt sett ger en dyrare trafik med ett lägre trafikutbud.

Hur tillgängliga medel ska fördelas mellan olika typer av trafik och trafik med olika täthet är en ständigt levande fråga. Figur 13 visar hur turtätheten ser ut i den allmänna kollektivtrafiken idag vilket kan ge en uppfattning om trafikens användbarhet för olika syften. Sträckor som är gröna har ”halvtimmestrafik”, orange sträckor har ”timmestrafik” och röda sträckor har ”varannantimmestrafik”. Trafik som är gråmarkerad är glesare. Hur turtätheten definierats framgår av rutan nedan.

Stadstrafiken erbjuder lokala resmöjligheter. I Kalmar är stadstrafiken väl utbyggd med hög turtäthet. I Oskarshamn och Västervik finns också stadstrafik fast i mindre utsträckning. Mellanformer av stadstrafik och närtrafik finns i Nybro, Vimmerby och Hultsfred.

Även i stadstrafiken eftersträvas raka och snabba färdvägar med så få hinder som möjligt för att kollektivtrafiken ska bli tidsmässigt konkurrenskraftig mot bilen. Detta är särskilt viktigt i tättrafikerade miljöer. I mindre städer och orter är det ofta enkelt att vara bilist vilket påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Närtrafik i landsbygd är indelad i närtrafikområden och ger resmöjligheter till en närliggande målort. Skärgårdstrafiken ger en fastlandsförbindelse till/från ett antal öar med fastboende.

Definitioner av trafik med olika turtäthet

Turtäthet	Halvtimmestrafik	Timmestrafik	Varannantimmestrafik
Öppettid vardagar	*kl. 06-23*	*kl. 06-22*	*kl. 06-21*
Antal turer	Minst 26 dubbelturer 18 turer + förtätad trafik i två tidsintervall, sammanlagt under minst 6 h.	17-25 dubbelturer	8-16 dubbelturer
Avgångstakt	*Minst timmestrafik med förtätning i peak till trafik var 30 min +- 10 min.* *Tidslucka i peak max 40 min.*	*Trafikering varje timma +- 20 min.* *Tidslucka max 1h 20 min.*	*Trafikering varannan timma +- 30 min* *Tidslucka max 2h 30 min.*

Figur 13. Kartan visar hur turtätheten i dagens kollektivtrafik i Kalmar län ser ut grundat på definitionerna i rutan på föregående sida. Turtätheten i kollektivtrafiken påverkar trafikens användbarhet för olika syften.

Bytespunkter och stationer

Utpekade viktiga bytespunkter

Bytespunkter med parkering för cykel och bil är viktigt som räckviddsförlängare för kollektivtrafiken då det inte är möjligt att hålla tät kollektivtrafik i alla delar av ett stort och glesbefolkat län. Bytespunkterna gör det möjligt för fler personer att använda kollektivtrafiken för delar av en resa samtidigt som trängseln på vägar och behovet av parkeringsytor minskar i större tätorter. Längs de storregionala stråken och i varje kommuncentrum har därför ett antal viktiga bytespunkter pekats ut, se bilaga 1. I dagsläget är ungefär hälften av dessa bytespunkter färdigställda med parkering för cykel och bil medan andra finns som enklare hållplatser. Även ett antal viktiga bytespunkter för framtiden finns utpekade. Statusen för de utpekade viktiga bytespunkterna redovisas och uppdateras fortlöpande här: StolpPlats - Kartlager.

De utpekade viktiga bytespunkterna ligger med undantag för kommuncentrum på statlig väg och finansieras helt eller delvis med statliga medel. Bytespunkter har ett värde även i tätorter där kommunerna som regel är väghållare. Då initieras och bekostas bytespunkten av respektive kommun.

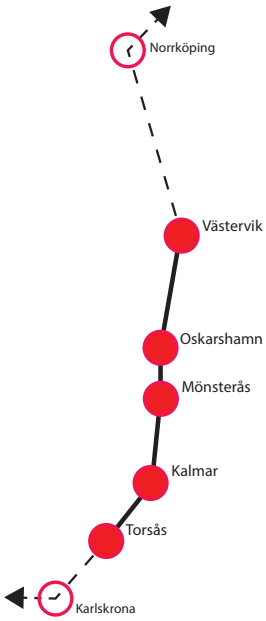
BRT-stationer

Bus Rapid Transit (BRT) handlar om att kombinera åtgärder inom samhällsplanering, infrastruktur, fordon och trafikering på ett sätt som skapar en snabb och pålitlig kollektivtrafik. BRT-konceptet kan användas både i regiontrafik och stadstrafik. För Kalmar län är det i första hand längs väg E22 som konceptet är intressant.

BRT-stationer ska kunna ta emot både samhällsstödd och kommersiell trafik och själva hållplatserna behöver därför vara avskilda så att säker på- och avstigning, inklusive bagagehantering kan ske. Den långväga kommersiella busstrafiken är ett viktigt komplement till den regionala kollektivtrafiken. På sikt bör det finnas en BRT-stationer i varje kommun längs E22.

BRT-stationerna och miljön i dess omedelbara närhet kan i samhällsplaneringen utvecklas till viktiga nav för orten och utrustas med olika servicefunktioner. Det tar lång tid att bygga upp en kedja av BRT-stationer och det krävs både gemensamma målbilder och utbildningsinsatser för att skapa ökad förståelse för de möjligheter som BRT erbjuder för länet. Figur 14 visar hur en BRT-station kan utformas och figur 15 visar det stråk som bör prioriteras för BRT-stationer.

Figur 14. Bilden visar ett exempel på hur en BRT-station kan utformas (Källa:BRT identitet[20])



Figur 15. Bilden visar hur ett BRT-stråk skulle kunna länka samman fem kustkommuner med två angränsande län, och i en förlängning mot Stockholm respektive Malmö. (Källa: BRT Identitet)

Nuläget i trafiken

Resande

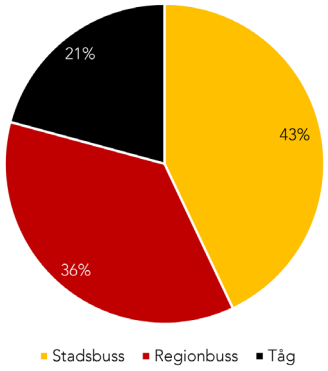
I Kalmar län gjordes nästan 10 miljoner resor i den allmänna, samhällsstödda kollektivtrafiken under 2022. En vanlig vardag görs det över 30 000 resor med regionens tåg, bussar, bilar och båtar. Kalmar länstrafik förändrade trafikupplägget för ungefär 10 år sedan i riktning mot en tydligare och tätare stråktrafik vilket fick antalet årliga resor att öka med 3-4 miljoner. Efter en tillfällig svacka under pandemin är trafiken nu tillbaka på nästan samma nivå som 2019.

Figur 16 visar hur antalet resor fördelar sig mellan tågresor, resor i regionbuss och resor i stadsbuss. Antalet resor i stadstrafiken är stort och huvuddelen av resorna görs i Kalmars stadstrafik. Resor i stadstrafiken är som regel korta jämfört med regionala och storregionala resor. De mest använda linjerna i kollektivtrafiken är Öresundstågen tillsammans med linje 401 och 405 i

20. Identitet för Bus Rapid Transit-koncept för Kalmar län. Sigma Civil AB, 2019-09-25. Uppdrag åt Kalmar länstrafik.

Kalmars stadstrafik. Dessa linjer har vardera över en miljon resenärer årligen. Den stora majoriteten resor genomförs i ett drygt tjugotal linjer. De övriga linjerna har betydligt färre resenärer.

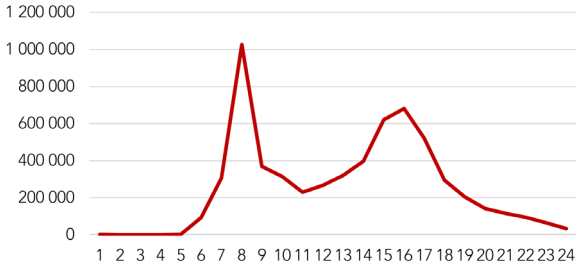
Resornas fördelning i allmän kollektivtrafik



Figur 16. Bilden visar hur antalet resor i Kalmar läns kollektivtrafik fördelar sig mellan stadsbuss, regionbuss och tågresor. Resorna i stadsbuss är generellt kortare än resorna med tåg och regionbuss.

Huvuddelen av kollektivtrafikens resor är arbets- och studierelaterade vilket ger resorna en ojämn fördelning över dagen med tydliga toppar på morgonen och eftermiddag/tidig kväll, se figur 17.

Antal registrerade resor per timme på vardagar



Figur 17. Bilden visar hur resorna, vardagar, fördelade sig över dagen i Kalmar läns kollektivtrafik 2022. Resor för studier och arbete utgör den största andelen resor i kollektivtrafiken med tydliga toppar på morgonen och eftermiddag/tidig kväll.

Marknadsandelen

Den allmänna kollektivtrafiken i Kalmar län hade enligt Kollektivtrafikbarometern en marknadsandel på tolv procent av det motoriserade resandet i länet 2022. Detta är en något lägre nivå än före pandemin då marknadsandelen uppgick till 14 procent. Kollektivtrafikens marknadsandel skiljer sig åt mellan olika delar av länet. I Kalmar kommun där resandeunderlaget är stort uppgick marknadsandelen av det motoriserade resandet vid samma tidpunkt till 21 procent.

Kalmar är länets största stad och erbjuder ett stort antal arbetstillfällen inte bara för den egna kommunens invånare utan också från andra närliggande kommuner. Påfrestningarna på stadens infrastruktur är stor i rusningstrafik då många tar sig till/från arbete och studier. Kollektivtrafiken har därför en viktig roll att fylla i Kalmar både av trängsel- och miljöskäl.

För att kollektivtrafiken ska vara relevant för de dagliga resorna till studier och arbete behöver den ha hög turtäthet. Halvtimmestrafik eller tätare trafik är bra pendlingstrafik. Även timmestrafik kan fungera för pendling, åtminstone vissa perioder i livet. Trafik som är glesare än så kan fungera för den som har ett flexiblare arbete eller för helt andra typer av resor.

I Kalmar län är möjligheterna att arbeta hemifrån mindre än i de flesta andra län i Sverige. Det visade Statistiska centralbyråns jämförelse av hur många som kunde arbeta hemifrån under pandemin[21]. När det var som vanligast att jobba hemifrån svarade drygt 40 procent i åldern 15-74 år på nationell nivå att de jobbat hemifrån någon dag i veckan. I Kalmar län nådde den siffran som högst 30 procent. En tidigare undersökning visade att cirka 80 procent av Kalmar läns arbetstagare har ett arbete som kräver fysisk närvaro på plats[22].

Kundnöjdhet

Kollektivtrafikbarometern följer fortlöpande upp hur nöjda länets invånare och kunder är med Kalmar länstrafik[23]. År 2022 uttryckte 49 procent av invånarna att de var nöjda med länstrafiken. Kundernas nöjdhet med sin senaste resa var under samma tidsperiod 84 procent. Kalmar länstrafiks siffror ligger väl över rikssnittet i undersökningen.

Invånarnas och kundernas nöjdhet med länstrafiken eller den senaste resan påverkas av en rad olika faktorer. Några sådana faktorer är: restid jämfört med bilen, turtätheten, trafikens tillförlitlighet, att resan upplevs som säker, trygg och bekväm, att trafiken är enkel att förstå och använda samt att biljettpriserna är rimliga. Det är frågor som Kalmar länstrafik hela tiden arbetar med för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och invånarnas och kundernas nöjdhet.

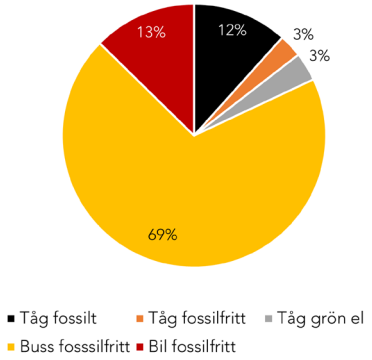
Hur trygg resenären känner sig i kollektivtrafiken påverkar såväl nöjdhet som resandet i kollektivtrafiken. Äldre upplever sig tryggare än yngre i kollektivtrafiken. Ungdomar, och speciellt unga kvinnor, känner sig oftare otrygga än andra grupper ute i samhället och i kollektivtrafiken[24]. Otryggheten är ofta kopplad till miljöer med låg vuxennärvaro.

21. Ny statistik: Så många har jobbat hemifrån under pandemin (scb1.se).
22. Kalmar län – tillväxtmotorer och regionförstoring. Underlag till strukturbild. SWECO, rapport 2021-06-11.
23. Nöjd Kund Index (NKI) mäts andelen kunder som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region. Kollektivtrafikbarometern.
24. Ungas livsvillkor i Kalmar län. Lokal uppföljning av ungdomspolitiken 2021. Report (kfkl.se).

Skydd för miljön

Från den 1 januari 2020 drivs samtliga vägfordon i Kalmar länstrafik på fossilbränslefria drivmedel. I tågtrafiken används fortfarande fossil diesel, med 20 procents inblandning av biodrivmedel, på de oelektrifierade tågbanorna. Figur 18 visar att 88 procent av kollektivtrafikens energianvändning för att driva trafiken i Kalmar län utgjordes av fossilbränslefria drivmedel 2022.

