



Trafikförsörjningsprogram
för Kalmar län | **2021 - 2029**

Innehåll

KAPITEL 0 FÖRORD	1	Minskad miljöpåverkan	15
KAPITEL 1 FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RAMVERK	2	Utsläpp till luft	15
Kollektivtrafiklagen	2	Energieffektivitet	15
Trafikförsörjningsprogrammet – ett verktyg för regional utveckling	2	Buller	15
Organisation och ansvar	3	Kollektivtrafikens inriktning	16
Till:sammans utvecklar vi ett hållbart Kalmar län	3	Storregional nivå	16
		Regional nivå	17
		Lokal nivå	18
KAPITEL 2 KALMAR LÄN IDAG	4	KAPITEL 5 - MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN	20
Befolkningen	4	Målområden	20
Arbete och studier	4	KAPITEL 6 - STRATEGISKA VAL	22
Vardagliga resor	5	KAPITEL 7 - RIKTLINJER FÖR KOLLEKTIVTRAFIKENS UPPLÄGG OCH UTFÖRANDE	24
Resvanor	5	Fordonsslag och trafiktyp	24
Pendling till arbete och studier	5	Olika stark trafik	25
KAPITEL 3 - KALMAR LÄNS SAMHÄLLSSTÖDDA KOLLEKTIVTRAFIK IDAG	8	Länsöverskridande trafik	26
Kollektivtrafiksystemet idag	8	Hållplatser, viktiga bytespunkter och resecentrum	26
Fler reser kollektivt	8	KAPITEL 8 - ÖPPET MARKNADSTILLTRÄDE OCH ALLMÄN TRAFIKPLIKT	27
Allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter	10	Öppet marknadstillträde	27
Tillgänglighet	11	Allmän trafikplikt	27
Trygghet	11	KAPITEL 9 - EKONOMISK BESKRIVNING	28
Miljö	11	KAPITEL 10 - SAMRÅD OCH DIALOG	31
Intäkter och kostnader	12	KAPITEL 11 - BEGREPP OCH DEFINITIONER	32
Kollektivtrafikens samhällsnytta	12	BILAGEFÖRTECKNING	35
KAPITEL 4 – KALMAR LÄNS FRAMTIDA BEHOV AV KOLLEKTIVTRAFIK	14	BILAGOR	
En föränderlig omvärld	14	► Bilaga 1 Positionspapper för kollektivtrafik 2019	36
Kompetensförsörjning	14	► Bilaga 2 Åtgärder för ökad tillgänglighet	48
Digital omställning	14	► Bilaga 3 Åtgärder för att skydda miljön	50
Internationalisering	14	► Bilaga 4 Kommersiell regional kollektivtrafik i Kalmar län 2019	51
Klimatförändringar	15		
Förändrade resvanor	15		
Mobility Management	15		
Geografisk tillgänglighet och användbarhet	15		

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 ska underlätta invånarnas möjligheter att pendla till arbete och studier och är på så sätt ett viktigt verktyg för att skapa en större arbetsmarknads- och utbildningsregion för invånarna i länet. Kollektivtrafiken bidrar till den regionala utvecklingen bl.a. genom en stärkt omvärldskontakt men också genom att göra det möjligt att nå basservice oavsett var i länet man bor.

Coronapandemin (covid-19) har under år 2020 utsatt hela vårt samhälle för en svår prövning. Virus sprider sig alltså i Sverige liksom i andra länder. Detta kommer att påverka oss på flera sätt framöver, både beteendemässigt och ekonomiskt. Anpassningar har gjorts såväl i den allmänna kollektivtrafiken som i de särskilda persontransporterna för att minska smittspridningen.

Minskade intäkter gör att trafikens omfattning och utseende i nära tid kan behöva anpassas med hänsyn till pandemins effekter. Den långsiktiga inriktningen för länets kollektivtrafik består emellertid. Med nya förhållningssätt och vaccin inom räckhåll är förhoppningen och inriktning att målnivåer för t.ex. resandeutveckling och marknadsandel snart ska kunna återhämtas.

Region Kalmar län fortsätter arbetet med att utveckla kollektivtrafiken i länet för att möta nya och förändrade behov hos invånare och samhället i stort. Målsättningen är att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem på såväl storregional, regional som lokal nivå. I en hållbar stad bör en större andel av resorna göras med kollektivtrafik, cykel och gångtrafik 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 2029 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, trafikföretag och trafikmyndigheter i hela Sydsverige.

I den regionala utvecklingsstrategin¹, RUSEN, finns länets långsiktiga utvecklingsmål angivna och i den regionala

transportplanen 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 2029 medan mer långsiktiga utblickar mot 2050 behandlas i den regionala kollektivtrafikstrategin². 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 i maj 2018
2. Regional kollektivtrafikstrategi 2050. Långsiktig inriktning för samhällsstödd trafik i Kalmar län. Beslutat av Landstingsfullmäktige 2017-05-31.

Organisation och ansvar

Kollektivtrafiken har en långtgående delegation att fungera som regional kollektivtrafikmyndighet i länet³. 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 infrastruktursvariga 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, särskolans resor och resor i verksamheten kvar hos kommunerna. Resorna samordnas så långt 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 och organisationer etablerar sig och utvecklas.”

(Målbild för Kalmar län, RUS 2018)

Den regionala utvecklingsstrategin stakar ut en gemensam färdriktning för länet. Agenda 2030 med FN:s 17 globala hållbarhetsmål utgör en ram också för den regionala utvecklingsarbetet och ligger till grund för den regionala utvecklingsstrategin och i förlängningen också för trafikförsörjningsprogrammet. I den regionala utvecklingsstrategin betonas kollektivtrafikens roll för en hållbar samhällsplanering.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik⁴ 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 de långsiktiga målsättningarna i Kollektivtrafikstrategi 2050 för att beskriva kollektivtrafikens inriktning fram till år 2029.



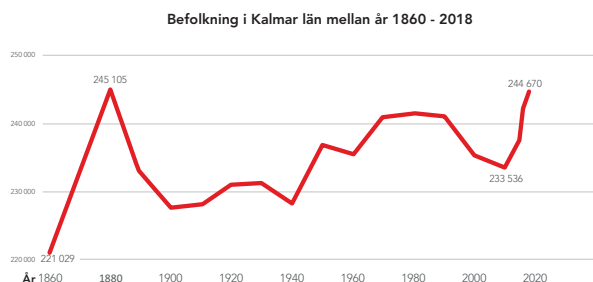
3. Arbetsordningar och reglementen för den politiska organisationen i Kalmar län. Fastställt av landstingsfullmäktige den 3 oktober 2018.

4. Prop. 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter.

Kapitel 2 Kalmar län idag

Befolkningen

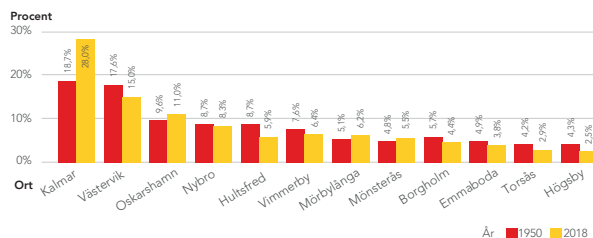
Kalmar län hade vid årsskiftet 2018/2019 en befolkning på 244 670 personer. Sedan 2013 har befolkningen ökat snabbt. Länet tappade en stor del av sin befolkning i samband med emigrationen till Amerika i slutet av 1800-talet. Idag tar vi istället emot immigranter från andra länder, se figur 1.



Figur 1. Diagrammet visar befolkningsutvecklingen i Kalmar län från 1860-2018. (Källa:SCB, bearbetning av RUF).

