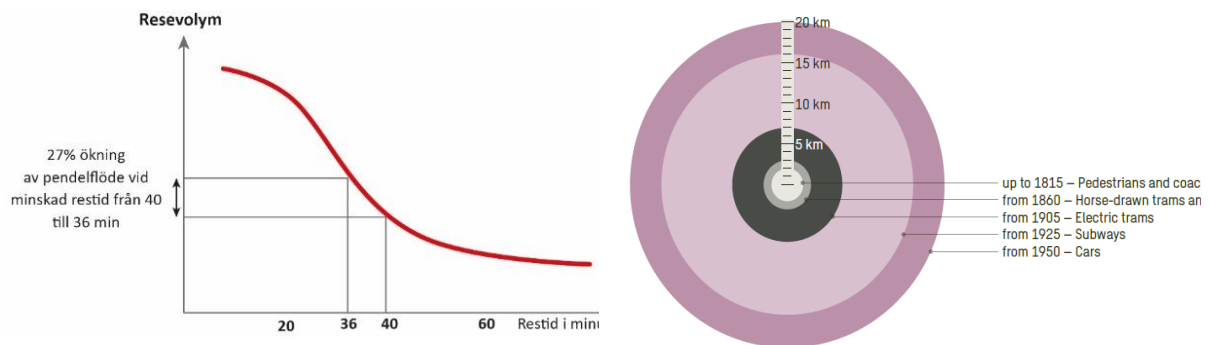


Oskarshamn-Högsby-Mönsterås arbetsmarknadsregion – diskussionsunderlag

Vardaglig pendling

Människor har i alla tider varit beredda att förflytta sig ca 40 minuter för att nå sitt dagliga värv. Då restiden blir längre minskar antalet vardagspendlare snabbt, se figurerna nedan.



Vi förflyttar oss längre och längre...men den tid vi ägnar åt förflyttning är relativt stabil.

Resenärernas krav

Kollektivtrafiken måste uppfylla merparten av faktorerna nedan för att upplevas som konkurrenskraftig gentemot bilen:

- Snabb (kort restid, få byten)
- Tidsmässigt attraktiv jämfört med bil (god restidskvot)
- Tillförlitlighet (god regularitet med god tidhållning)
- Säker och trygg
- Avgå ofta (hög turtäthet)
- Bekvämt
- Komfort i fordon, attraktiva och smidiga bytespunkter
- Enkel att förstå och använda (god information, överskådlighet och orienterbarhet)
- Rimliga biljettpriser.

Turtätheten i dagens kollektivtrafik i de storregionala stråken



”Halvtimmestrafik” 25 + avgångar per dag

”Timmestrafik” 16-24 avgångar per dag

”Varannantimmestrafik” 8-15 avgångar per dag

Arbetspendling (bostad-arbetsställe), SCB gamla (ska uppdateras)

Oskarshamns kommun (>50 personer)

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

Högsby kommun (>50 personer)

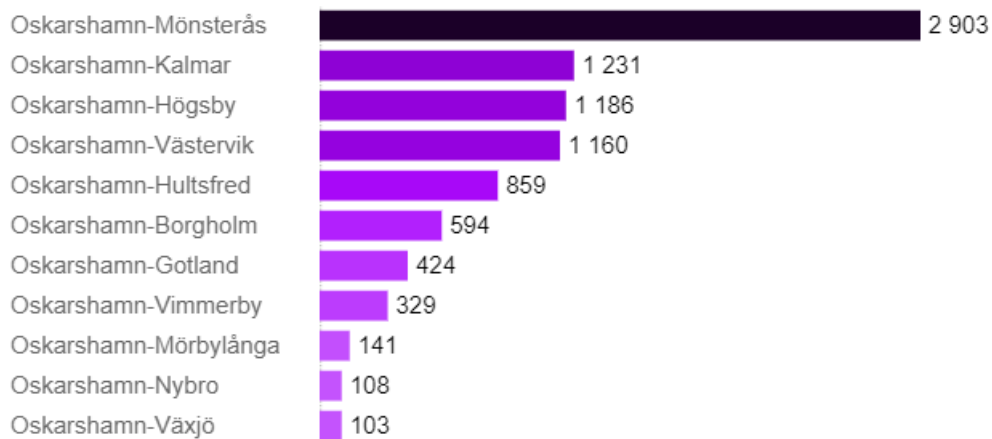
Arbets-kommun	Antal	Procent
Högsby*	1344	56%
Oskarshamn	388	16%
Uppvidinge	184	8%
Mönsterås	182	8%
Kalmar	100	4%
Hultsfred	61	3%

Mönsterås kommun (>50 personer)

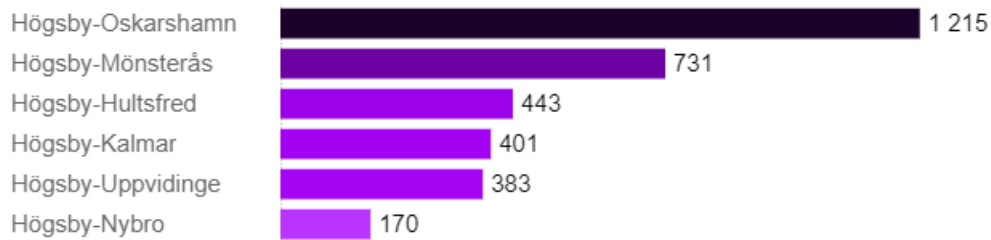
Arbets-kommun	Antal	Procent
Mönsterås*	3717	62%
Oskarshamn	1055	18%
Kalmar	764	13%
Högsby	111	2%

Mobilrörelser, kommunöverskridande (1 jan-31 okt 2022)

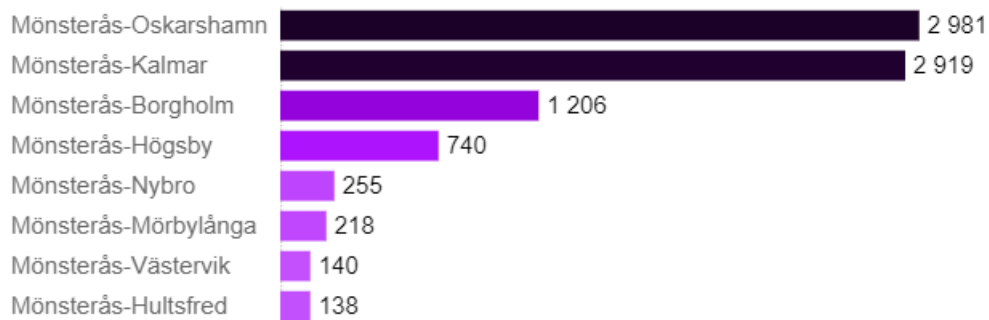
Oskarshamn kommun (>100 mobilrörelser)



Högsby kommun (>100 mobilrörelser)



Mönsterås kommun (>100 mobilrörelser)



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

Fundera över:

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