Andel drivmedel i kollektivtrafiken



Figur 18. Fossilbränslefria drivmedlen utgjorde 88 procent av energianvändningen i Kalmar läns kollektivtrafik 2022. Biogas dominerade som drivmedel och utgjorde 59 procent av den totala energianvändningen. HVO[25] var det näst vanligaste fossilbränslefria drivmedlet.

Nya tågfordon till Krösatågstrafiken har upphandlats och de första nya tågen förväntas levereras under 2026. På de tågbanor som inte är elektrifierade, Stångådals- och Tjustbanan, kommer de nya tågen förses med dubbla driftsätt: el och förbränningsmotor certifierad för biodrivmedel. Därmed möjliggörs fossilbränslefri drift även på de oelektrifierade tågbanorna. De elektriska tågen i länet drivs på så kallad grön el[26]. I länets kollektivtrafik ingår också ett mindre antal båtar för skärgårdstrafiken där huvuddelen av farkosterna drivs fossilbränslefritt.

Energianvändningen i stadstrafikens bussar var 3,8 kWh/km och i regiontrafikens bussar 3,2 kWh/km enligt FRIDA[27] år 2022.

Det pågår en snabb omställning av transportsektorns vägfordon i riktning mot en elektrifiering. Omställningen behövs av klimatskäl och drivs av ställningstaganden och beslut på global nivå och EU-nivå. För kollektivtrafiken finns ett tvingande regelverk om en viss andel nollutsläppsfordon (el eller vätgas) och så kallade ”rena fordon” vid upphandling. Med rena fordon avses nollutsläppsfordon och fordon som drivs på fossilbränslefria drivmedel.

Elektriska fordon gör att de lokala utsläppen av ohälsosamma ämnen som förbränningsmotorer ger upphov till upphör. Trafiken blir också tystare och förarnas arbetsmiljö bättre.

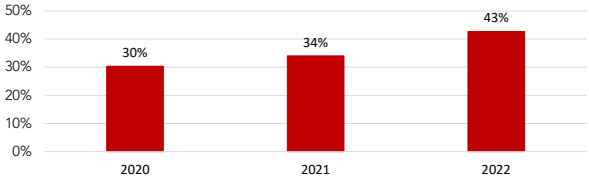
Tillgänglighet till kollektivtrafik för personer med funktionsnedsättningar

Kollektivtrafikens fordon, hållplatser och informations- och biljettsystem behöver utformas för att tillmötesgå så breda målgrupper som möjligt. Arbetet med tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättningar har hittills fokuserat på att öka kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn eller hörsel och med hållplatsernas utformning i fokus.

I samverkan med kommuner och Trafikverket har Kalmar länstrafik tagit fram Hållplatshandboken[28] med tydliga målbilder för hur hållplatsmiljöer bör utformas för att vara trygga, säkra och erbjuda god service. Kollektivtrafiklagstiftningen ger den regionala kollektivtrafikmyndigheten en koordinerande roll för att tillsammans med väghållarna anpassa trafik och hållplatsmiljöer med hänsyn till personer med funktionsnedsättningar.

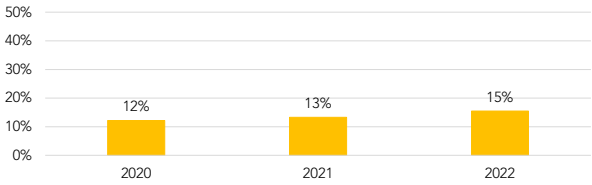
Figur 19 och 20 visar hur andelen fullt tillgängliga hållplatser[29] har utvecklats sedan mätningarna inleddes 2020. Tillgänglighetsarbetet kommer framöver att bli allt viktigare och behöver breddas i takt med att andelen äldre i samhället ökar.

Fullt tillgängliga hållplatslägen med >20 påstigande per dag



Figur 19. Figuren visar hur stor andel av hållplatserna i länet med fler än 20 påstigande per dag som betraktas som fullt tillgängliga.

Fullt tillgängliga hållplatslägen med 1-19 påstigande per dag i tätort



Figur 20. Figuren visar hur stor andel av hållplatserna i länet med 1-19 påstigande per dag i tätort som betraktas som fullt tillgängliga.

25. HVO=hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor (biobränsle)
26. Grön el är producerad av förnybara energikällor.
27. FRIDA =fordons- och miljödatabas, Svensk Kollektivtrafik.
28. Hållplatshandboken - Regional utveckling Kalmar län (regionkalmar.se).
29. För en fysiskt fullt tillgänglig hållplats finns krav på plattformens höjd, längd, bredd, vit kantlinje och ledstråk. Det ska också finnas en säker anslutning till hållplatsen. Se vidare i Hållplatshandboken.

Geografisk tillgänglighet till kollektivtrafik

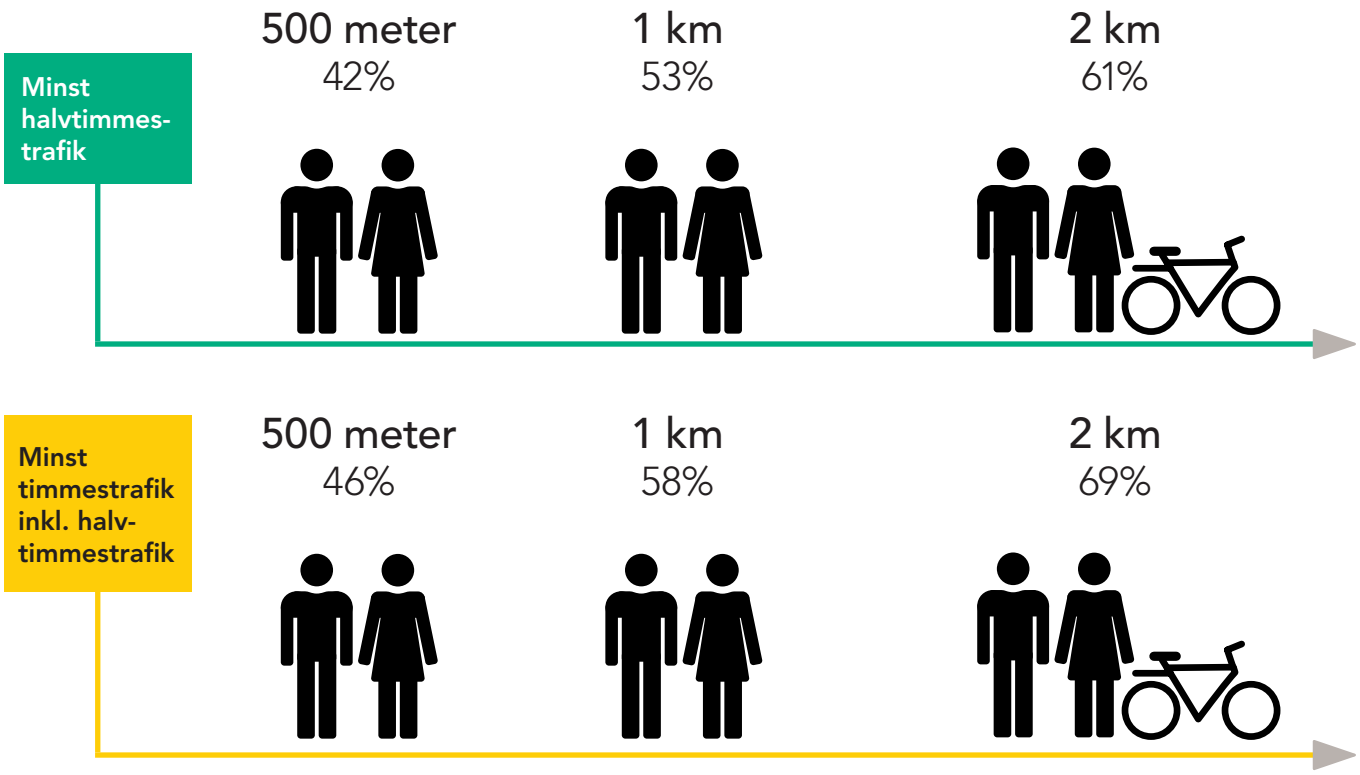
Beroende på vad kollektivtrafiken ska användas till ställs olika krav på dess tillgänglighet. Människors förväntningar skiljer sig också åt mellan långväga sällanresor och resan till arbetet som görs varje dag.

Ett sätt att beskriva tillgången till kollektivtrafik är att mäta hur stor andel av befolkningen som har tillgång till en hållplats med minst "halvtimmestrafik", "timmestrafik" eller "varannantimmestrafik" på olika avstånd från hemmet (definition på sidan 14). År 2022 hade 42 procent av invånarna tillgång till en hållplats med minst halvtimmestrafik inom 500 meter från bostaden och 61 procent av invånarna hade tillgång till sådan trafik inom 2 kilometer. Samma år hade 46 procent av invånarna tillgång till en hållplats med minst timmestrafik inom 500 meter från bostaden och 69 procent av invånarna hade tillgång till sådan trafik inom 2 kilometer, se figur 21. Varannantimmestrafiken binder samman regionen, ger omvärldskontakt men är mindre användbar för vardaglig pendling. 76 procent av länets invånare har tillgång till minst varannantimmestrafik inom 2 kilometer från bostaden.

Ekonomi

Den samhällsstödda kollektivtrafiken finansieras med skattemedel och till en mindre del genom biljettintäkter. År 2022 uppgick Kalmar länstrafiks kostnader till 1,3 miljarder. Trafikintäkternas andel av trafikeringskostnaderna uppgick 2022 till 33 procent för den allmänna kollektivtrafiken och var då fortfarande påverkade av pandemin.

Ungefär 80 procent av Kalmar länstrafiks totala trafikkostnader kan knytas till den allmänna kollektivtrafiken och 20 procent till de särskilda persontransporterna.

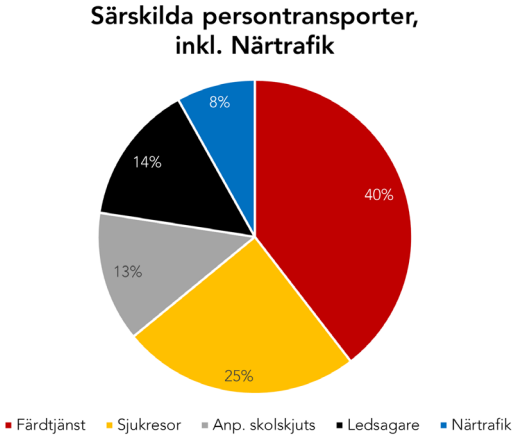


Figur 21. Figuren visar hur stor andel av länets invånare som har tillgång till minst halvtimmestrafik eller minst timmestrafik på olika avstånd från hemmet. Den trafiken kan ses som användbar för vardaglig pendling, ibland i kombination med cykel eller bil.

Särskilda persontransporter

De särskilda persontransporterna skiljer sig från allmän kollektivtrafik genom att det krävs beslut enligt olika lagstiftningar[30] för att få tillgång till en resa. De särskilda persontransporterna består av färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Ansvaret för färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjuts ligger enligt lagstiftningen på kommunerna. Genom avtal har länets kommuner överlåtit det fulla ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Regionen beviljar och bekostar ersättning för resor till sjukvård. För skolskjuts har kommunerna fortfarande myndighetsansvaret och bekostar resorna.

Under 2022 genomfördes drygt 600 000 särskilda persontransporter och närtrafikresor i servicefordon i länet, ledsagare inkluderade. Närtrafiken är en del av den allmän kollektivtrafik men genomförs ofta i servicefordon. Hur resor i servicefordon fördelar sig mellan de olika reseslagen och ledsagares resor framgår av figur 22. Närtrafikresor genomförda i annan allmän kollektivtrafik ingår inte Samordningen mellan olika typer av särskilda persontransporter och närtrafik i servicefordon är långtgående i Kalmar län.



Figur 22. Diagrammet visar hur de särskilda persontransporterna: färdtjänst (inkl. riksfärdtjänst), sjukresor, särskilt anordnad skolskjuts, ledsagares resor samt närtrafikresor utförda i servicefordon fördelade sig 2022. Närtrafiken är en del av den allmän kollektivtrafik men genomförs ofta i servicefordon.

Hur kunder upplever de särskilda persontransporterna följs upp löpande[31]. Nöjdheten med den särskilda kollektivtrafiken i Kalmar län är mycket hög. År 2022 var 90 procent av färdtjänstresenärerna och 91 procent av sjukreseresenärerna nöjda med sin resa.

Kollektivtrafikens samhällsnytta

Kollektivtrafiken har en rad olika funktioner att fylla. Det övergripande transportpolitiska målet inkluderar ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa vilket beskrivs i propositionen för de transportpolitiska målen[32]. Där framhåller man också att ett effektivt transportsystem är ”en förutsättning för att nå generella samhällsmål som regional tillväxt och hållbar utveckling”. I regeringens proposition om infrastruktur för framtiden[33] be skrivs transportsystemet som en del av samhällsstrukturen som lägger grunden för tillgängligheten till bland annat jobb och bostäder. Kopplingar görs vidare till såväl klimatmål som krisberedskap och totalförsvar.