Flyttningen in och ut ur länet är störst i de yngre åldersgrupperna då många flyttar för studier. I åldersgruppen 55+ sker en nettoinflyttning till länet. Inflyttningen till Kalmar län är fortfarande lägre än utflyttningen. 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 2018 bodde drygt 68 500 personer, eller 28 % av länets befolkning, i Kalmar kommun. Oskarshamn, Mörbylånga och Mönsterås kommuner har också vuxit över tid. Flera andra kommuner har fått ett tillskott av invånare till följd av sentida immigration. I figur 2 visas befolkningens fördelning på olika kommuner år 1950 och 2018.

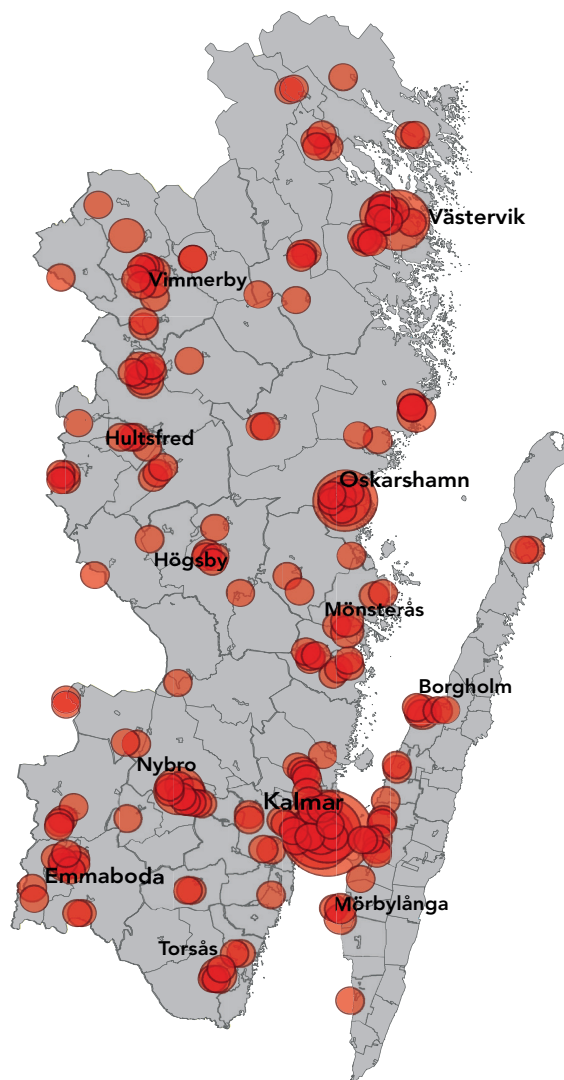


Figur 2. Befolkningens fördelning på olika kommuner i Kalmar län år 1950 och 2018. (Källa:SCB, bearbetning av RUF)

Urbaniseringen är en trend inte bara på global nivå utan också på lokal nivå. En betydligt större andel av länets invånare bor idag i tätorter, ofta större tätorter, jämfört med för några decennier sedan. Störst dragningskraft i länet har Kalmar.

Arbete och studier

I åldersgruppen 20-64 år var förvärvsfrekvensen i Kalmar län 80 % år 2017. 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.



Figur 3 visar var i länets det finns arbetsplatser med 50 eller fler personer sysselsatta.

Antalet sysselsatta ökar inom gröna näringar, livsmedelsindustri och besöksnäringen. Inom industrin pågår en strukturomvandling där antalet sysselsatta minskar samtidigt som förädlingsvärdena ökar till följd av att produktionen blir alltmera automatiserad.

De mindre företagen, med mindre än 50 anställda, står för 55 % av arbetstillfällena i Kalmar län. Figur 3 visar var i länet det finns arbetsplatser med 50 eller fler personer sysselsatta.

Linnéuniversitetet med verksamhet i såväl Kalmar, Växjö som Pukeberg i Nybro erbjuder ett brett utbud av utbildningar. Universitetet har mer än 2000 anställda och 33 000 studenter i program, fristående kurser och övriga utbildningsformer. Jönköpings universitet, Linköpings universitet och Blekinge Tekniska Högskola är andra attraktiva lärosäten i angränsande län.

I Kalmar län finns också 5 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.

Vardagliga resor

Resvanor

Den senaste resvaneundersökningen i Sydöstra Sverige genomfördes 2012⁵. Resvanor förändras långsamt om det inte sker stora samhälls- eller infrastrukturförändringar. Stora delar av resvaneundersökningen äger nog därför fortfarande en giltighet. Den pågående pandemin kan emellertid påverka resmönstren framöver vilket bör undersökas.

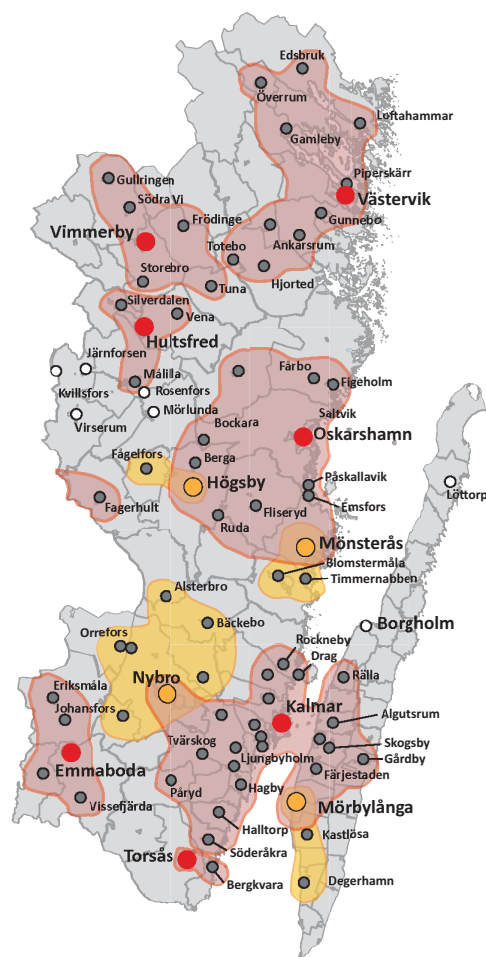
Undersökningen 2012 visade att de flesta resor genomförs under vardagar, knappt hälften av vardagsresorna utgörs av resor till och från arbete/studier, eller tjänsteresor. Efter arbets- och studieresor var de vanligaste resorna inköpsresor, samt resor till olika fritidsaktiviteter, som stod för runt en femtedel av resorna vardera. Val av färdmedel skiljer sig åt mellan olika ärenden. Resor till skola/studier görs i högre grad med kollektivtrafik, medan inköpsresor i högre grad görs med bil. Pensionärernas resvanor skiljer sig tydligt åt från andra grupper, främst genom avsaknaden av toppar på morgon och eftermiddag.

En mycket liten andel av resorna var kombinationsresor med flera färdmedel (gång undantaget).

Pendling till arbete och studier

I Kalmar län pendlar 25 % av de förvärvsarbetande till arbete i en annan kommun. Pendlingen ökar i samtliga kommuner i länet men skillnaderna mellan kommunerna är stora. Figur 4 visar hur länets lokala arbetsmarknader ser ut. Kommunhuvudorterna, med undantag för Borgholm, har en stark ställning som primärt eller sekundärt lokalt centrum med tillhörande pendlingsområde. De sekundära lokala centrumen har en egen arbetsmarknad men ingår samtidigt i en större arbetsmarknad.

Tätorterna har generellt en stor betydelse för arbetsmarknadens funktion. Ungefär 80 % av arbetskraften i länet arbetar i en tätort i länet och 72 % arbetar i någon av länets kommunhuvudorter. Det finns också ett antal arbetsplatser utanför tätort, varav tre riktigt stora: Kalmar-Öland Airport, Mönsterås bruk och Oskarshamns kärnkraftsgrupp (OKG).



