

Trafikförsörjningsprogrammet 2025-2033 - Några ytterligare pusselbitar!

Så här långt har vi kommit...

- Nulägesbeskrivning av länet och trafiken...
- Framtida behov och syftet med trafiken storregionalt, regionalt och lokalt...
- Inriktning: fler hållbara resor och förbättrade förutsättningar för arbets- och studiependling...
- Tre utpekade fokusområden: Tillväxtmotorn Kalmar, Funktionell regionbusstrafik och Strategiska noder.

Så här långt har vi kommit...

- Nulägesbeskrivning av länet och trafiken...
- Framtida behov och syftet med trafiken storregionalt, regionalt och lokalt...
- Inriktning: fler hållbara resor och förbättrade förutsättningar för arbete och studiependling...
- Tre utpekade fokusområden: Tillväxtmotorn Kalmar, Färjetrafik och regionbusstrafik och Strategiska noder.



**Samsyn
råder!**

Tre fokusområden, om ekonomin tillåter det...

Tillväxtmotorn Kalmar

Funktionell regionbusstrafik

Strategiska noder

Vad kan det avse?

Stärkt samverkan kring exv. Kalmar station, BRT-station, Brofästet Öland, trafiken i norra Kalmar, kommunens nya mobilitetsstrategi.

Minst timmestrafik (taktad) mellan länets kommunhuvudorter. Trafik i riktning mot Valdemarsvik (Norrköping).

Utreda förutsättningarna för stärkt samverkan mellan olika transportformer i landsbygd med syfte att stärka de strategiska noderna.

Stärkt samverkan kring transporter och service i landsbygd



Flera orter i länet står inför stora strukturella utmaningar map: befolkningsutveckling, förvärvsgrad, andel äldre, utbildningsnivå*.

Sviktande landsbygder ökar behovet av samverkan mellan olika aktörer för att identifiera orter på landsbygden med tillräckliga kvaliteter för att kunna fungera som motorer för sitt omland – om vi hjälps åt! Det är det arbetet med **Strategiska noder** handlar om.

Strategiska egenskaper:

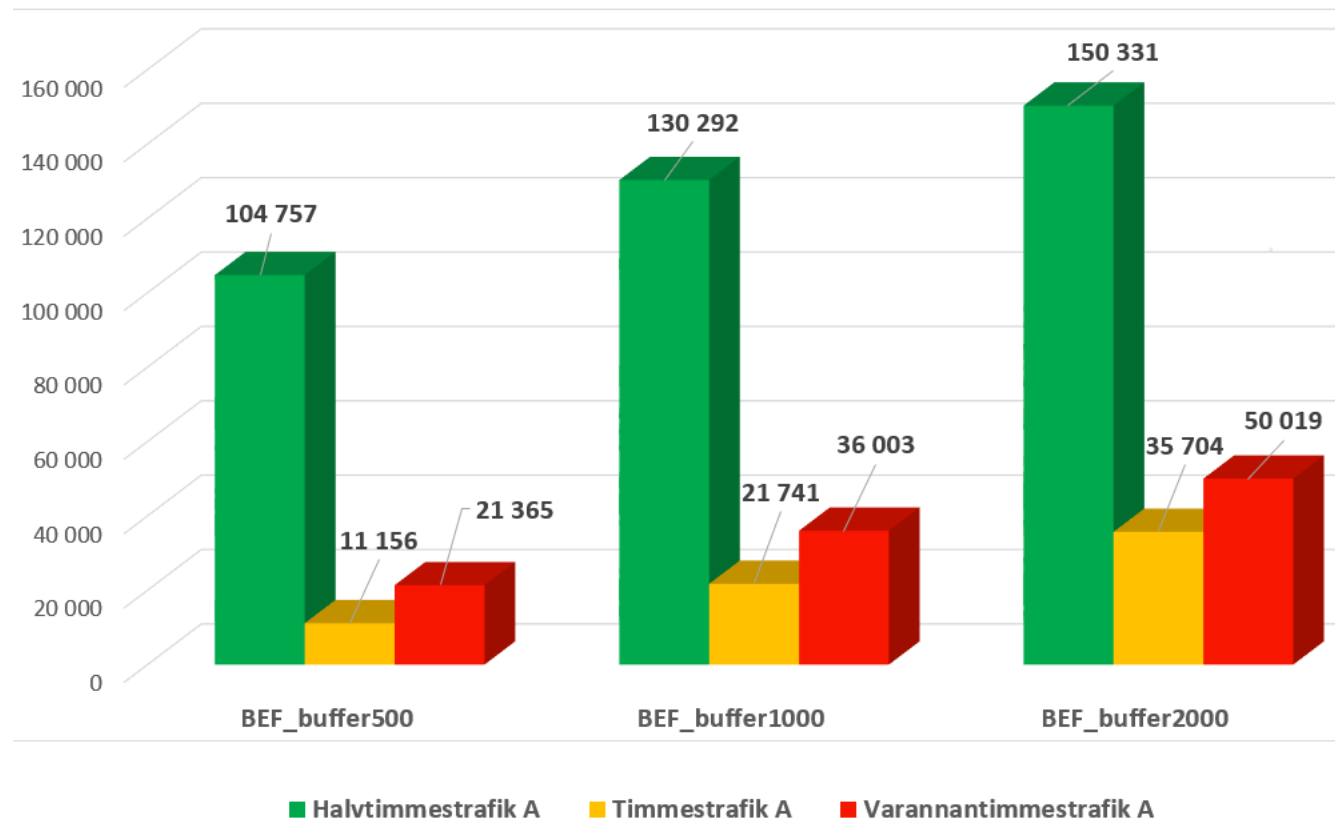
- Kommersiell och annan grundläggande service
- Offentlig service
- Besöksmål och kulturutbud
- Kollektivtrafikutbud
- Antal arbetstillfällen
- Tillgång till bredband

En strategisk nod innehar minst fyra av sex strategiska egenskaper.