I den regionala utvecklingsstrategin framhålls förbättrade pendlingsmöjligheter som en viktig uppgift för kollektivtrafiken. Den allmänna kollektivtrafiken är i huvudsak inriktad på arbets- och studiependling. Dels för att det är ett krav enligt kollektivtrafiklagen, dels för att bidra till den regionala utvecklingen. Resor för arbete och studier är den största gruppen resor i kollektivtrafiken. Dessa resor har också ett regelbundet mönster som gör dem till kollektivtrafikens styrkegren.

Kollektivtrafiken bidrar också till social sammanhållning genom resmöjligheter för socioekonomiskt svagare grupper och personer som inte har körkort och tillgång till bil. Det skapar i sin tur bättre levnadsvillkor, ett mera jämlikt samhälle, bättre integration och ökad trygghet. Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men tillgång till grundläggande resmöjligheter till samhällsservice ska finnas i hela länet.

Klimatutmaningen tillsammans med strävan att åstadkomma en mera hållbar och resurseffektiv samhällsutveckling, i linje med de globala hållbarhetsmålen, kommer att öka efterfrågan på hållbara resor. Kollektivtrafiken har här tillsammans med kommuner och andra samhällsaktörer en viktig roll att fylla. Med fler hållbara resor följer renare luft, bättre tätortsmiljöer och mer rörelse vilket påverkar folkhälsan positivt.

30. Alternativt medicinskt intyg för vissa resor.
31. Barometern för Anropsstyrd trafik (ANBARO), som mäter resenärernas upplevda kvalitet på den senaste färdtjänst- eller sjukresan.
32. Prop. 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.
33. Prop. 2026/17:21. Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

Särskilda persontransporter

Färdtjänst

Färdtjänst erhålls efter behovsprövning enligt lag om färdtjänst[34]. Den är tillgänglig för personer som på grund av varaktiga funktionshinder har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och/eller resa med allmän kollektivtrafik. Regionen är enligt lag skyldig att tillhandahålla inomkommunal färdtjänst för sina invånare medan det är valfritt att erbjuda kommunöverskridande färdtjänst. Prissättningen för resor med färdtjänst fastställs i särskild ordning enligt regelverket för färdtjänst, se vidare kapitel 9.

Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst[35] är en ersättning för resekostnader som erhålls av den som till följd av ett stort och varaktigt funktionshinder måste färdas på ett särskilt kostsamt sätt för att göra en kommunöverskridande resa inom Sverige. Resan kan avse fritidsändamål eller någon annan enskild angelägenhet. Vanligast är att kostnaden för en ledsagare beviljas som kan vara behjälplig under resan med allmänna transportmedel. För resor med riksfärdtjänst betalas en egenavgift, se vidare kapitel 9.

Sjukresor

Med sjukresor avses resor som görs mellan hemmet och sjukvårdsinrättning för planerad vård eller behandling. För sjukresor kan reskostnadsersättning erhållas[36]. Grunderna för reskostnadsersättning beslutas av sjukvårdshuvudmannen. I Region Kalmar län kan resor till och från sjukvård göras avgiftsfritt i den allmänna kollektivtrafiken. För att få resa i servicefordon behövs ett medicinskt utlåtande från vården. Då tas också en egenavgift ut, se vidare kapitel 9. Alternativt kan ersättning för resa i egen bil erhållas.

Skolskjuts

Skolskjuts kan genomförs i den ordinarie linjetrafiken eller i särskilt anordnad skolskjuts. I begreppet särskilt anordnad skolskjuts ingår såväl busstrafik till skolan (skolbuss) som kan vara öppen för allmänheten och skolskjuts i bil eller specialfordon, främst för barn med särskilda behov. I Kalmar län har i dagsläget samtliga kommuner överlåtit åt Kalmar länstrafik att upphandla den särskilt anordnad skolskjuts. Myndighets-ansvaret kvarstår dock hos kommunerna.

34. Lag (1997:736) om färdtjänst.
35. Lag (1997:735) om riksfärdtjänst.
36. Lag (1991:419) om reskostnadsersättning för sjukresor.

Kapitel 4 – Kalmar läns framtida behov av kollektivtrafik

Vision:
"Vi ska bli Sveriges mest uppskattade kollektivtrafik"
(Kalmar länstrafik, Verksamhetsplan 2023)

Samhällsförändringar som påverkar kollektivtrafiken

Vissa samhällsförändringar är kända och dokumenterade medan andra drabbar oss plötsligt, som pandemin. I den regionala utvecklingsstrategin stakas en långsiktig inriktning ut för att länet ska kunna möta kända förändringar och ge livskvalitet för invånarna och en hållbar samhällsutveckling, inom ramen för miljöns gränser och med en stark ekonomi som medel.

I strategin pekar man ut tre megatrender som påverkar länets utveckling framöver. Det handlar om kompetensförsörjning, digital omställning och internationalisering. Klimatet liksom landets och länets demografi är förändringar som påverkar oss här och nu.

Kompetensförsörjning

Den framtida arbetskrafts- och kompetensförsörjningen är en nyckelfråga för länets långsiktiga utveckling. Konkurrensen om välutbildad arbetskraft kommer att öka. Inom kollektivtrafiken, liksom den övriga transportnäringen, råder det idag brist på buss- och taxiförare, lokförare och tågvärdar. Matchningen mellan arbetsmarknadens kompetensbehov och utbildningssystemen är en viktig fråga för regionen.

Digital omställning

Den digitala omställningen förändrar vårt samhälle och vår vardag i rask takt. Coronapandemin påskyndade den digitala omställningen och ledde till nya beteenden i såväl skola som arbetsliv.

Inom kollektivtrafiken är digitaliseringen redan långtgående för till exempel biljett- och betallösningar och fordonspositionering. Utvecklingen inom detta område förväntas öka i rask takt och skapa bättre förutsättningar för individuella val och kombinerad mobilitet.

Internationalisering

Samarbete på olika nivåer är en förutsättning för att kunna möta de stora samhällsutmaningar vi står inför. Det kan handla om säkerhet, demografisk utveckling eller klimat-, miljö- och energifrågor. Frågorna drivs på flera nivåer - lokalt, regional, nationellt och internationellt. Möjligheten för människor, företag och organisationer att mötas är fortfarande viktigt. Goda kommunikationer till och från Kalmar län är avgörande för handel, kunskapsöverföring och länets attraktionskraft för såväl boende som besökare.

Klimatet

Trafikens påverkan på klimat och miljö behöver snabbt minskas. Inrikes transporter står idag för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser till luften. Vägtransporterna står för 93 procent av transportsektorns utsläpp. Flyget står för 1 procent och sjöfarten för 4 procent. Mopeder, motorcyklar och järnväg står för de resterande procenten[37].

Kollektivtrafiken har gått i bräschen för omställningen till fossilbränslefria fordon. Nya EU-regler för fordon och transporter gör nu att utsläppsfria elektriska fordon i rask takt införs i kollektivtrafiken. Förändringen gör att behovet av elenergi ökar liksom behovet av överföringskapacitet och fler laddpunkter. Den tilltagande elektrifieringen innebär också nya risk- och säkerhetsaspekter för regionen och samhället att beakta.

Även personbilsparken förändras i snabb takt. De laddbara bilarna utgjorde 56 procent av den totala nyförsäljningen av personbilar år 2022, där 33 procent var rena elbilar och 23 procent var laddhybrider[38]. År 2035 förväntas alla nyproducerade personbilar i EU vara eldrivna. Samtidigt som elbilarna blir allt fler minskar kollektivtrafikens miljöfördelar. Studier har inletts i Sverige[39] kring hur elektrifieringen av personbilar kan påverka efterfrågan på kollektivtrafik framöver. Norsk forskning visar att den stora ökningen av elbilar i Oslo bidragit till minskade koldioxidutsläpp, men samtidigt ökad trängsel och minskad användning av kollektivtrafik.

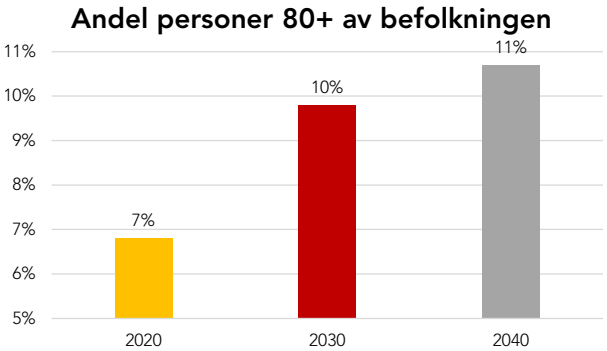
37. Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser (naturvardsverket.se) (2023-04-25).
38. Elbilsstatistik 2022 | Vattenfall InCharge.
39. Elbil (travelvu.app).

I lite större städer kommer trängselaspekten att bli en allt viktigare drivkraft för att utveckla kollektivtrafiken. Bilar tar helt enkelt för mycket yta i anspråk både för vägar och parkering, se figur 23.

Fler äldre

Fler människor uppnår idag en högre ålder än för några decennier sedan. Många är också friska och har hög livskvalitet upp i hög ålder. Men samtidigt är det känt att behovet av stöd, vård och omsorg ökar med ökande ålder. Kalmar län har en av landets äldsta befolkningar och andelen personer över 80 år förväntas år 2040 vara ungefär 10 000 fler än år 2020 och utgöra en större andel av befolkningen, se figur 24.

En större andel äldre ställer nya krav på transportsystemet. Arbetet med tillgänglighetsfrågor behöver breddas och inkludera både fordon, hållplatser och bytespunkter liksom information och biljett- och betalsystem så att denna målgrupp så länge som möjligt kan genomföra sina resor i den allmänna kollektivtrafiken. Behovet av färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor kan också förväntas öka snabbt om resor framöver ska tillhandahållas på samma sätt som idag.



Figur 24. Andelen personer över 80 år ökar i rask takt i Kalmar län. Orsaken till det är att åldersgruppen 80+ ökar samtidigt som befolkningen inte ökar bland barn och unga eller bland personer i yrkesverksam ålder. År 2020 var drygt 16 700 personer i länet över 80 år. År 2040 beräknas de vara 10 000 fler. (Källa: SCB)

Det kommer att behövas förändringar i arbetssätt och en ökad samverkan mellan regionen och kommunerna, men också mellan regionens olika förvaltningar, för att möta det ökande antalet äldre i samhället. Idag utgör de särskilda persontransporterna cirka 20 procent av Kalmar länstrafiks totala trafikkostnader. Dessa transporter kan komma att utgöra en betydligt större del av förvaltningens kostnader framöver.

Bild: Västtrafik, fotograf: Daniel Blom.

Figur 23. Trängseln i gaturummet är ett tilltagande problem i växande städer. Kollektivtrafiken kan göra stor nytta genom att lyfta bort bilarna från vägarna och minska behovet av parkeringsytor.

Resenärernas krav på kollektivtrafiken

Det finns många faktorer som påverkar människors benägenhet att använda kollektivtrafiken. Det kan handla om avståndet till en hållplats, restid, restidskvot[40], tillförlitlighet, turtäthet eller pris. Att resan ska kännas trygg och säker, att fordonen har bra komfort och att trafiken ska vara enkel att förstå och använda är grundläggande krav. Detta är sådant som Kalmar länstrafik fortlöpande arbetar med för att utveckla och förbättra.

Faktorer som framkommit som viktigast för att resa med kollektivtrafiken[41] och som driver det kollektiva resandet är dess relevans, dvs. att kollektivtrafiken utgör ett realistiskt och fungerande resandealternativ som kan användas för de flesta resorna. Att spara tid är en annan faktor som är viktig för resenärerna, se figur 25. En ökande befolkning driver också det kollektiva resandet, vilket är tydligt i storstadsregioner, men som sannolikt också är en förklaring till det ökade resandet i Kalmar stadstrafik.

Figur 25. Snabba och bekväma resor med hög turtäthet är viktigt för resenärerna. Kollektivtrafiken ska också vara enkel att förstå och använda.

40. Restiden med kollektivtrafik i förhållande till restiden med bil. En restidskvot lika med 1 innebär att resan med kollektivtrafik tar lika lång tid som resan med bil. Restidskvoter över 1 innebär att resan med kollektivtrafik tar längre tid än motsvarande resa med bil.
41. Kollektivtrafikbarometern-arsrapport-2022.pdf.

Kalmar läns framtida behov av kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att nå politiskt uppställda mål på olika nivåer, se figur 1 sid 3. Trafiken behöver därför utvecklas i linje med de överordnade målen och där ekonomiska ramar sätter gränser. Trafiken fyller delvis olika funktioner, eller syften, i olika geografier beroende på befolkningsunderlag, geografiska avstånd och typer av målpunkter. En hållbar trafik har olika utformning och täthet beroende vad som är dess primära syfte i olika geografier.

Syftet med kollektivtrafiken

I det nedanstående beskrivs det huvudsakliga syftet med den allmänna, samhällsstödda kollektivtrafiken på storregional, regional och lokal nivå.

Storregional trafik

Den storregionala kollektivtrafiken skapar omvärldskontakt, möjliggör pendling över länsgräns och ger kopplingar till andra trafiksystem och storstadsregionerna.