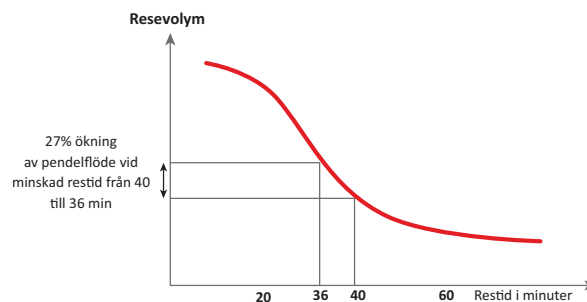
Figur 4. 80 % av arbetskraften (20-64 år) arbetar i en tätort i länet. De röda fälten beskriver upptagningsområdet av arbetskraften till olika primära lokala centrum, röd prick. På motsvarande sätt visas upptagningsområdet från de gula områdena till det sekundära lokala centrumet, gul prick. Sekundära centrum har en egen arbetsmarknad samtidigt som de ingår i en större arbetsmarknad. De grå fälten saknar en stark koppling i specifik riktning. (Källa: WSP 2017 på uppdrag av Regionförbundet i Kalmar län, RUF).

Andelen arbetspendlare är lägst i Oskarshamn och Västerviks kommuner. Pendlingen från Oskarshamn till Kalmar är stabil och ligger på knappt 2 % av befolkningen i arbetsför ålder. Från Mönsterås ökar pendlingen till Oskarshamn men inte till Kalmar.

Pendlingen från Vimmerby till Västervik ökade vid den ekonomiska krisen på 2008/09 och är sedan dess stabil på runt 4 % av de förvärvsarbetande i kommunen. Flest är pendlarna i Mörbylånga och Torsås kommuner där 38 respektive 27 % pendlar till Kalmar kommun. 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.

Benägenheten att pendla ökar med högre utbildningsnivå men arbetsmarknaden liksom den geografiska storleken på en kommun har en ännu större påverkan. Pendlingen över länsgränsen är inte särskilt omfattande. Undantagen finns i Torsås kommun, där drygt 10 % pendlar till Karlskrona kommun i Blekinge län; och i Högsby kommun där nästan 7 % av de förvärvsarbetande pendlar till Uppvidinge kommun i Kronobergs län.

Restiden har en tydlig påverkan på människors benägenhet att pendla. I en rapport från Internationella handelshögskolan i Jönköping⁶ illustreras hur det dagliga (frekventa) resandet snabbt sjunker då restiden blir längre, figur 5. Det visar också på ett kritiskt intervall inom vilket även en mindre restidsförkortning kan få en stor effekt för ett ökat resande.



Figur 5. Kurvan visar hur restiden påverkar benägenheten att pendla. I ett visst tidsintervall kan även en mindre restidsförkortning ge en kraftig resandeökning. (Källa: Europakorridoren – resevolym, pendling och regionförstoring, 2004).

Ungefär tre fjärdedel av Linnéuniversitetets studenter studerar på program i Kalmar, Växjö eller Nybro medan de övriga studenterna studerar på distans. Av programstudenterna kommer ungefär en tredjedel från Kalmar eller Kronobergs län, en tredjedel från andra Sydsvenska län⁷ och den sista tredjedelen från övriga delar av landet. De inflyttade studenterna hade i en studie utförd 2016⁸ kortare vardagliga resor till universitetet än de från regionen men gjorde i gengäld ett större antal långväga hemresor (>300 km enkel väg) varje termin. Nästan 60 % av hemresorna gjordes med tåg medan de övriga resorna fördelade sig ganska jämnt mellan bil, buss och flyg.

6. Europakorridoren – resevolym, pendling och regionförstoring (2004). B. Johansson 2004. INA, Internationella Handelshögskolan i Jönköping.

7. Skåne, Halland, Blekinge, Jönköpings län och Östergötlands län.

8. Woxberg, E. (2016). Studenters koldioxidutsläpp från studierelaterade resor. Betydelser för universitetens och högskolornas miljöarbete. (Examensarbete)



Kapitel 3 - Kalmar läns samhällsstödda kollektivtrafik idag

Kollektivtrafiksystemet idag

Den samhällsstödda regionala kollektivtrafiken i Kalmar län utförs med tåg, bussar, bilar och båtar. Tågtrafiken utgörs av Öresundstågen, Krösatågen och Kustpilen. Bussar och småfordon trafikerar hela länet och skärgårds- trafik finns i Västerviks och Oskarshamns kommuner.

Till detta kommer kommersiell fjärrtrafik med tåg (SJ AB) på Kust till kustbanan som kopplar till södra stambanan i Alvesta. Kommersiella trafikföretag kör också expressbussar från länet till framför allt Stockholm men också till andra storstadsregioner.

I Kalmar län gjordes nästan 11 miljoner resor i den samhällsstödda kollektivtrafiken under 2018. En vanlig vardag görs det närmare 35 000 resor med regionens tåg, bussar, personbilar och båtar.

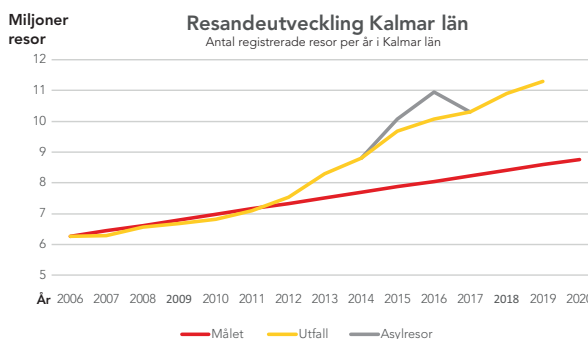
Restidshastigheterna med tåg i Kalmar län är överlag låga. På sträckan Kalmar-Växjö är restidshastigheten 106 km/h, på sträckorna Kalmar-Linköping 80 km/h, Västervik-Linköping 65 km/h och på sträckan Kalmar-Karlskrona 84 km/h. Region Kalmar län har bland de lägsta restidshastigheterna i förbindelserna med andra tillväxtmotorer i Sydsverige.

Regiontrafiken med buss binder samman mindre orter och kommunhuvudorter med de regionala kärnorna Oskarshamn och Västervik samt tillväxtmotorn Kalmar. Stadstrafiken i Kalmar står för det största antalet resor i kollektivtrafiken. Kalmar utgör ett viktigt nav för kollektiva resor i hela den södra delen av länet. Huvuddelen av regiontrafiken i länet har Kalmar stad som en av sina ändpunkter.