Trafikutvecklingen i landsbygd bör ske i nära dialog med RUF.

* Preliminära data från kommande utredning kring Ortsstruktur och funktionella samband i Södra Sverige (WSP på uppdrag av RUF)

Geografisk tillgänglighet



I länet bor ca 247 000 personer. Fler än hälften har tillgång till "halvtimmestrafik" inom 1 km från bostaden.

Obs! Grön, gul och röd stapel kan inte adderas. Kan ge dubbelräkning. Fortsatta beräkningar ska ge svar på andelen invånare med tillgång till olika tät trafik.

Mål och mått

Resande

Fler resor ska genomföras i kollektivtrafiken.

Mått:

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 implementera som ger information om belägningsgraden i fordonen. Systemet ska vara i full funktion år **2028**.

Marknadsandel

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

Mått:

Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är **15 % 2028**. (År 2022 var andelen 12 %). (Nuvarande program: 15 % år 2029)

2028 är satt som målar för samtliga mål i programförslaget

För en högre marknadsandel behöver fler av länets invånare få tillgång till tät pendlingsbar busstrafik. Jfr fokusområde tillväxtmotorn Kalmar, funktionell regionbusstrafik

Kundnöjdhet

Andelen nöjda kunder i den allmänna kollektivtrafiken ska öka.

Mått:

Nöjdheten med senaste resan är **minst 90 %** eller mer hos befintliga och regelbundna kollektivtrafikresenärer år **2028**. (År 2022 var 84 % nöjda). (Nuvarande program: minst 90 % år 2029)

Invånarnas nöjdhet med Kalmar länstrafik är **minst 60 %** år **2028**. (År 2022 var 49 % nöjda). (Nuvarande program: minst 60 % år 2029)

2028 är satt som målar för samtliga mål i programförslaget

Det här är högt satta mål och väldigt svåra att nå om man inte kraftigt bygger ut kollektivtrafiken både turmässigt, täthetsmässigt och med god regularitet och störningshantering.
Realistiskt?

Skydd för miljön

Kollektivtrafikens påverkan på miljön ska minska.

Mått:

Kollektivtrafiken drivs till 100 % med utsläppsfria eller rena fordon år 2028. (År 2022 drevs 88 % 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). (Nuvarande program: högst 1,6 kWh/km år 2029)

Energianvändningen år 2028 är högst 2,8 kWh/km i regiontrafikens bussar. (År 2022 var energianvändningen i regiontrafikens bussar 3,2 kWh/km). (Nuvarande program: högst 3,2 kWh/km år 2029)

2028 är satt som målar för samtliga mål i programförslaget

Nuvarande mål för stadstrafiken realistisk med tanke på tilltagande elektrifiering.
Föreslaget mål i regionbusstrafiken bygger på mindre biogas och mera el.

Tillgänglighet för personer med funktionsvariationer

Kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med funktionsvariationer ska öka.

Mått:

Samtliga hållplatser med fler än 20 påstigande per vardag och utpekade viktiga bytespunkter är fullt tillgängliga för alla resenärer år **2028**. (År 2022 var 43 % fullt tillgängliga). (Nuvarande program: Samma mål, men målar 2029).

Hälften 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 % fullt tillgängliga).

(Nuvarande program: Samtliga hållplatser i stadstrafikens busslinjer är fullt tillgängliga för alla resenärer år 2029. Målet har omformulerats då vi inte kan mäta på indelningen stadstrafikens busslinjer. Ambitionen har halverats då vi befinner oss långt från målet. Mäter man enbart tätort var utfallet 15 % år 2022).

2028 är satt som målar för samtliga mål i programförslaget

Nationella tillgänglighetsmål höga ...och skulle ha nåtts för länge sedan! KLT äger inte frågan, framgång nås i nära samverkan med kommuner och Trafikverket. **Strukturerat arbetssätt med tydliga målbilder (Hållplatshandboken) ger resultat. Förslaget innebär att vi håller fanan högt!**

Geografisk tillgänglighet

Fler länsinnevånare ska ha tillgång till kollektivtrafik med hög turtäthet.

Mått:

X % av invånarna ska ha tillgång till halvtimmetrafik inom 500 m och Y % inom 2 km år 2028. (År 2022 hade...).

X % av invånarna ska ha tillgång till timmetrafik inom 500 m och Y % inom 2 km år 2028. (År 2022 hade...).

2028 är satt som målar för samtliga mål i programförslaget

Målet är nyformulerat!

Om fler ska ges tillgång till mer trafik med hög turtäthet behöver antingen nya medel tillföras alt. köra mer buss och mindre tåg.

Målnivå?

Ekonomi

Fler länsinnevånare ska ha tillgång till kollektivtrafik med hög turtäthet.

Mått:

För den samhällsstödda, allmänna kollektivtrafiken i länet ska trafikens självfinansieringsgrad vara minst **XX** procent år **2028**. (År 2022 var trafikens självfinansieringsgrad 33 procent).

2028 är satt som målar för samtliga mål i programförslaget

I dialog med regionen försöker vi nu sätta två mått för självfinansieringsgraden:

- Förvaltningens självfinansieringsgrad
- Trafikens självfinansieringsgrad

Metodtester görs under sen höst. RF kommer sätta nivån för förvaltningens självfinansieringsgrad.

Pengar avgör vad som är möjligt

- Befintligt effektiviserings-/besparingsbeting
- Ytterligare medel behöver frigöras i Kalmar länstrafik budget för att möjliggöra arbete inom de tre föreslagna fokusområdena och nå uppställda mål.

Hur ska det gå till?





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