Trafiken knyter samman länets samtliga kommunhuvudorter med tillväxtmotorn Kalmar. I samverkan med grannlänen, och genom gemensamma trafiksystem i Sydsverige, trafikeras närliggande tillväxtmotorer och storstadsregionen Malmö/Köpenhamn, figur 26.

Figur 26. Den storregionala kollektivtrafiken knyter samman Kalmar län med angränsande läns tillväxtmotorer och ger kopplingar till andra trafiksystem.

Regional trafik

Den regionala kollektivtrafiken möjliggör resor till studier, arbete och andra resor på vanliga avstånd i vardagen. Resor till arbete och studier utgör den största gruppen resor. Dessa resor är ofta regelbundna och inte särskilt långa.

75 procent av länsinvånare bor och arbetar i den egna kommunen. I den södra delen av länet är arbetskraftsutbytet mellan närliggande kommuner stort och där Kalmar erbjuder många arbetstillfällen, se figur 27.

Trafikerade vägar, exkl skoltrafik.
Orter fler än 500 invånare.

Figur 27. Den regionala kollektivtrafiken möjliggör resor till studier, arbete och andra resor på vanliga avstånd i vardagen. 75 procent av länsinvånare bor och arbetar i den egna kommunen.

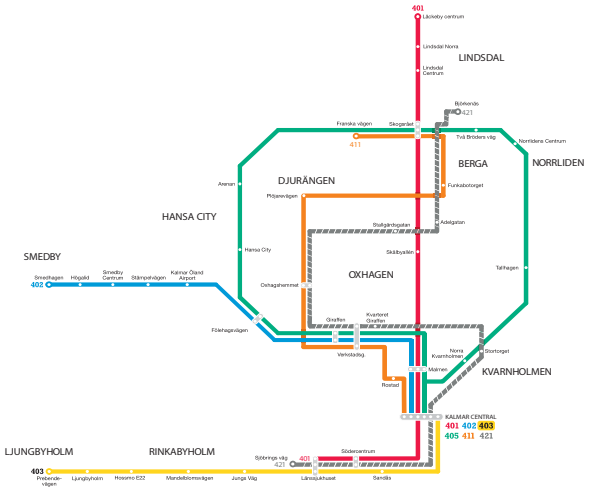
Lokal trafik

Stadstrafiken ger resmöjligheter för stora grupper människor på förhållandevis korta avstånd.

Stadstrafiken bidrar till minskad trängsel på vägarna, mindre behov av parkeringsplatser och ger en bättre lokal miljö, se figur 28.

Närtrafiklösningar förekommer både i stad och landsbygd. Närtrafiken är inte anpassad för resor till arbete och studier.

-



Figur 28. Figuren visar stadstrafikens linjer i Kalmar. Stadstrafik finns också i Västervik och Oskarshamn.

Kollektivtrafikens utmaningar och möjligheter

Antalet genomförda resor i Kalmar läns kollektivtrafik har om man bortser från åren med pandemin ökat kraftigt under det senaste decenniet. Det hänger delvis samman med att länets invånare blivit fler. Men när invånarna blir fler blir också bilarna fler och kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ligger 2022 på samma nivå som 2018. Det finns ett antal utmaningar för kollektivtrafiken att arbeta vidare med för att minska beroendet av bilen, göra den kollektiva resan mera attraktiv och för att tillgängliggöra kollektivtrafiken för så breda målgrupper som möjligt.

Infrastrukturinvesteringar

Investeringar i länets infrastruktur behövs både på väg och järnväg för att göra resorna i kollektivtrafiken både snabbare och punktligare. Konkurrensen om statliga medel för infrastruktur är hård och styrs främst av hur stort resandet är i olika stråk. Kommunerna är viktiga väghållare i städer och tätorter.

God framkomlighet för kollektivtrafiken är viktigt i tättrafikerade miljöer för att restiderna ska vara konkurrenskraftiga i förhållande till bilens. Infarter och kollektivtrafikstråk behöver utformas så att kollektivtrafik ges prioritet framför bilen. Om kollektivtrafikens medelhastighet förbättras genom olika framkomlighetsåtgärder används tillgängliga fordon bättre och trafiken blir jämnare och mera pålitlig. Framkomligheten i Kalmar är redan idag problematisk och riskerar framöver att bli alltmer besvärlig i takt med att befolkningen ökar.

Kombinerad mobilitet

Förutsättningarna för att resa kollektivt ser olika ut i olika delar av länet. Där befolkningen är gles är det svårt att upprätthålla en hög turtäthet i trafiken. I andra delar är det i stället trängseleffekterna i vägrummet som är den stora utmaningen. Bra bytespunkter med parkering för cykel och bil kan fungera som kollektivtrafikens räckviddsförlängare både i stad och i landsbygd. Bytespunkter och gång- och cykelvägar som ansluter till kollektivtrafiken är därför viktiga i det fortsatta arbetet med hållbara resor som behöver bedrivas i nära samverkan mellan regionen och väghållarna.

Enkelt och attraktivt

För att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken behöver trafiken vara enkel att förstå och använda. Den länsöverskridande trafiken behöver utvecklas i dialog med grannlänen. Resevillkor och biljett- och betalsystem ska vara tydliga och enkla att använda och helst se likadana ut i hela södra Sverige. Regiontrafiken med buss utgör grundstommen för pendlingsresorna och möjligheten att arbeta ombord på bussarna behöver förbättras.

Hela resan-perspektivet

Den allmänna kollektivtrafiken är öppen för alla. Den ska därför planeras och organiseras för att fungera för så breda målgrupper som möjligt. Hela resan-perspektivet ställer särskilda krav för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Hela resanperspektivet inkluderar allt från bebyggelse, säkra och trygga anslutningar till hållplatser, på- och avstigningssituationer, fordonsutformning, körsätt samt biljett- och betalsystem och information. Behovet av samplanering mellan stat, region och kommuner ökar för att skapa ett väl fungerande och hållbart samhälle.

Kollektivtrafikens inriktning

För att kollektivtrafiken ska utvecklas i riktning mot ökad hållbarhet behöver påverkan på miljön av de utförda resorna minska. Och ekonomiska medel användas på ett sätt som genererar många användbara resmöjligheter som skänker stor nytta för individen och för samhället.

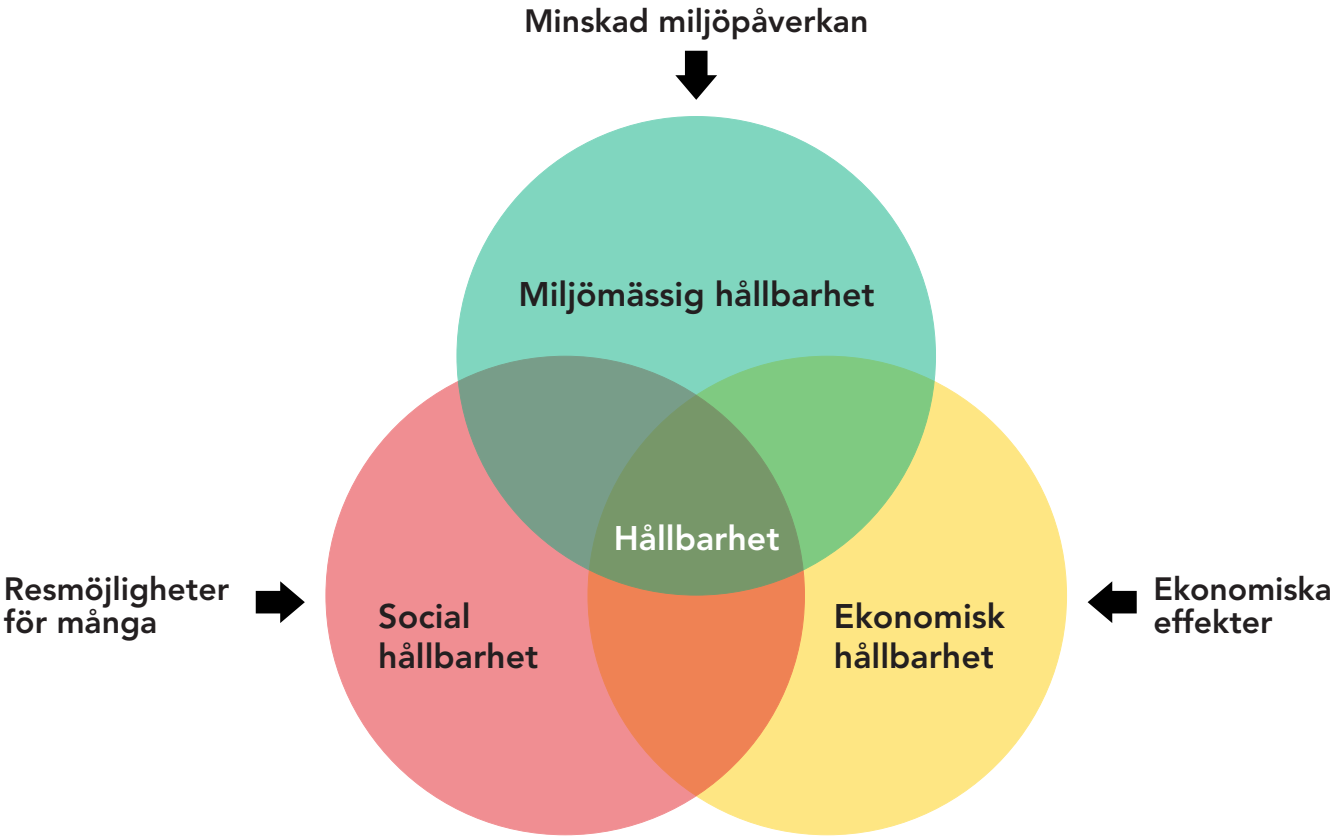
Den allmänna kollektivtrafikens viktigaste uppgift i det sammanhanget är att förbättra förutsättningarna för arbets- och studiependling. För att kunna erbjuda en turtäthet som gör kollektivtrafiken användbar för detta syfte behöver trafiken i städerna och i de storregionala stråken prioriteras.

Bytespunkter med parkering för cykel och bil gör det möjligt för fler att utnyttja kollektivtrafiken för delar av resan. Den glesare linjetrafiken i landsbygd tillsammans med närtrafiken bör styras mot strategiska noder, dvs. orter i landsbygd som har ett antal viktiga servicefunktioner för sitt omland.

Arbetet med att utveckla Kalmar läns kollektivtrafik framöver fokuserar på tre områden – tillväxtmotorn Kalmar, funktionell regionbusstrafik och strategiska noder.

De två förstnämnda fokusområdena bidrar till förbättrade pendlingsförutsättninar. Det sistnämnda fokusområdet bidrar till en förbättrad grundläggande tillgänglighet.

För att utveckla den allmänna kollektivtrafiken på ett hållbart sätt finns mål uppställda inom sju områden. I vilken takt regionen närmar sig målen påverkas av de strategiska valen och tillgängliga medel.



En håll bar regional utveckling kräver fler hållbara resor. Hållbarhet beskrivs ofta utifrån tre perspektiv – miljömässig, ekonomisk och social hållbarhet. Miljön sätter ramarna för utvecklingen och ekonomin är medlet för att nå målet om god livskvalitet och en hållbar samhällsutveckling.