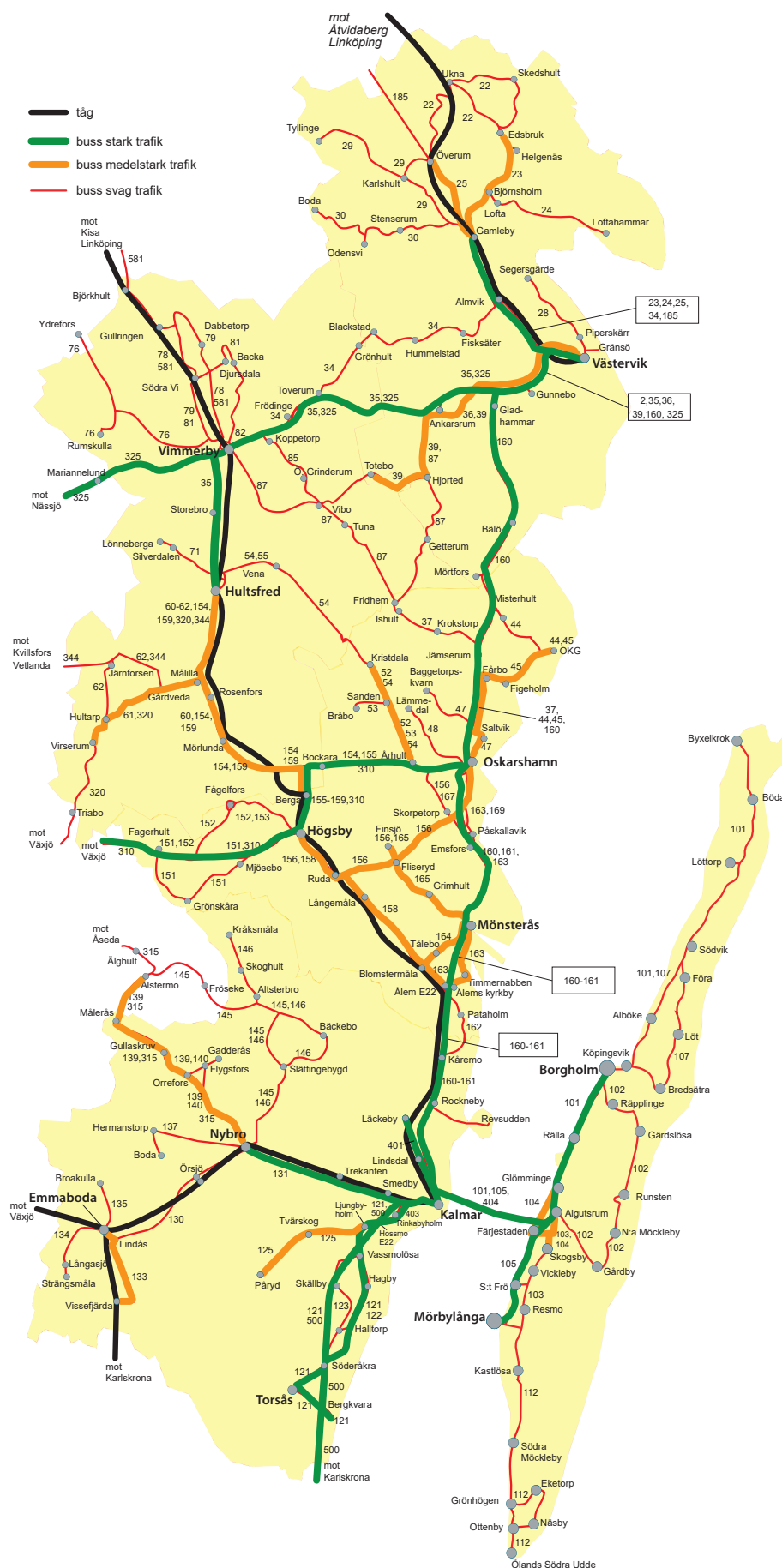
Närtrafik och skärgårdstrafik kompletterar den övriga trafiken och bidrar till samhällsservicen i områden med ett svagt resandeunderlag. Närtrafiken är anropsstyrd och förekommer både i stadsmiljö och på landsbygden där den är yttäckande. Skärgårdstrafik bedrivs på uppdrag av Västerviks och Oskarshamns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

Fler reser kollektivt

År 2012 blev Kalmar länstrafik en förvaltning i Kalmar läns landsting. I samband med den skatteväxling som då genomfördes fick länstrafiken en ekonomisk förstärkning för att utveckla trafiken bl.a. i ett antal utpekade viktiga stråk/städer. Detta ledde till en tydlig ökning av antalet resor i kollektivtrafiken, figur 6. Kartan i figur 7, på nästakommande sida visar hur tåg, stark, medelstark och svag busstrafik trafikerar länet idag.



Figur 6. Resandeutveckling i Kalmar läns kollektivtrafik. Den röda linjen visar länets mål i det s.k. fördubblingsmålet för kollektivtrafiken (Svensk kollektivtrafik). Den gula linjen visar det faktiskt utfallet. Den grå linjen visar den tillfälliga resandetopp som asylresorna gav upphov till.



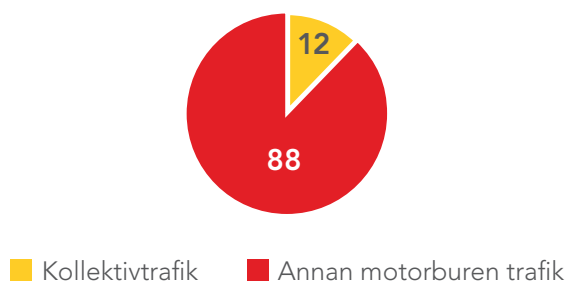
Figur 7. Kartan visar dagens samhällsstödda, allmänna kollektivtrafik med tåg, stark busstrafik (>100 000 resor/år), medelstark busstrafik (20 000-100 000 resor/år) och svag busstrafik (<20 000 resor/år).

Stråktrafiken karaktäriseras av raka resvägar, hög turtäthet, taktfast tidtabell (samma minuttal varje timma) och ett begränsat antal stopp. Detta ger kortare restider, ökad konkurrenskraft gentemot bilen och fler resenärer. Med fler resenärer finns förutsättningar för mer trafik. I de utpekade viktiga stråken/städerna har antalet resande ökat med 20 % på 4 år (2014-2018). Stadstrafiken i Västervik och Kalmar utmärker sig med resandökningar på 90 respektive 40 %.

Flest resor i länet görs med buss. Resorna i Kalmar stads- trafik⁹ står för nästan en tredjedel av samtliga resor i den allmänna kollektivtrafiken i Kalmar län. Det är också där ökningstakten är som allra störst, + 18 % (450 000 resor) under år 2018. Det är stora skillnader i resandevolymer mellan den starka, medelstarka och svaga busstrafiken. Under 2018 gjordes 72 % av resorna i den starka trafiken, 12 % i den medelstarka trafiken och 16 % i den svaga busstrafiken. I den svaga trafiken utgörs nästan hela resandevolymer av skolresor. Ungefär vart femte kollektiv resa är en tågresa. Trots den stora ökningen av antalet kollektiva resor har kollektivtrafiken svårt att öka sin marknadsandel då bilresorna blir ännu fler.

Under 2018 utgjorde kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet i Kalmar län 12 %, se figur 8. Kollektivtrafiken ska inte konkurrera med cykeloch gångtrafik. Därför mäts kollektivtrafikens marknadsandel som andel av de motoriserade resorna.

Marknadsandel motoriserad trafik 2018



Figur 8. Figuren visar kollektivtrafikens andel av den motoriserade trafiken i Kalmar län.

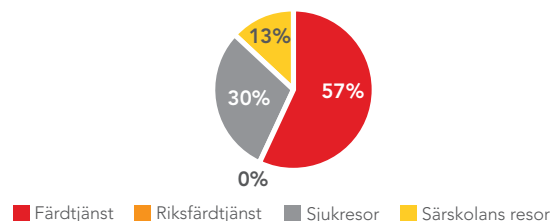
Allmän kollektivtrafik¹⁰ och särskilda¹¹ persontransporter

Av samtliga resor under 2018 gjordes 94 % i den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla. Särskilda persontransporter skiljer sig från allmän kollektivtrafik genom att det krävs beslut enligt olika lagstiftningar för att få tillgång till en resa. Region Kalmar län ansvarar för färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor medan kommunerna ansvarar för grundskolans resor. Genom avtal kan kommunerna överlåta genomförandet av resorna till Kalmar länstrafik. Färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och särskolans resor genomförs ofta med mindre fordon och brukar benämnas

serviceresor.

Under 2018 genomfördes cirka 475 000 särskilda persontransporter (serviceresor) i länet. Till detta kommer drygt

Särskilda persontransporter, s.k. serviceresor, exkl. ledsagare (antal resor)



100 000 resor för ledsagare, se figur 9.

Figur 9. Under 2018 genomfördes 475 000 särskilda persontransporter i länet. Diagrammet visar hur dessa fördelade sig mellan färdtjänst, sjukresor och särskolans resor. Resorna med riksfärdtjänst var så få (485 stycken) att de inte syns i diagrammet. Ledsagare användes vid drygt 100 000 av resorna.

Hur kunder och allmänhet upplever kollektivtrafiken följs upp fortlöpande med ett s.k. nöjd kund index (NKI)¹². 65 % av Kalmar länstrafiks kunder och 52 % av allmänheten uttryckte i undersökningen 2018 att de var nöjda med länstrafiken. Kalmar länstrafiks siffror ligger väl över rikssnittet i undersökningen.

NKI bland kunderna tenderar att öka med stigande ålder. Av länstrafikens kunder var 84 % i åldersgruppen 65-85 år nöjda med kollektivtrafiken år 2018. I övriga åldersgrupper låg nöjdheten runt 60 %. Bland kunderna var yngre kvinnor, 15-25 år, men också yngre män 15-19 år något mindre nöjda.

Hur kunder i den särskilda kollektivtrafiken upplever sin resa följs också upp löpande. Nöjdheten med den särskilda kollektivtrafiken är mycket hög. År 2018 var 94 % av färdtjänstresenärerna och 92 % av sjukresoresenärerna nöjda med sin resa. Samordningen mellan färdtjänst, sjukresor och närtrafik (allmän kollektivtrafik) är långtgående i kollektivtrafiken i Kalmar län.

9. Linje 401-411

10. Den allmänna kollektivtrafiken är öppen för alla på lika villkor. Omfattningen beslutas av Region Kalmar län.

11. Färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts utgör särskilda persontransporter och regleras i särskilda lagstiftningar.

12. Mäts som andelen personer som sammanfattningsvis är nöjda med kollektivtrafikbolaget i sin region, Kollektivtrafikbarometern, Årsrapport 2018.

Tillgänglighet

Arbetet med tillgänglighetsanpassning har hittills fokuserats på att öka kollektivtrafikens tillgänglighet för personer med nedsatt rörelseförmåga, syn eller hörsel. Personer med kognitiva funktionshinder samt läs- och skrivsvårigheter är andra kundgrupper som behöver uppmärksammas. Fordon, informations- och biljettsystem liksom hållplatser utformas för att tillmötesgå så många målgrupper som möjligt.

Fler servicefunktioner kommer att byggas in i mobila applikationer t.ex. röstvägledning rörande fordonets ankomsttider samt information om enskilda hållplatslägens fysiska tillgänglighet. Dessa funktioner blir viktiga komplement till den befintliga ledsagarservicen¹³ vid stationerna.

Fordonen i den samhällsstödda kollektivtrafiken i Kalmar län följer branschgemensamma krav och är anpassade för personer med nedsatt rörelsefunktion. Fordonen för särskilda persontransporter kan ta flera rullstolar och även liggande transporter.

I den digitala Hållplatshandboken¹⁴ finns tydliga målbilder för länets hållplatser som indelas i olika klasser. Arbetet med att tillgängliggöra hållplatserna sker fortlöpande och i nära dialog med väghållarna som ansvarar för den fysiska utformningen av hållplatsen.

Trafikverket är väghållare på statlig väg och kommunerna på kommunal väg. Kalmar länstrafik ansvarar för hållplatsstolpe med linjeinformation, väderskydd och informations-tavlor vid hållplatserna.

I länet sker en fortlöpande dialog om tillgänglighet i kollektivtrafiken i regionens funktionshinderråd och pensionärsråd.

Trygghet

Äldre personer känner sig tryggare i kollektivtrafiken än yngre personer. I åldersgruppen 65-85 år kände sig 90 % trygga i kollektivtrafiken år 2018. I de yngre åldersgrupperna varierade känslan av trygghet mellan 70 och 80 %¹⁵.

Otryggheten är ofta störst under dygnets mörka timmar. Bra belysning vid hållplatser och längs gång- och cykelvägar är en viktig trygghetsåtgärd. Hållplatser som ligger nära hus och andra bemannade servicefunktioner upplevs som mer trygga än avlägsna belägna hållplatser.

Ungdomar, och speciellt unga kvinnor, känner sig oftare otrygga än andra grupper ute i samhället och i kollektivtrafiken¹⁶. Otryggheten är ofta kopplad till miljöer med låg vuxennärvaro.

Kalmar länstrafik har under vissa perioder använt ordningsvakter för att skapa ökad trygghet både i fordon och vid stationsområden. Trafikutförare kan också installera trygghetskameror i bussarna. En annan trygghetsskapande åtgärd är "nattstopp" som medger stopp, på trafiksäker plats, mellan hållplatser för ensamresenärer kvällstid.

Miljö

Från den 1 januari 2020 drivs samtliga vägfordon i Kalmar länstrafik på fossilfria bränslen och till övervägande del på biogas. Det finns också tankställen för biogas i 10 av länets 12 kommuner. HVO¹⁷ är det näst vanligaste fossilfria drivmedlet.

Nya tågfordon upphandlas nu till länet och de första nya tågen förväntas levereras år 2025. På de tågbanor som ännu inte är elektrifierade, Stångådalsbanan och Tjustbanan, kommer de nya tågen förses med dubbla driftsätt; el plus ett fossilbränslefritt alternativ. Därmed möjliggörs fossilbränslefri drift på de oelektrifierade tågbanorna i väntan på det långsiktiga målet om elektrisk drift. De elektriska tågen i länet drivs på s.k. grön el.

I länets kollektivtrafik ingår också ett mindre antal båtar för skärgårdstrafiken där några farkoster fortfarande drivs med fossilt bränsle. I takt med att nya upphandlingar genomförs kommer också denna trafik att bli fossilbränslefri.

13. <https://www.stationsledsagning.se/bestall-ledsagare/>

14. <https://www.ltkalmar.se/samarbetsportalen/kollektivtrafik/hallplatshandboken/>

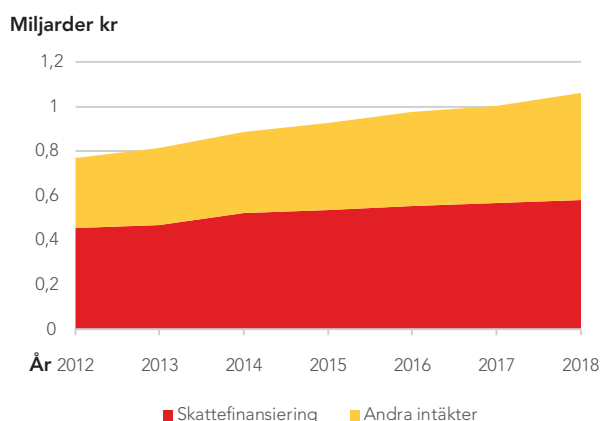
15. Kollektivtrafikbarometern, Kalmar län 2018

16. Kommunförbundet Kalmar län (2019). Ungas livsvillkor i Kalmar län. Lupp 2018 i Kalmar län och Eksjö kommun

17. HVO=hydrerade vegetabiliska och animaliska oljor

Intäkter och kostnader

Kostnaderna för den samhällsstödda kollektivtrafiken finansieras genom intäkter från biljetter för de resor som görs och skattemedel från samhället. Region Kalmar län beslutar i regionplanen om kollektivtrafikens budget och trafikens subventionsgrad. Trafikens utformning och innehåll beslutar regionen om i trafikförsörjningsprogrammet. Figur 10 visar hur kostnaden för kollektivtrafiken utvecklats under perioden 2012-2018. Under samma period har antalet resor i kollektivtrafiken ökat med 45 %, från 7,5 till 10,9 miljoner resor.



Figur 10. Figuren visar hur kostnader och finansiering av kollektivtrafiken i Kalmar län utvecklats under perioden 2012-2018.