Tre fokusområden för utveckling av länets kollektivtrafik

Tillväxtmotorn Kalmar
I samverkan utveckla infrastruktur och kollektivtrafik för regional tillväxt

Funktionell region-busstrafik
Utveckla trafiken i de stor-regionala stråken för ökad pendlingsbarhet

Strategiska noder
Knyt glesare regionbuss-trafik och närtrafik till noder för stärkt service

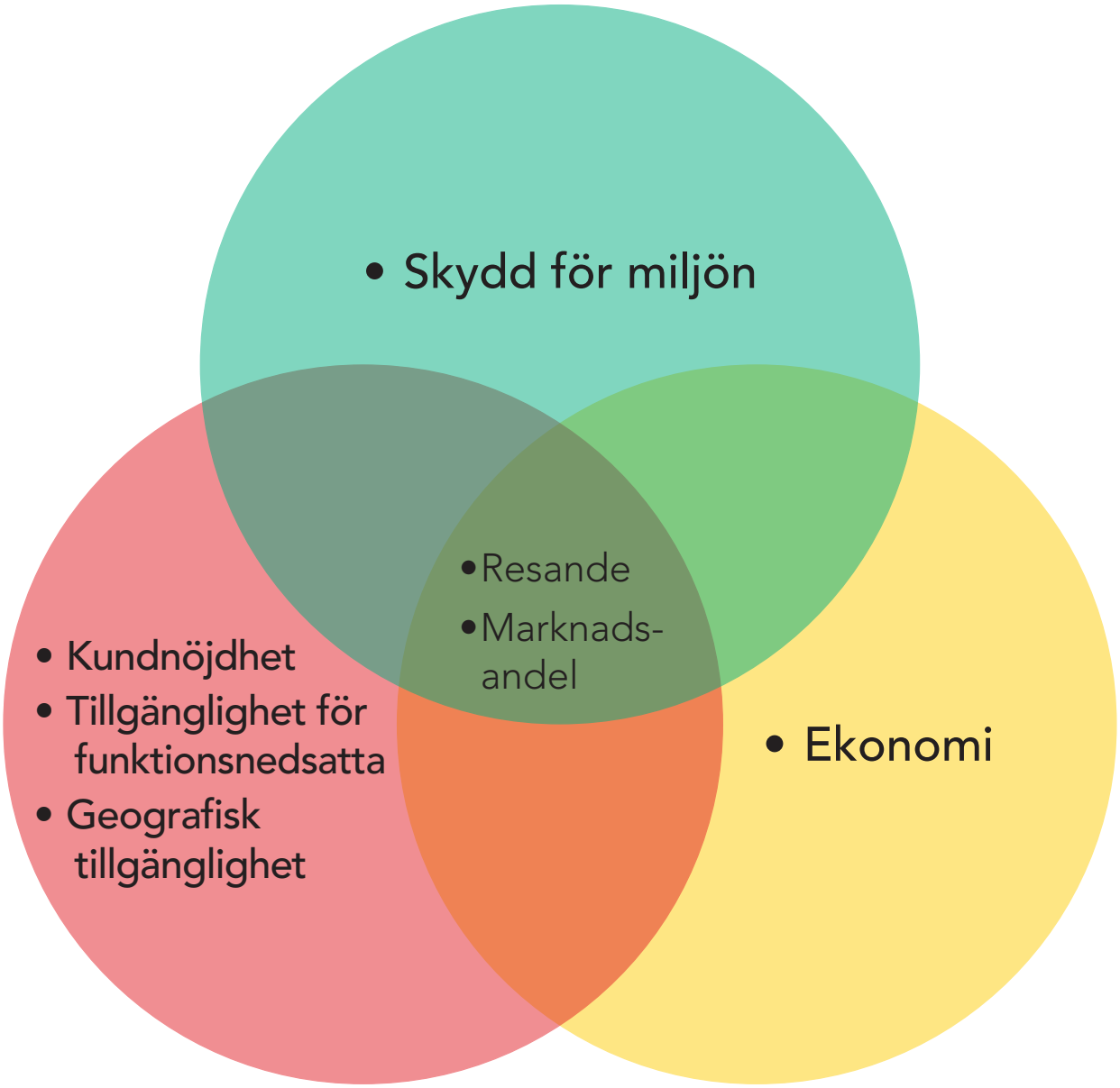
Kapitel 5 - Mål för kollektivtrafiken

Sju målområden

Trafikförsörjningsprogrammet har sju målområden för den allmänna kollektivtrafiken som i figuren nedan placerats i cirklarna för de tre hållbarhetsperspektiven.

Målsättningen är att de resor som kollektivtrafiken erbjuder ska vara hållbara och att deras marknadsandel ska öka.

För varje målområde finns ett ”mått” beskrivet. Måttet är det sätt på vilket regionen mäter och följer upp hur kollektivtrafiken närmar sig de uppställda målen.



Mål och mått

Resande

- Fler resor ska genomföras i kollektivtrafiken.

Resorna i kollektivtrafiken ska bli fler och vara hållbara. Beläggningsgraden i fordonen ska vara känd och acceptabel. Resornas antal och sträckning behöver därför kunna mätas och följas upp bättre.

Mått[A]:

Antalet resor i Kalmar läns kollektivtrafik ska fortsätta att öka från 2019 års nivå (före pandemin).

Ett nytt resanderäkningssystem i kollektivtrafikens fordon ska anskaffas och implementeras som ger information om beläggningsgraden i fordonen. Systemet ska var i full funktion år 2028.

Marknadsandel

- En större andel av de motoriserade resorna i länet ska genomföras i kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken ska erbjuda fler länsinnevånare relevanta resmöjligheter till arbete och studier, kommunhuvudorter och andra viktiga målpunkter i länet. Kollektivtrafiken ska vara enkel att förstå och använda. Cykel, gång och kollektivtrafik bidrar tillsammans till fler hållbara resor.

Mått[B]:

Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är 17 procent 2028. (År 2022 var andelen 12 procent).

Kundnöjdhet

- Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska öka.

Kollektivtrafiken ska erbjuda bekväma resor med god tillförlitlighet. Kunden ska känna sig trygg och säker och ges ett gott bemötande. Vid avvikelser från annonserad trafik ska informations- och åtgärdskedjan fungera snabbt och korrekt.

Mått[C]:

Nöjdheten med senaste resan är 85 procent hos befintliga och regelbundna kollektivtrafikresenärer år 2028. (År 2022 var 84 procent nöjda).

Invånarnas nöjdhet med Kalmar länstrafik är minst 55 procent år 2028. (År 2022 var 49 procent nöjda).

Skydd för miljön

- Kollektivtrafikens påverkan på miljön ska minska.

Kollektivtrafiken ska drivas med utsläppsfria fordon[42] eller rena fordon[43]. Energianvändningen per fordonskilometer och personkilometer ska minska. Leverantörskedjor för fordon och batterier bör följas upp med avseende på miljö och mänskliga rättigheter.

Mått[D]:

Kollektivtrafiken drivs till 100 procent med utsläppsfria eller rena fordon år 2028. (År 2022 drevs 88 procent av trafiken med rena fordon).

Energianvändningen år 2028 är högst 1,6 kWh/km i stadstrafikens bussar. (År 2022 var den i stadstrafikens bussar 3,8 kWh/km).

Energianvändningen år 2028 är högst 2,8 kWh/km i regiontrafikens bussar. (År 2022 var energianvändningen i regiontrafikens bussar 3,2 kWh/km).

42. Som utsläppsfria fordon räknas fordon som drivs på el eller vätgas. (Clean Vehicle Directive).
43. Som rena fordon räknas fordon som drivs på HVO100, RME, etanol, biogas, el eller vätgas. (Clean Vehicle Directive).

Mål och mått

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar

- Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar ska öka.

Fler hållplatser och bytespunkter ska vara fullt tillgängliga[44]. Anslutande gång- och cykelvägar ska vara säkra och trygga. Tillgänglighetsarbetet behöver vidgas och inkludera bland annat körsätt, information och biljett- och betalsystem.

Mått[E]:

60 procent av hållplatserna med fler än 20 påstigande per vardag och utpekade viktiga bytespunkter[45] är fullt tillgängliga för alla resenärer år 2028. (År 2022 var 43 procent fullt tillgängliga).

30 procent av hållplatserna med 1-19 påstigande per vardag i tätort och i storregionala stråk är fullt tillgängliga för alla resenärer år 2028. (År 2022 var 17 procent fullt tillgängliga).

Geografisk tillgänglighet

- Fler länsinnevånare ska ha tillgång till kollektivtrafik med hög turtäthet.

Fler av länets invånare ska ha tillgång till minst halvtimmestrafik eller timmestrafik inom rimligt avstånd. Kollektivtrafikens turtäthet påverkar dess användbarhet för olika syften. Bytespunkter med parkering för cykel och bil öppnar för kombinerad mobilitet och kan fungera som kollektivtrafikens räckviddsförlängare.

Mått[F]:

45 procent av invånarna ska ha tillgång till minst halvtimmestrafik inom 500 meter och 65 procent inom 2 kilometerår 2028. (År 2022 hade 42 procent av invånarna tillgång till minst halvtimmestrafik inom 500 meter och 61 procent inom 2 kilometer).

50 procent av invånarna ska ha tillgång till minst timmestrafik inom 500 meter och 75 procent inom 2 kilometer år 2028. (År 2022 hade 46 procent av invånarna tillgång till minst timmestrafik inom 500 meter och 69 procent inom 2 kilometer).

Ekonomi

- Kollektivtrafiken ska bli ekonomiskt effektivare.

Tillgängliga medel för kollektivtrafik ska användas på ett sätt som skapar stor nytta för länet och dess invånare. Trafikintäkternas andel av trafikeringskostnaderna ska öka. Trafikkostnaden per personkilometer ska minska. Proportionerna mellan den allmän kollektivtrafikens kostnader och kostnaderna för de särskilda persontransporterna behöver följas över tid.

Mått[G]:

För den samhällsstödda, allmänna kollektivtrafiken i länet ska trafikens självfinansieringsgrad[46] vara minst 40 procent år 2028. (År 2022 var trafikens självfinansieringsgrad 33 procent).

A *Ny uppföljningsmetod behövs.*
B *Uppföljning i Svensk Kollektivtrafiks kundbarometer (Kollektivtrafikbarometern).*
C *Uppföljning i Svensk Kollektivtrafiks kundbarometer (Kollektivtrafikbarometern).*
D *Uppföljning i fordons- och miljödatabas (FRIDA).*
E *Uppföljning i hållplatsdatabas (StolpPlats).*
F *Uppföljning mha befolkningsdata i ArcMap.*
G *Uppföljning i interna verksamhetssystem.*

44. En fullt tillgänglig hållplats ska vara 17 cm hög, längd och bredd anpassad efter resenärsantalet samt vit kantlinje och ledstråk. Det ska också finnas en anslutning till hållplatsen. Se vidare Hållplatshandboken - Regional utveckling Kalmar län (regionkalmar.se).
45. Listas i bilaga 1.
46. Kalmar länstrafik ändrar i och med detta program definitionen av trafikens självfinansieringsgrad så att den ska stå i överensstämmelse med Trafikanalys modell som används i andra avrapporteringar. Arbetet med implementering och kvalitetssäkring av den nya modellen kommer att pågå under 2024.

Kapitel 6 - Strategiska val

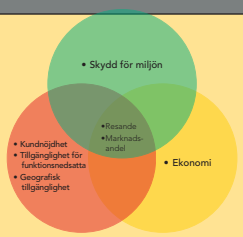
Arbetssätt för att nå målen

För att möta samhällsförändringar och resenärernas krav på kollektivtrafiken behöver trafiken ständigt utvecklas. Trafikutvecklingen ska beakta såväl miljömässiga som ekonomiska och sociala aspekter för ökad hållbarhet. I kapitel 4, sida 27, redovisades tre områden som regionen ska fokusera på under programperioden – tillväxtmotorn Kalmar, funktionell regionbusstrafik och strategiska noder – för att bidra till regional utveckling.

Nedan visas de strategiska val som Kalmar länstrafik gör för hur arbetet för att närma sig målen ska bedrivas.

Samplanering av bebyggelse-utveckling, infrastruktur och kollektivtrafik

Människor lever och rör sig idag i större geografier än tidigare och fler frågor kring boende, service, digital infrastruktur och kommunikationer blir kommun-överskridande. Detta ökar behovet av samplanering, gemensamma målbilder och tidiga avsiktsförklaringar i fler frågor. Kommunernas översiktsplaner är viktiga i det arbetet och det behövs tidig dialog mellan kommunerna, Trafikverket och regionen kring bland annat infrastruktur och kollektivtrafik. Under programperioden kommer Kalmar länstrafik i tät samverkan med övriga regionen särskilt fokusera på tre områden:

Strategier		Effekt	Mål
Kollektivtrafik	Samhälle	Resenär	
Stärk samplaneringen kring bebyggelseutveckling, infrastruktur och kollektivtrafik för en hållbar samhällsutveckling. • *Tillväxtmotorn Kalmar* • *Funktionell regionbusstrafik* • *Strategiska noder.*		*Enklare, säkrare och tryggare att välja hållbara resval.*	• *Resande* • *Marknadsandel* • *Kundnöjdhet* • *Skydd för miljön* • *Tillgänglighet funktions-varierade* • *Geografisk tillgänglighet* • *Ekonomi*
Stärk det strategiska arbetet för en hållbar trafikutveckling och trafik-uppföljning. • *Beläggningsgrad i fordon* • *Energianvändning och kostnad per personkilometer* • *Nya vanor.*		*Fler hållbara resmöjligheter för tillgängliga medel.*	• *Resande* • *Marknadsandel* • *Kundnöjdhet* • *Skydd för miljön* • *Tillgänglighet funktions-varierade* • *Geografisk tillgänglighet* • *Ekonomi*
Gör det enklare att resa kollektivt • *Fortsatt utveckling av taxor, resevillkor och biljett- och betalsys-tem inom länet och mellan regioner.*		*Enklare att förstå och använda kollektivtrafiken.*	• *Resande* • *Marknadsandel* • *Kundnöjdhet* • *Ekonomi*

Tillväxtmotorn Kalmar

Kalmar erbjuder många arbetstillfällen, högre utbildning och fungerar som nav för resor såväl inom länet som länsöverskridande. Kalmar kommun drar till sig nya invånare och arbets- och studiependlare från närliggande kommuner som genererar tillväxt för hela länet. Kollektivtrafiken är viktig för kommunens fortsatta utveckling och roll som tillväxtmotor. Den lokala infrastrukturen behöver utvecklas i nära dialog mellan Trafikverket, regionen och kommun för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet. En avsiktsförklaring bör tecknas kring samverkansområden mellan regionen och Kalmar kommun. Samverkan kan inkludera framkomlighetsåtgärder för buss, utveckling av bytespunkter och kombinerad mobilitet.

Funktionell regionbusstrafik

Regionbusstrafiken är viktig för att vidga länets arbetsmarknader och för att företag och offentlig sektor lättare ska hitta rätt arbetskraft. Bostadsbebyggelse i nära anslutning till stråk med god kollektivtrafik, trygga och säkra anslutningar till hållplatser och bytespunkter kan ge kollektivtrafiken en tydligare strukturbildande funktion både i stad och landsbygd. Kollektivtrafiken behöver raka färdvägar och en sträckning som når stora grupper resenärer för att vara snabb, tät och attrahera fler resenärer. Bytespunkter med parkering för cykel och bil kan främja kombinerad mobilitet där resandeunderlaget är glesare. BRT-stationer i varje kommun längs väg E22 är viktigt inte minst för att stödja den långväga, kommersiella kollektivtrafiken.

Strategiska noder

Även i landsbygd är samhällsplaneringen viktig för att upprätthålla en acceptabel servicenivå. Det pågående strukturbildsarbetet i regionen där strategiska noder pekas ut är ett viktigt initiativ. Med strategiska noderna menas orter i landsbygd som har ett antal viktiga servicefunktioner för sitt omland och som fortsatt bör prioriteras och stödjas för att kunna upprätthålla den funktionen, se sidan 35. Kollektivtrafik och annan samhällsservice bör om möjligt knytas till de strategiska noderna för att underlätta vardagen i områden med låg befolkningstäthet.

Hållbar trafikutveckling och trafikuppföljning

De tre hållbarhetsperspektiven ska alla beaktas då befintlig trafik utvärderas och när ny trafik planeras. Trafiken ska planeras för att fungera utifrån förutsättningarna i varje arbetsmarknadsregion i länet och i nära dialog med dess företrädare. Den länsöverskridande trafiken bör noggrannare utredas och planeras tillsammans med de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i respektive län för att olika trafiksystem ska samspela på ett resurseffektivt sätt och ge goda resmöjligheter för invånarna.

Beläggningsgrad i fordon

Dagens redovisade resandevolymer baseras på biljettviseringar kompletterade med manuella resanderäkningar. Resanderäkningssystem behövs i den allmänna kollektivtrafikens samtliga fordon för att få en tydligare bild av antalet resenärer och beläggningsgraden i fordonen på olika sträckor. Trafiken behöver fortlöpande anpassas för att möta förändrade behov och vara resurseffektiv. Det finns en nedre gräns i antalet resenärer för när linjelagd kollektivtrafik kan ses som hållbar.

Personkilometer som måttstock

Antalet resor är idag ett vanligt mått för att beskriva det utförda trafikarbetet i kollektivtrafiken. Det ger alla resor ”lika värde” men det är stora skillnader i kostnad och miljöpåverkan av en resa beroende på valet av fordon, hur lång resan är och hur många resenärer som finns i fordonet. Även nyttan av en resa kan skilja sig åt, beroende på om den kan ersättas med gång eller cykel, eller om det är en mera långväga resa. Om beläggningen är känd kan kostnaden och miljöpåverkan i stället beskrivas per personkilometer vilket ger en mera rättvis jämförelsegrund för resor av olika längd.

Nya vanor

Vanor förenklar människors vardag. Det gör att massor av saker sker på invanda sätt och utan tankekraft. Vanor grundläggs ofta tidigt i livet men påverkas också av förändringar som nytt jobb, ny bostad, nya vänner och nya insikter. Det finns därför ”fönster i tiden” då vi är mer påverkbara. Fortsatt påverkansarbete i kombination med en kollektivtrafik som är lätt att förstå och använda kan få fler att bryta gamla vanor. Färre bilar i centrumkärnor ger trevligare och hälsosammare miljöer och plats för mer rörelse och sociala aktiviteter.

Utveckling av taxor, resevillkor och biljett- och betalsystem

Varje region beslutar själv om taxor, resevillkor och biljett- och betalsystem i den egna regionen. Graden av samverkan mellan regionerna varierar. Inom Regionsamverkan Sydsverige som omfattar de sex sydligaste regionerna i Sverige pågår ett utvecklingsarbete rörande dessa frågor som bör påskyndas och kanske vidgas. Såväl kollektivtrafikens produkter som biljett- och betalsystem behöver utvecklas i en riktning som inte kräver några förkunskaper hos användaren. Resevillkor och prissättning behöver också samordnas över större geografier för att underlätta för resenären vid länsöverskridande resor.

Kapitel 7 - Riktlinjer för kollektivtrafikens upplägg och utförande

En användbar kollektivtrafik

Kalmar länstrafik trafikerar idag länet med tåg, buss, bil och båt. Trafiken ska täcka skiftande behov som vardaglig pendling, ge nåbarhet till angränsande läns tillväxtmotorer och de tre storstadsområdena. I hela länet ska det också finnas en grundläggande tillgänglighet som gör det möjligt att nå basservice och anslutningar till tätare trafik. Trafikens turtäthet är som störst i stadstrafiken och i de storregionala stråken. Det finns variationer i turtätheten i olika delar av länet, se figur 13 på sida 15, precis som det finns variationer i resandeunderlaget.

Trafik för vardaglig pendling

Trafik som ska kunna användas för vardaglig pendling behöver utgöras av minst timmestrafik. Timmestrafik bör utgöra riktmärke för turtätheten mellan länets samtliga kommunhuvudorter. Timmestrafik kan också vara motiverad i andra delar av de storregionala stråken.

Om resandeunderlaget är stort förtätas trafiken ytter- ligare. Halvtimmestrafik mellan kommunhuvudorter ger goda möjligheter till vidgade arbetsmarknader och förkommer såväl i den södra som den norra delen av länet.

Lokalt kan turtätheten behöva vara betydligt högre, som i delar av Kalmars stadstrafik, där resandeunderlaget är stort.

Regionsammanbindande trafik

De storregionala stråken binder samman Kalmar län med angränsande läns tillväxtmotorer. Trafik i dessa stråk är viktigt för att länet inte ska bli isolerat. Hur tät trafiken bör vara varierar med graden av vardaglig pendling och res-andevolymer i stort. Även framöver kommer den länsöverskridande trafiken behöva tillåtas variera i turtäthet i olika riktningar.

Det är rimligt att sträva mot en tätare samhällsstödd läns-överskridande trafik i riktning mot Östergötland, än vad kartan på sidan 15 visar, inklusive trafik i riktning mot Valdemarsvik (Norrköping). Trafiken västerut från Kalmar bör ses i ett vidare perspektiv som också inkluderar de tre storstadsområdena och kopplingen till internationella flygplatser.

Länsöverskridande trafik med tåg och buss regleras i olika typer av överenskommelser och avtal mellan parterna. Trafikuppläggen kan innebära att man trafikerar in i varandras län.

Trafikkopplingar till storstadstadsregionerna

Kalmar län har ett behov av att nå de tre storstadsregionerna och internationella flygplatser, både för näringsliv och privatresor. Länets koppling till Stockholmsområdet är stark och det är idag möjligt att ta sig dit både med flyg, tåg och buss. Kalmar har direktflyg till Stockholm Bromma, men inte längre till Stockholm Arlanda. Tågtrafik finns i två riktningar via Alvesta eller Linköping och är helt eller delvis kommersiell. Dessutom finns flera kommersiella fjärrbussförbindelser längs väg E22.

Länets behov av resor till Malmö/Köpenhamn Kastrup kan komma att öka då direktförbindelsen till internationell flygplats i Stockholm är bruten. Trafikutbudet i denna riktning består idag endast av tågtrafik, kommersiell och samhällsstödd. Antalet dagliga resmöjligheter är ungefär hälften så stort som i riktning mot Stockholm.

- Det finns ett behov av att utreda hur resenärerna västerut på Kust-till-kustbanan fördelar sig mellan regionala, storregionala och mera avlägsna resmål, och hur beläggningsgraden ser ut på olika delsträckor, för att utveckla trafiken rätt. Sträckan trafikeras idag med flera parallella system.

Svagast är trafikkopplingen västerut mot Göteborgsområdet där direktresorna med kommersiell tågtrafik är få. Övriga trafikkopplingar inkluderar ett eller flera byten och är betydligt långsammare.

Grundläggande tillgänglighet

I hela länet ska det finnas tillgång till en grundläggande trafik som ger möjlighet att nå basservice och anslutning till tätare trafik. Samverkan mellan olika typer av trafik (närtrafik, linjetrafik och särskilda persontransporter) behöver stärkas för att ge resmöjligheter i länets landsbygder minst samtliga vardagar. Omfattningen av skärgårdstrafiken beslutar berörda kommuner om.

Regionen arbetar i nära samverkan med bland annat länets kommuner för att peka ut strategiska noder. Det handlar om orter som kan ligga bortom de storregionala stråken, men som med hänsyn till sina styrkor ändock kan fungera som viktiga noder för sitt omland. Sådana strategiska noder ska ha tillgång till flertalet av de följande kriterierna: kommersiell och annan grundläggande service, offentlig service, besöksmål och kulturutbud, kollektivtrafik, en viss mängd arbetstillfällen och ha bredband. Genom samverkan mellan olika aktörer kan orter i landsbygd på så vis stärkas.

- Det finns ett behov av att utreda samspelet mellan olika trafiktyper i landsbygd vidare. Arbetet bör ske i nära dialog med den regionala utvecklingsenheten och kommunerna och med syfte att bidra till de strategiska nodernas funktion.

Trafiken anpassas efter antalet resande

För att utnyttja den tillgängliga fordonsresursen så väl som möjligt anpassas fordonsslag och trafiktypen efter antalet resenärer. Trafiken kan både växlas upp och växlas ner. Vid alltför lågt resandeunderlag (färre än fem påstigande resenärer per enkeltur eller tio per dubbeltur på en busslinje under ett års tid) görs en bedömning om trafiken ska fortsätta som linjetrafik eller läggas om till närtrafik. Vid ett varaktigt högt nyttjande av närtrafiken kan denna läggas om till linjelagd busstrafik.

Närtrafiken i landsbygd är anropsstyrd och erbjuds där resandeunderlaget är för svagt för linjelagd trafik. Närtrafik bygger på ett merutnyttjade av de fordon och de avtal som finns tillgängliga för den övriga, planerade trafiken. Det innebär att det finns ett tak för hur mycket närtrafik som kan produceras innan helt nya fordon behöver anskaffas. Närtrafiken är inte anpassad för arbets- och studiependling. Närtrafik bedrivs före, mellan och efter dagens "restoppar", se figur 17, sidan 17. Närtrafiken, som geografisk täcker hela länet, utformas i dialog med kommunerna med avseende på sträckning och målpunkter. Grundut-budet är likartat över hela länet.

En del linjetrafik i landsbygd har under skolans lovdagar få resenärer. Här är inriktningen att under längre lovperioder överföra den fasta linjetrafiken till anropsstyrd trafik. Annan trafik växlas i stället upp under perioder. Det gäller framför allt linjetrafiken på Öland som under sommarmånaderna förstärks kraftigt för att möta behovet av resor för besökare.

Skärgårdstrafiken i Västerviks och Oskarshamns kommuner ska i första hand ge boende i skärgården tillgång till samhällsservice på fastlandet. Skärgårdstrafiken drivs året runt och är öppen för alla. Folkbokförda på öarna har dock förtur när det råder större efterfrågan än vad farkosten har kapacitet för. Utbudet och omfattningen av trafiken kan variera över tid. Kollektivtrafiken i skärgården samordnas med andra transporter och tjänster.

Kommunerna kan köpa till olika slags trafik om så önskas.

Kollektivtrafikens infrastruktur

Kalmar länstrafik för en nära dialog med övriga regionen, Trafikverket och kommunerna rörande länets infrastrukturbehov. Kommunerna är som regel väghållare inne i städer och tätorter och ansvar där för utformningen av stationsmiljöer, viktiga bytespunkter och vanliga hållplatser. Kommunernas översiktsplanering är i det sammanhanget viktig.

Hållplatser och viktiga bytespunkter

För utrustningen på hållplatserna i form av hållplatsstolpe med linjeinformation, väderskydd och tidtabellsinformation samt eventuell digital information svarar Kalmar länstrafik. I Kalmar län finns cirka 2000 hållplatser (4000 hållplatslägen), ett drygt femtiotal utpekade viktiga bytespunkter och ett mindre antal stationer.

Kalmar länstrafik har i dialog med kommuner och Trafikverket tagit fram en hållplatsklassificering med tydliga målbilder för länets hållplatser. Klassificeringen grundar sig på antalet påstigande resenärer och hållplatsens funktion i transportsystemet. I den digitala hållplatshandboken[47] beskrivs målbilderna tydligare.

Målbilderna i hållplatshandboken beaktar reglerna i Kollektivtrafiklagen samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättningar. Var länets hållplatser är belägna, vilken klassning de har med avseende på antalet påstigande resenärer och i vilken utsträckning de är fullt tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar finns redovisat på webben[48]

47. Hållplatshandboken - Regional utveckling Kalmar län (regionkalmar.se)
48. StolpPlats - Kartlager (kalmarlanstrafik.se).

Kapitel 8 - Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt

Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att den svenska marknaden för regional kollektivtrafik sedan 2012 är öppen för kommersiella aktörer. Lagen ger kommersiella aktörer möjlighet att med 21 dagars framförhållning starta linjelagd trafik. Samma framförhållning gäller vid avveckling av trafiken. Innan kommersiell trafik startas ska den anmälas till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Kontaktuppgifter för anmälan om kommersiell trafik och en blankett till stöd för anmälan finns på Kalmar länstrafiks webbplats. Region Kalmar län ser gärna att myndigheten informeras om och när kommersiell trafik upphör.