För den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts) gäller särskilda regler kring vem som är berättigad till resor, prissättning mm. Kalmar länstrafik samplanerar transporterna i den allmänna kollektivtrafiken med den särskilda kollektivtrafiken för ökad kostnadseffektivitet.

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 målen¹⁸. 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 framtiden¹⁹ beskrivs 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.

Klimatutmaningen specifikt och mer generellt arbetet med att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling i linje med de 17 globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030²⁰ kommer att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. I landsbygd och glesbygd fyller kollektivtrafiken delvis andra funktioner som att upprätthålla en basservice och göra det möjligt att bo i alla delar av landet.

Flera av de nyttor som kollektivtrafiken bidrar till är svåra att beräkna monetärt. Kollektivtrafiken i Kalmar län bidrar på olika sätt till de ovanstående samhälleliga nyttorna

18. Regeringens proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.
19. Regeringens proposition 2016/17:21. Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.
20. Regeringen. Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling



Kapitel 4 – Kalmar läns framtida behov av kollektivtrafik

Vision:

”Vi ska bli Sveriges mest uppskattade kollektivtrafik”

(Kalmar länstrafik, Verksamhetsplan 2020)

En föränderlig omvärld

Region Kalmar län har i den regionala utvecklingsstrategin beskrivit en målbild för länets utveckling som innebär att fyra arbetsmarknader ska bli två vilket anger färdriktningen för kollektivtrafiken. I den regionala utvecklingsstrategin pekar man också ut tre övergripande perspektiv som påverkar länets utveckling framöver. Det handlar om kompetensförsörjning, digital omställning och internationalisering. Till dessa bör klimatförändringar läggas.

Kompetensförsörjning

Den framtida arbetskrafts- och kompetensförsörjningen är en nyckelfråga för länets långsiktiga utveckling. Det handlar dels om en åldrande befolkning med färre i arbetsför ålder, dels om hur vi ökar kunskapsinnehållet och därigenom konkurrenskraften inom näringslivet. Detta förutsätter att unga människor vill bo kvar i regionen, att hela utbildningskedjan fungerar inklusive det livslånga lärandet i hela länet och hos alla grupper i samhället.

Konkurrensen om välutbildad arbetskraft kommer att öka. Inom kollektivtrafiken, liksom den övriga transportnäringen, råder det idag brist på chaufförer. Matchningen mellan arbetsmarknadens kompetensbehov och utbildningssystemen är en viktig pusselbit för regionen. Färre personer i arbetsför ålder kan också leda till lägre skatteintäkter vilket i så fall gör att de tillgängliga resurserna riskerar att minska samtidigt som behoven ökar.

Digital omställning

Den digitala omställningen är en stark samhällsförändrande kraft som på mindre än trettio år förändrat människans förutsättningar och beteenden radikalt. Den digitala omställningen påverkar alla områden i samhället. Kalmar län ska dra nytta av den digitala omställningen för att stärka länet. Förmågan att använda digitala samhällstjänster är viktig för att skapa nya värden och för att motverka digitalt utanförskap.

Inom kollektivtrafiken är digitaliseringen redan långtgående inom områden som biljett- och betallösningar²¹ och fordonspositionering. Utvecklingen inom dessa områden förväntas öka i rask takt och inkludera såväl autonoma fordon som mera individuellt anpassade transportlösningar av olika slag. Kopplingen till mobility managementåtgärder är tydlig där nya digitala lösningar kan bidra till att ändra människors beteenden. Här finns en stor potential att påverka såväl flödet av transporter som minskad klimatpåverkan.

Internationalisering

Internationellt samarbete, inom EU och i ett större globalt perspektiv, är en förutsättning för att kunna möta de samhällsutmaningar som vårt län tillsammans med övriga världen står inför. Det kan handla om ökad global konkurrens, den demografiska utvecklingen eller klimat-, miljö- och energifrågor. I en allt mer globaliserad värld blir omvärldskunskap och omvärldskontakt allt viktigare.

Flertalet av de regionala utvecklingsfrågor som tas upp i den regionala utvecklingsstrategin behöver drivas på flera nivåer; lokalt, regional, nationellt och internationellt. Möjligheten för människor, företag och organisationer att nå varandra rent fysiskt är fortfarande mycket viktig. Goda kommunikationer till och från Kalmar län är avgörande för handel, kunskapsöverföring och länets attraktionskraft för såväl boende som besökare.

21. Regeringen har tillsatt en utredning om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik i hela Sverige. Ett system som ska införas i januari 2022.

Klimatförändringar

Människans utsläpp av växthusgaser påverkar klimatet kraftigt med en ökning av jordens medeltemperatur som följd. Temperaturökningen ger i sin tur effekter som minskat istäck, stigande vattennivåer, extremväder, tilltagande nederbörd i vissa delar av världen medan andra delar drabbas av torka och bränder. Utsläppen från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Hur väl fordonsparken används, valet av bränsle liksom fordonens energieffektivitet är faktorer som påverkar utsläppen. Ökningen av biodrivmedel och mer energieffektiva fordon har gjort att utsläppen per fordonskilometer minskat, men samtidigt ökar det totala trafikarbetet.

Förändrade resvanor

I en föränderlig värld kommer också vårt sätt att transportera oss att behöva förändras. Vissa transporter kanske inte behöver genomföras alls med en tilltagande digitalisering. De resor som genomförs behöver gå snabbt och helst ge så liten miljöpåverkan som möjligt.

Mobility Management

Mobility management är ett koncept för att främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Mobility management ska ses som ett komplement till den mera traditionella trafikplaneringen och inkluderar mjuka åtgärder så som information och kommunikation, organisation och samverkan kring tjänster mellan olika parter för att underlätta för resenären. Arbetet med nya digitala och länsöverskridande biljett- och betallosningar liksom applikationer för samåkning och samtransporter är exempel på områden där det utvecklas nya lösningar för gamla problem. Syftet med mobility management är att påverka resan innan den har börjat.

Geografisk tillgänglighet och användbarhet

Benägenheten att använda kollektivtrafiken styrs av hur tillgänglig och användbar den upplevs. Det kan handla om avståndet till en hållplats, restid från en plats till en annan i trafiksystemet, restiden med kollektivtrafik i förhållande till restiden med bil (restidskvot²²) eller turtäthet. Samtliga dessa aspekter påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot andra transportmedel som bil eller cykel.

I Kalmar län varierar restidskvoten stort mellan olika reserelationer. Restidskvoter under 1, dvs. där resan i kollektivtrafiken tar kortare tid än motsvarande resa med bil uppnås i Kalmar läns kollektivtrafik endast med tåg på Kust till kustbanan. Bussresor tar som regel alltid längre tid än bilresor.

Direktbussar som inte gör några stopp mellan start- och slutdestinationen kan ligga nära restidskvoten 1. Då resandeunderlaget är stort kan direktbussar komplettera långsammare bussar som tar upp/släpper av passagerare på fler platser. Snabb och tät trafik ger fler resenärer.

Restiden påverkas också av om ett eller flera byten behöver göras för att nå slutmålet. Resor utan byten går som regel snabbare, är tryggare och bekvämare för resenären och tillåter en bättre användning av restiden. Upplevelsen av resan påverkas också av hur restiden kan användas och hur eventuella byten fungerar och hur långa väntetiderna är.

Minskad miljöpåverkan

Utsläpp till luft

Utsläpp från transporter svarar idag för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser²³ till luften. Vägtransporterna stod år 2017 för 93 % av de samlade transportutsläppen. Kalmar länstrafiks vägtransporter är helt fossilbränslefri från 1 januari 2020. Tågtrafiken förväntas bli helt fossilbränslefri från år 2025 då nya tåg levereras.