Region Kalmar län ställer sig positiv till ett ökat inslag av kommersiell kollektivtrafik i länet. Den kommersiella trafiken kan bidra till fler resmöjligheter samtidigt som regionens kostnader för kollektivtrafik kan minska eller omfördelas. Med hittillsvarande erfarenhet gör regionen bedömningen att fjärrtrafik med tåg och buss till de tre storstadsregionerna, länsöverskridande busstrafik samt busstrafik till och från flygplatser inom och utanför länets gränser är de typer av kommersiell kollektiv som har bäst förutsättningar att utvecklas och ge ett ökat trafikutbud.

Det finns möjligheter för kommersiella aktörer att samverka med Kalmar länstrafik även kring biljetter/biljettsamverkan och tillgång till informationssystem. Sådan samverkan ställer emellertid högre krav på kontinuitet och långsiktighet och får hanteras från fall till fall. Eventuella överenskommelser av det slaget regleras i avtal.

I bilaga 2 redovisas den kommersiella kollektivtrafik som fanns i länet vid utgången av 2022.

Tillträde till olika typer av hållplatser

Inom kollektivtrafikmyndighetens geografiska område finns ett stort antal hållplatser och bytespunkter med tillgång till parkering för cykel och bil. I större tätorter och kommunhuvudorter finns ofta resecentrum med tillgång till ytterligare kringservice. Tillträde till befintlig och framtida offentligt ägd infrastruktur ska erbjudas kommersiella trafikföretag på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor.

Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrenssituation om infrastruktur mellan kommersiell och samhällsstödd trafik. I händelse av att kapacitetsbrist skulle uppstå kallar kollektivtrafikmyndigheten berörda parter till dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

Utvecklingen av BRT-stationer längs väg E22 är ett exempel på infrastrukturåtgärder som framöver ska kunna nyttjas av såväl samhällsstödd trafik som mera långväga kommersiell trafik som genomkorsar länet. BRT-stationerna ska vara avskilda från vägbanan för att tillåta säker av- och påstigning inklusive bagagehantering.

Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammet för Region Kalmar län beskriver behovet av regional kollektivtrafik i länet och formulerar mål för den regionala kollektivtrafikens utveckling. I enlighet med kollektivtrafiklagen ska Region Kalmar län i sin roll som regional kollektivtrafikmyndighet även besluta om allmän trafikplikt för sådan regional kollektivtrafik som samhället avser ta ansvar för och teckna avtal om.

Ett beslut om allmän trafikplikt kan sägas säkerställa sådan kollektivtrafik som myndigheten anser nödvändig för regionens utveckling och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning genom kommersiella aktörer. I ett beslut om allmän trafikplikt ska syftet med den planerade trafiken beskrivas. Trafiken ska också stå i överensstämmelse med mål och intentioner i trafikförsörjningsprogrammet.

I god tid före det att ett trafikavtal löper ut ska ett samråd inför upphandling utföras för att pröva marknadens intresse för att utföra den planerade trafiken på kommersiella villkor. Om ett kollektivtrafikföretag visar intresse av att utföra trafiken utan samhällsstöd kan Region Kalmar län välja att helt eller delvis avstå från trafikplikt för just den trafiken.

En samlad bedömning görs av hur målen i trafikförsörjningsprogrammet kan uppfyllas innan ett ställningstagande görs kring att avstå trafikplikt till förmån för kommersiell trafik. Långsiktigheten och stabiliteten i det kommersiella alternativet samt resenärens kostnad för att nyttja trafiken är av stor vikt. Andra aspekter som vägs in är påverkan på resandeutveckling, kundnöjdhet, miljöpåverkan och tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning.

Kollektivtrafik kräver långsiktiga förutsättningar och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Den inomregionala kollektivtrafiken som binder samman länets kommunhuvudorter, stadstrafiken och viss länsöverskridande trafik bör därför säkras långsiktigt genom trafikplikt.

Bild: SJ AB, fotograf: Stefan Nilsson.

Kapitel 9 - Ekonomisk beskrivning

Kollektivtrafiken en del i regionens verksamhet

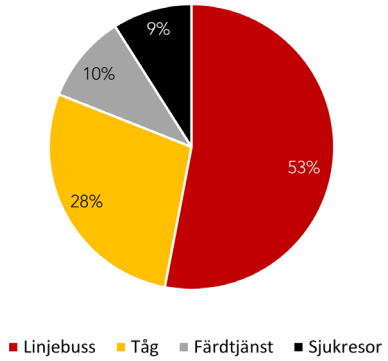
Regionen har ett brett verksamhetsfält där sjuk- och hälsovård är det största området men där också regionala utvecklingsfrågor, kollektivtrafik och mycket annat ingår. Verksamheterna bekostas av regionala och statliga skattemedel och endast till en liten del av ersättningar för erhållna tjänster. Regionens ekonomi påverkas av det övergripande ekonomiska läget i landet men också av hur befolkningens sammansättning ser ut.

I Regionplanen för 2023-2025[49] är 661 miljoner kronor avsatta årligen för kollektivtrafiken. Beloppet är angivet utan eventuell indexjustering. Intäkter erhålls också från betalda trafiktjänster (t.ex. länsöverskridande trafik), biljettintäkter och egenavgifter. Under de senaste åren har planen överskridits med stora belopp vilket bland annat beror på kraftigt ökade drivmedelskostnader och ett lägre resande efter pandemin. Region Kalmar län behöver inom samtliga förvaltningar arbeta för en ekonomi i balans och Kalmar länstrafik behöver sänka sin kostnadsmassa.

Kalmar länstrafik utför såväl allmän kollektivtrafik, öppen för alla, och särskilda persontransporter som består av skolskjuts, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor. Skolskjuts kan genomföras i den allmänna kollektivtrafiken och kommunerna betalar då för skolkort. Så kallad särskilt anordnad skolskjuts, i form av skoltrafik med buss eller servicefordon, direktanpassas efter skolans behov och bekostas till fullo av kommunerna. Den särskilt anordnade skolskjutsen ingår därför inte i redovisningen av den trafik som regionen ansvarar för utan är enligt kollektivtrafiklagen en övrig uppgift för den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikkostnaderna står för ungefär 90 procent av Kalmar länstrafiks totala kostnader. Figur 29 visar hur trafikeringskostnaderna fördelade sig mellan de olika trafikslagen i Kalmar läns kollektivtrafik under 2022.

Kostnadsfördelning allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter



Figur 29. Figuren visar fördelningen av trafikeringskostnaderna för den avtalade trafiken under 2022. I dagsläget utgör de särskilda persontransporterna nära 20 procent av de totala kostnaderna för trafiken.

Biljettintäkterna i den allmänna kollektivtrafiken varierar mellan olika typer av trafik. Generellt kan sägas att trafik med ett stort antal resenärer, och därmed högre intäkter, subventionerar trafik med ett lågt antal resenärer, som har lägre intäkter. För att beskriva hur stor andel av trafikeringskostnaderna som bekostas av intäkter från trafiken (främst biljettintäkter) används trafikens självfinansieringsgrad som mått. För regionen är det också intressant att mäta hela förvaltningens självfinansieringsgrad. Den allmänna kollektivtrafikens självfinansieringsgrad var 33 procent 2022. För de särskilda persontransporterna är intäkterna (egenavgifterna) lägre och trafikens självfinansieringsgrad var där 18 procent 2022. Inriktningen framöver är att den allmänna kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska öka vilket innebär att fyllnadsgraden i fordonen behöver öka.

Regionens, och kollektivtrafikens, ekonomi påverkas både av oförutsebara och förutsebara faktorer. Pandemin är ett exempel på en oförutsedd händelse som fick stor påverkan på kollektivtrafikens ekonomi under ett antal år. Bland kända och förutsebara faktorer finns regionens demografi. Den kommer inte bara att påverka ekonomin utan också i hög grad tillgången till personal då andelen invånare i arbetsför ålder minskar i förhållande till det antal yngre och äldre invånare som är i behov av samhällsservice.

49. Regionplan-2023-2025.pdf (regionkalmar.se).

Demografin

Kalmar län har en av Sveriges äldsta befolkningar. Antalet äldre (80+ år) ökar både i faktiska tal, se figur 30 och som andel av befolkningen. Den äldsta åldersgruppen är den enda åldersgruppen i Kalmar län som andelsmässigt förväntas öka de kommande decennierna, se figur 31 .

Den demografiska utmaningen kommer att vara stor i hela Sverige, och särskilt stor i vissa regioner. Region Kalmar län behöver hitta nya, mindre personalintensiva arbetssätt, bland annat genom ökad digitalisering både i kontakten med vårdtagare och i olika processer. Hur vården organiseras påverkar i hög grad behovet av transporter i form av färdtjänst och sjukresor. Kalmar länstrafik behöver samordna de särskilda persontransporterna i högre grad framöver både av ekonomiska och personella skäl. Även kommunernas val kring erbjudanden av boendeformer för de äldsta har d rekt inverkan på transportbehovet. Samverkan behöver därför stärkas mellan regionen och kommunerna kring utvecklingen av framtidens omhändertagande av de äldsta och sjuka.

Kalmar länstrafik har en gemensam budget för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. De särskilda persontransporter som regionen bekostar (färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor) erhålls efter myndighetsbeslut. För dessa transporter finns ett tvingande regelverk i form av ramlagar till vilka det står regionen fritt att erbjuda tilläggstjänster. Omfattningen och utbudet av den allmänna kollektivtrafiken beslutar regionen själv om.

Kostnaden för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor har under de senaste tre åren ökat med ungefär 20 miljoner kronor och utgör idag ca 20 procent av de direkta trafikkostnaderna. Dessa kostnader kommer med ett oförändrat arbetssätt på sikt ta en större del av den totala budgeten i anspråk vilket innebär att tillgängliga medel för den allmänna kollektivtrafiken minskar om inte nya medel tillförs.

Grunderna för prissättningen av resor med färdtjänst och riksfärdtjänst.

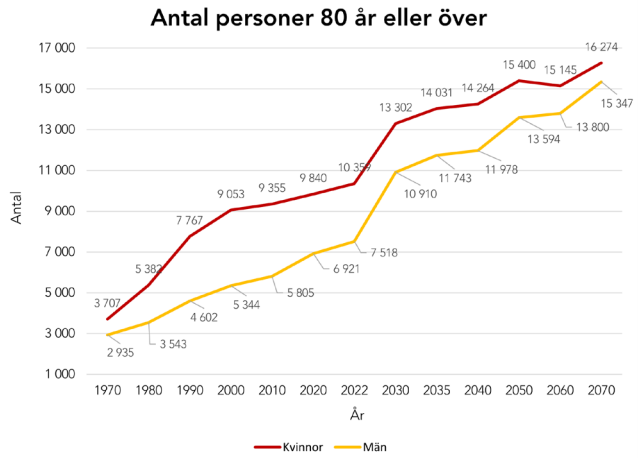
Enligt kollektivtrafiklagen ska grunderna för prissättningen av färdtjänst och riksfärdtjänst redovisas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Egenavgiften för en färdtjänstresa är densamma som för allmän kollektivtrafik. Avgiften följer dagens zontaxa vilken beslutas av Region Kalmar län.

Vid resa med riksfärdtjänst skall resenären betala en viss avgift, den så kallade egenavgiften. Avgiften sätts enligt bestämmelserna i förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst. Storleken ska motsvara normala reskostnader med allmänna färdmedel och beräknas efter vägavståndet i kilometer. Resenärer under 26 år och studerande som innehar Centrala Studiestödsnämndens rabattkort eller något av Studentkårernas studentkort som Mecenat och Studentkortet betalar endast 70 procent av egenavgiften

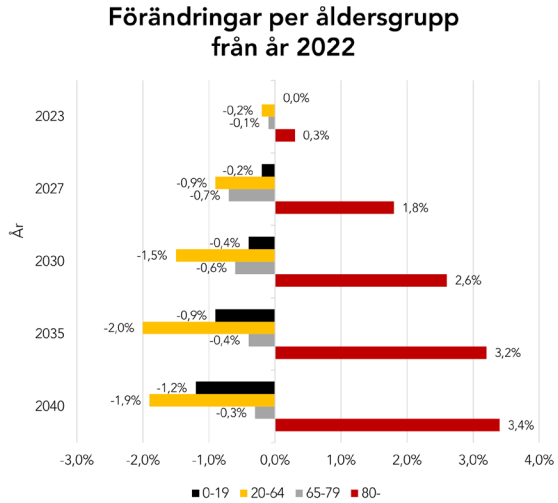
Olika resor kostar olika mycket

Olika resor kostar olika mycket och därför har trafikens sammansättning stor inverkan på antalet resmöjligheter som kan tillhandahållas för en given summa. Billigare transportsätt kan behöva ersätta mer kostsamma, både inom den allmänna kollektivtrafiken och de särskilda persontransporterna. Kostnaden för tågtrafik är väsentligt högre än kostnaden för busstrafik. Därför behövs det stora resandevolymer och en hög fyllnadsgrad i tågfordonen för kunna motivera kostnaden. I takt med att kollektivtrafiken ska bli mer hållbar är det viktigt att dimensionera trafiken rätt både ur ett ekonomiskt och ett miljömässigt perspektiv men också för att kunna förse invånarna med en trafik som är tillräckligt tät för att vara attraktiv.