Energieffektivitet

Elektriska fordon är generellt betydligt mer energieffektiva än fordon med förbränningsmotorer. Elektrifiering är därmed ett kraftfullt sätt att sänka energiåtgången för transporter. Om man ser till energiåtgången per personkilometer är fyllnadsgraden i fordonen en viktig faktor. Ju fler passagerare det är i ett fordon desto bättre ur energisynpunkt. Det gäller såväl i kollektivtrafiken som vid privata transporter. Samåkning i privat bil kan ur ett strikt energimässigt perspektiv vara effektivare än kollektivtrafik på sträckor med få resenärer. Samåkning, bilpoler och på sikt autonoma fordon är därför intressanta komplement till kollektivtrafiken så som vi känner den idag.

Buller

Kollektivtrafiken, liksom övrig vägtrafik, orsakar vissa störningar i form av buller. Omfattningen av bullerstörningarna påverkas av omfattningen av trafiken, trafikens utformning men även av omgivningens utformning. En minskad andel biltrafik till förmån för kollektivtrafiken kan bidra till en lägre bullernivå. Elektriska fordon ger, särskilt vid låga hastigheter, en tystare trafik vilket är särskilt värdefullt i städer och i andra tätbebyggda områden. För att minimera bullerstörningarna från kollektivtrafiken är ett nära samarbete med kommunerna kring bebyggelseutvecklingen viktig.

22. 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.

23. Växthusgaser är både naturliga och konstgjorda gaser som utgör grunden till växthuseffekten genom att absorbera och utstråla infraröd strålning. De främsta växthusgaserna i jordens atmosfär är vattenånga (H₂O), koldioxid (CO₂), dikväveoxid (N₂O), metan (CH₄) och ozon (O₃).

Kollektivtrafikens inriktning

Behovet av kollektivtrafik för att utveckla länet behöver drivas på både storregional²⁴, regional och lokal nivå för att möta länets behov. Kopplingen till annan regional och kommunal planering, framför allt den kommunala översiktsplaneringen, är viktig för att nå bred samhällsnytta

Storregional nivå

Kalmar län behöver kortare restider till angränsande läns tillväxtmotorer och till de tre storstadsregionerna/internationella flygplatser.

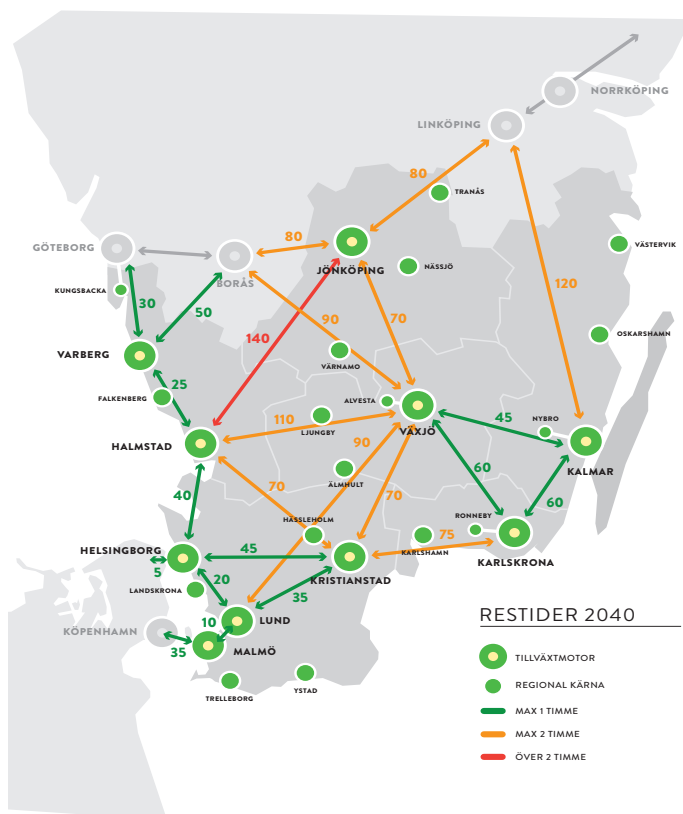
Region Kalmar län ingår i Regionsamverkan Sydsverige²⁵ tillsammans med ytterligare fem Sydsvenska regioner. Inom ramen för det arbetet har ett positionspapper för Kollektivtrafiken i Sydsverige, "Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige" tagits fram. Syftet med positionspapperet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. Positions-papperet, bilaga 1, ligger till grund för det fortsatta gemensamma arbetet.

Positions-papperet ställer upp restidsmål för de regionöverskridande kollektiva resorna mellan tillväxtmotorerna i södra Sverige fram till år 2040, figur 11. Region Östergötland ingår inte i Regionsamverkan Sydsverige, men för den

norra delen av Kalmar län är Linköping en minst lika viktig tillväxtmotor som 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 de tre arbetsmarknadsregionerna.

Region Kalmar län är i stort behov av bättre tåginfrastruktur för regionens utveckling och attraktionskraft i stort. Banden till huvudstadsregionen är starka och direkttåg till Stockholm är en viktig fråga för länets utveckling.

I Kalmar läns kollektivtrafikstrategi²⁶ finns tydliga restidsmål inte bara från tillväxtmotorn Kalmar utan även från de regionala kärnorna, Västervik och Oskarshamn, till angränsande läns tillväxtmotorer och de tre storstadsregionerna/ internationella flygplatser. Fler direktresor är en annan viktig aspekt för de längre resorna då byten alltid inkluderar osäkerhetsfaktorer för resenären.



Figur 11. Målbild för år 2040. (Källa: Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige, Positions-papper Kollektivtrafik 2018).

"Idag arbetar, studerar och reser vi på ett annorlunda sätt än förr. Vi rör oss i en större geografi, men inte nödvändigtvis varje dag. Det gör de gränsöverskridande resorna i en storregional kontext både vanligare och viktigare. Det ställer också nya krav på de kollektiva resorna som måste kunna användas för arbete, studier eller vila".

(Ur Positions-papper för kollektivtrafik 2019).

24. I underlagsrapporten till Positions-papper Kollektivtrafik 2019 menas med storregional kollektivtrafik den sammanlagda bilden av de ingående regionernas regionöverskridande resor.

25. 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.

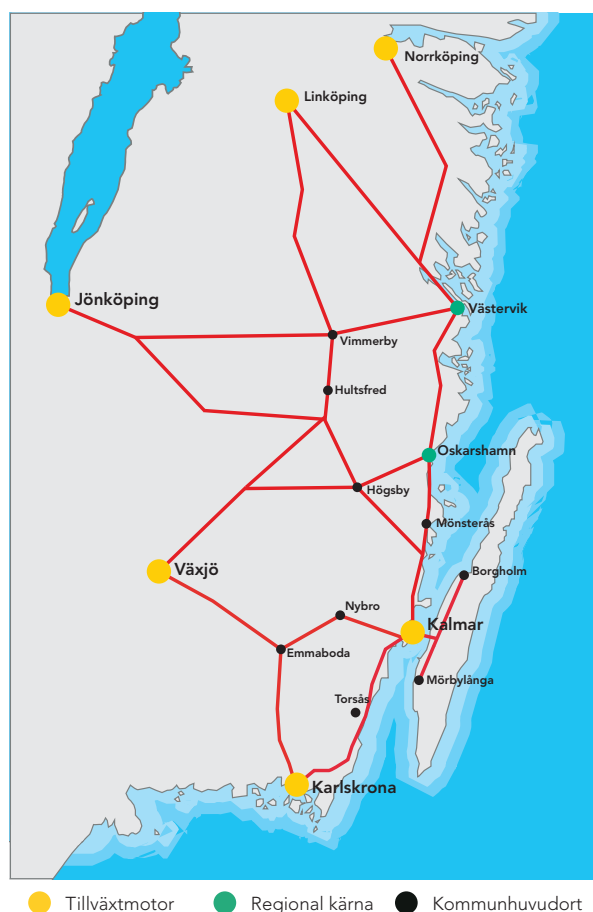
26. Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner. Antagen 2017-05-31.