Förändringar i trafik och trafikupplägg kommer att behöva göras under programperioden för att möta regionens ekonomiska krav.



Figur 30. Diagrammet visar att antalet personer över 80 år fördubblades mellan 1968 och 1991 från drygt 6 300 till 12 700. En ytterligare fördubbling av antalet personer 80+ år förväntas ske runt 2035.



Figur 31. Figuren visar den procentuella förändringen av antalet personer per åldersgrupp jämfört med vid utgången av 2021. Ökningen är störst i den äldsta åldersgruppen och minskningen är störst i den arbetsföra åldersgruppen.

Kapitel 10 - Samråd och dialog

Arbetet med att aktualisera Region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram har pågått under 2022 och 2023. Under våren 2022 togs olika faktaunderlag fram och under hösten 2022 informerades olika berörda grupper om arbetsprocessen och tidsplanen. Senhösten 2022 hölls en workshop med Trafik- och infrastrukturrådet där de delgavs fakta och problemställningar inför det kommande arbetet. Under våren 2023 har dialoger förts, dels genom tre digitala presentationer öppna för regionens politik och tjänste-personer, länsstyrelsen, kommunerna och Trafikverket. Samma grupp har också haft tillgång till regionens webbplats för utvecklingsfrågor där information om processen, underlagsmaterial och digitalt presentationsmaterial funnits att tillgå.

Ett stort antal fysiska dialogmöten har också hållits under våren 2023 med politik och tjänstepersoner i region och kommunerna samt funktionshinderråd och pensionärsråd. Möten med kommunerna har genomförts både arbetsmarknadsregionvis och i respektive kommun. Politiken och kommunerna har fört dialogen med länsinnevånarna. Hösten 2023 fördes också dialoger med angränsande läns regionala kollektivtrafikmyndigheter och trafikorganisatörer. Förslaget till trafikförsörjnings program remissbehandlades från xx-yy 2024. (text med röd färg kommer uppdateras innan slutgiltig version beslutas).

Samrådsredogörelsen samt förteckning över samrådsparter kan beställas från den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar län.

Kapitel 11 - Begrepp och definitioner

MED TRAFIK AVSES I DEN HÄR ORDLISTAN KOLLEKTIVTRAFIK.

Begrepp

Allmän kollektivtrafik
Äldre benämning på trafik som tillhandahålls allmänheten. Idag är Kollektivtrafik den korrekta termen, men begreppet allmän kollektivtrafik (samhällsstödd eller kommersiell) lever kvar för att kunna skilja den från de särskilda persontransporterna.

Allmän trafikplikt
Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som den regionala kollektivtrafikmyndigheten definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse. Trafiken är sådan att ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något intresse av att bedriva den kommersiellt utan att få viss ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Anropsstyrd trafik
Trafik som körs först efter att någon efterfrågat den genom anrop (beställning) till beställningscentral.

Avtalsreglerad trafik
Kollektivtrafik som allmänheten erbjuds genom den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Trafiken omfattas av allmän trafikplikt och finansieras till större eller mindre del med skattemedel.

Bytespunkt
Plats där resenären kan byta mellan olika linjer eller trafikslag. Jämför viktig bytespunkt.

Färdtjänst
Särskilt ordnade transporter för personer med funktionsnedsättning som erhålls efter myndighetsbeslut. Färdtjänst gäller resor i den kommun där man är folkbokförd. I Region Kalmar län ingår även resor som sträcker sig 40 kilometer från kommungränsen och in i en annan kommun.

Kollektivtrafik
Kollektivtrafik definieras som persontransporter av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering. Definitionen finns i EU:s kollektivtrafikförordning 1370/2007 artikel 2 a. I kollektivtrafiklagen (2010:1065) finns en hänvisning till denna definition.

Kollektivtrafikbarometern
Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik.

Kollektivtrafikföretag
Offentligt eller privat företag, eller företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik.

Kommersiell trafik
Kollektivtrafik som ett trafikföretag bedriver utifrån rent kommersiella villkor utan något avtal eller ekonomiskt stöd från den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Närtrafik
Anropsstyrd trafik som kompletterar eller ersätter linjelagd trafik inom vissa geografiska områden. Närtrafiken är i Region Kalmar län öppen för alla.

Regional kollektivtrafikmyndighet
Den myndighet som i ett län ansvarar för regional kollektivtrafik på väg, järnväg, vatten, spårväg och med tunnelbana enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Myndigheten ansvarar för att det finns ett trafikförsörjningsprogram med fastställda mål för den regionala kollektivtrafiken. Myndigheten ansvarar även för att fatta beslut om allmän kollektivtrafik och upphandling av kollektivtrafik.

Regional kollektivtrafik
Med regional trafik avses, enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, trafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov.

Restidshastighet
Den medelhastighet med vilken ett fordon förflyttar sig en bestämd sträcka. Används för att jämföra olika resval.

Restidskvot
Kvoten mellan restid med kollektivtrafik och restid med bil. Kan även vara kvoten mellan restider för andra färdsätt.

Skolskjuts
Kommunerna är enligt skollagen (2010:800) skyldiga att anordna skolskjuts för elever i förskoleklass, grundskolan, anpassad grundskola och anpassad gymnasieskola. Skolskjuts kan ske i den allmänna linjetrafiken eller genom särskilt anordnad skolskjuts med buss, bil eller specialfordon. Elever i gymnasieskolan har inte rätt till skolskjuts, men kan ha rätt till kostnadsfria elevresor. Jämför Särskilda persontransporter.

Skärgårdstrafik
Kollektivtrafik på vatten som följer av definitionerna av kollektivtrafik i EU:s förordning nr 1370/2007.

Stråktrafik
Trafik som körs med hög turtäthet och taktfast tidtabell (samma minuttal varje timme). Binder samman större orter (kommunhuvudorter).

Särskilda persontransporter
Trafik som tillhandahålls en särskild personkrets efter myndighetsbeslut, till exempel färdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Trafikens självfinansieringsgrad
Trafikintäkternas andel av trafikeringskostnaderna. (Trafikanalys modell)

Tätort
Tätbebyggt område med fler än 200 invånare med mindre än 200 meter mellan bostadshusen (SCB:s definition).

Viktig bytespunkt
Begreppet används i Kalmar länstrafiks hållplatsklassificering. En viktig bytespunkt i hållplatsklassificeringen är en utpekad hållplats i ett storregionalt kollektivtrafikstråk som servar ett omland, by eller samhälle. Till bytespunkten ska man kunna ta sig med cykel eller bil och parkera sitt fordon för att därifrån resa vidare med buss eller tåg.

Definitioner av regionala kärnor och tillväxtmotorer
(enligt Systemanalys för Sydsverige, Ramböll 2020)

Regional kärna
För att en ort ska räknas som regional kärna i Skåne krävs att orten har minst 14 000 invånare, att orten har ett positivt pendlingsnetto samt att kommunen har en branschbredd med över 200 branscher.

Vid beräkning av regionala kärnor för Blekinge, Kalmar och Kronobergs län har Ramböll utgått från befolkningsmängden i varje läns centralorter. Med centralort avser vi centralorten i respektive kommun. tolv av 33 centralorter i Skåne har en befolkning som överstiger 14 000, vilket motsvarar 36 procent av samtliga centralorter. För övriga län har det bedömts vara rimligt att peka ut en lika stor andel av centralorterna som regionala kärnor, då befolkningsmängder och funktioner är annorlunda.

I Kalmar län finns tolv centralorter, varav de fyra största bedöms vara möjliga som regionala kärnor. De har samtliga över 12 000 invånare, men bara två av dem – Kalmar och Oskarshamn – har ett positivt pendlingsnetto. Enligt Skånes modell skulle de övriga – Nybro och Västervik - automatiskt räknas bort som regionala kärnor. Med hänsyn till länets specifika förutsättningar kan det dock finnas skäl att bortse från pendlingsnettot.

Kalmar kommun är den största kärnan i Kalmar län och geografiskt ligger Nybro mycket nära Kalmar, med bil tar det ca 20 minuter att köra. Det är inte rimligt att anta dessa två kommuner som varsin kärna. Nybro bör därför inte räknas som en egen regional kärna.

Västervik å andra sidan har ingen geografisk närhet till någon annan given kärna. Kommunen har den näst största befolkningen i länet och kan antas vara av betydelse för den nordliga delen av Kalmar län, inte minst som central punkt för omliggande landsbygd. Trots negativt pendlingsnetto görs bedömningen att Västervik är en kärna för sitt omland och att orten därför bör tas med som regional kärna för Kalmar län.

Det innebär sammanfattningsvis att Kalmar, Oskarshamn och Västervik bedöms fungera som regionala kärnor medan Nybro i det här fallet räknas som en avläggare till Kalmar.

Tillväxtmotor
Tillväxtmotorer definieras som de regionala kärnor som har en starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i regionen, vilket ger spridningseffekter och skapar tillväxt för omlandet.

Vid beräkning av tillväxtmotorer utgick Ramböll från kommunernas tillväxt mellan 2003 och 2013. Den genomsnittliga tillväxten av befolkning respektive sysselsättning i sydregionen 2003-2013 uppgick till tre respektive sex procent. I Kalmar län är det bara Kalmar som haft högre befolkning- och sysselsättningstillväxt än det nämnda genomsnittet för södra Sverige och dessutom ligger över snittet för det egna länet. Följaktligen är Kalmar den enda tillväxtmotorn i länet.

gkvarabuss
160 Västervik
1485

Bilageförteckning

Bilaga 1. Utpekade viktiga bytespunkter
Bilaga 2. Komersiell regional kollektivtrafik i Kalmar län 2023

Bilaga 1 Utpekade viktiga bytespunkter

Kartan visar utpekade viktiga bytespunkter i storregionala stråk i Kalmar län. En viktig bytespunkt servar ett omland, by eller samhälle. Till bytespunkten ska man kunna ta sig med cykel eller bil och parkera sitt fordon för att därifrån resa vidare med buss eller tåg. Bytespunkterna är viktiga för att främja kombinerad mobilitet.

Det tar lång tid att utveckla bytespunkterna till önskvärd nivå. Statusen i det arbetet kan fortlöpande följas i StolpPlats[50]. Där framgår också vilka hållplatslägen som, enligt hållplatsklassificerings definition, betraktas som fullt tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

50. StolpPlats - Kartlager - webb.

1. Edsbruk E22
2. Överum Centrum
3. Björnsholm
4. Gamleby E22
5. Gamleby centrum
6. Almvik E22
7. Västervik E22
8. Västervik resecentrum
9. Verkebäcksbron
10. Ankarsrum väg 40
11. Totebo vsk
12. Gullringen väg 34
13. Södra Vi väg 34
14. Frödinge vsk
15. Vimmerby resecentrum
16. Storebro väg 34
17. Hultsfred resecentrum
18. Blankaholm E22
19. Mörtfors E22
20. Misterhult E22
21. Fårbo E22
22. Målilla terminalen
23. Virserum nya torget
24. Mörlunda väg 34
25. Glahytt
26. Oskarshamn E22
27. Oskarshamn centrum
28. Påskallavik E22
29. Ruda centrum
30. Högsby resecentrum
31. Fagerhult väg 37
32. Mönsterås E22
33. Mönsterås busstation
34. Blomstermåla station
35. Ålem E22
36. Borgholm busstation
37. Kåremo E22
38. Rockneby E22
39. Rälla centrum
40. Glömminge
41. Algutsrum väg 136
42. Träffpunkt Öland
43. Ölands köpstad
44. Vickleby vsk
45. Mörbylånga busstation
46. Kalmar Norra E22
47. Kalmar C
48. Trekanten centrum
49. Nybro station
50. Emmaboda station
51. Hossmo E22
52. Loverslund
53. Halltorp vsk
54. Söderåkra kyrka
55. Torsås E22
56. Torsås torg
57. Bergkvara busstation
Utpekade viktiga bytespunkter
Viktiga bytespunkter som inte existerar idag.

Bilaga 2 Kommersiell regional kollektivtrafik i Kalmar län 2023

Trafikslag	Operatör	Sträcka
Buss	Silverlinjen	Löttorp/Böda - Stockholm
Buss	Flixbus	Kalmar - Uppsala
Buss	Bus4you	Kalmar - Stockholm - Arlanda
Buss	Connect Bus (Västervikexpressen)	Västervik - Stockholm
Buss	Connect Bus (Västervikexpressen)	Västervik - Göteborg
Buss	Gamleby Taxi & Buss AB	Gamleby (anrop)
Tåg	SJ AB (Kust till kust)	Kalmar - Göteborg
Flyg	Kalmar-Öland Airport (Bra)	Kalmar - Stockholm
Båt	Ressel rederi AB	Kalmar - Färjestaden

12

Region Kalmar län

Box 601, 391 26 Kalmar ▪ Telefon 0480-840 00 ▪ regionkalmar.se