Regional nivå

Kalmar län behöver fortsätta att utveckla en snabb trafik med buss, mellan länets kommunhuvudorter, i kombination med viktiga bytespunkter i de storregionala stråken.

Kalmar län är en flerkärnig region där huvuddelen av länets invånare bor och arbetar i den största orten i varje kommun, som regel kommunhuvudorten. Ur ett regionalt perspektiv behöver därför länets kommunhuvudorter knytas samman med länets tillväxtmotor Kalmar, de regionala kärnorna Västervik och Oskarshamn och med vidare koppling till andra tillväxtmotorer i den storregionala trafiken.

I de storregionala stråken är trafiken ofta stark och arbets- och studiependlingen omfattande. Figur 12 visar de storregionala stråken i Kalmar län. Stråken kan trafikeras med tåg- och/eller vägfordon.



Figur 12. En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken i de storregionala stråken bidrar till att knyta samman länets kommunhuvudorter med tillväxtmotorn Kalmar och de regionala kärnorna Västervik och Oskarshamn. Trafiken ska också ha kopplingar till angränsande läns tillväxtmotorer.

Ett målmedvetet arbete med att stärka busstrafiken i de storregionala stråken har lett till väsentligt kortare restider i reserelationer där resvägar rätats ut och antalet stopp begränsats. Då restiderna närmar sig bilens ökar kollektivtrafikens attraktionskraft. Effekterna av detta arbete är tydligt med en tjugoprocentig ökning av antalet resor på 4 år.

Viktiga bytespunkter

I ett stort län med en gles befolkning är det inte möjligt att erbjuda kollektivtrafik överallt på landsbygden. Därför arbetar Kalmar länstrafik för att utveckla ett nät av viktiga bytespunkter längs de storregionala stråken. Dessa ska kunna fungera som nav för sitt omland och där ska man kunna parkera sin cykel eller bil för att resa vidare med buss. På så vis kan fler personer på landsbygden resa huvuddelen av sin resa kollektivt samtidigt som trängseln på vägar och behovet av parkeringsytor minskar i större tätorter.

De utpekade viktiga bytespunkterna ska ges en högre standard och bör prioriteras med avseende på tillgänglighetsanpassning och utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon. Länets viktiga bytespunkter i de storregionala stråken finns listade i bilaga 2.

Av länets invånare bor idag 65 % inom 500 m från en hållplats med timmestrafik. 84 % av länets invånare bor inom 2 km från en hållplats med timmestrafik²⁷.

Bus Rapid Transit (BRT)

Bus Rapid Transit är ett sätt att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktionskraft. 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 i delar av länet där tågbanor saknas och i stadstrafik. Se exempel i figur 13 och 14.

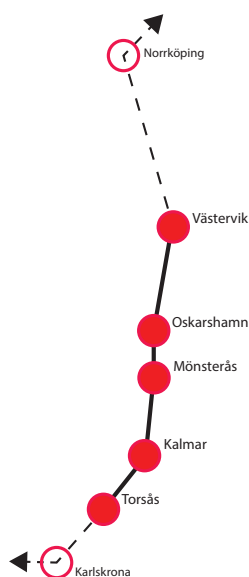
Ett BRT-system tar lång tid att bygga upp och det krävs en tydlig och gemensam målbild. Region Kalmar län arbetar tillsammans med länets kommuner och Trafikverket för att utveckla ett BRT-system i regiontrafiken. I första hand längs E22 men stråket Västervik-Nässjö-(Jönköping) är också intressant. Kalmar kommun undersöker möjligheter för BRT-koncept i Kalmar stad, t.ex. längs Norra vägen.

Det krävs utbildningsinsatser för att skapa ökad förståelse för de möjligheter som BRT erbjuder och en vilja att anpassa bebyggelseutvecklingen till detta då det kräver både infrastrukturinvesteringar och kollektivtrafikprioriteringar. Illustrationer finns på nästa sida.

27. Minst en avgång i timman på vardagar kl. 06-20 utan avseende på trafikens riktning.
Källa: Bostäder i kollektivtrafiken nära läge, SCB 2017.



Figur 13. Bilden ger ett exempel på hur en BRTstation kan utformas (Källa: BRT identitet²⁸)



Figur 14. Bilden visar hur ett BRT-stråk skulle kunna länka samman 5 kustkommuner med 2 angränsande län, och i en förlängning mot Stockholm respektive Malmö. (Källa: BRT Identitet). I ett nästa steg kan BRT vara intressant väster om Västervik.

Lokal nivå

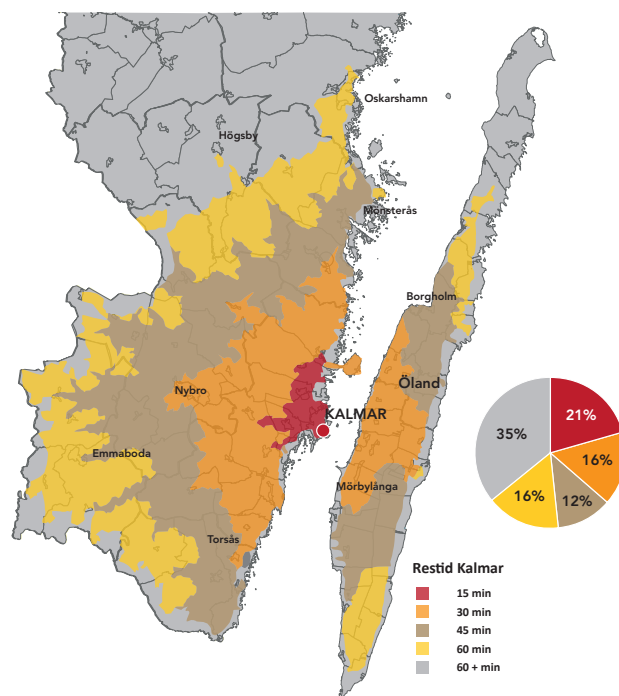
Fler behöver åka kollektivt i och runt Kalmar då staden växer.

I Kalmar kommun bor idag nästan en tredjedel av länets invånare och det är i området runt Ölandsbron som befolkningsökningen i länet förväntas vara som störst framöver. Kalmar stad är dessutom en arbetsplats för inpendlare från omkringliggande kommuner och ett nav för långväga transporter med tåg och flyg för hela den södra delen av länet. I Kalmar stad finns redan idag problem med framkomlighet för kollektivtrafiken. Med en växande befolkning förväntas trängseln i vägrummet tillta om inte aktiva åtgärder vidtas för att bryta detta.

Figur 15 visar att nästan halva länets befolkning bor inom 45 minuters resväg med bil från Kalmar centrum²⁹ vilket brukar betraktas som ett rimligt pendlingsavstånd med bil. Kollektivtrafikens utmaning är att nå så många som möjligt av dessa med konkurrenskraftiga restider för att minska belastningen på vägnätet och behovet av parkeringsplatser i Kalmar stad.

Enligt kollektivtrafikbarometern 2018³⁰ så genomfördes 58 % av resorna i Kalmar kommun med bil, 15 % med cykel, 12 % med kollektivtrafik och 3 % promenerade. De övriga samåkade eller tog sig fram på annat sätt. Det finns alltså en stor potential för att stärka kollektivtrafikens andel av resorna. Kollektivtrafiken ska dock inte ta marknadsandelar från cykel- och gångtrafik.

Kombinerad mobilitet blir allt viktigare för att möta framtidens behov av resor. Trängseln i stadskärnorna tillsammans med starkare miljökrav gör att olika sätt att förflytta sig behöver kombineras. Bilen är överträffad för resor på landsbygden. För resor från landsbygd till stad, eller i och i närheten av staden, kan parkering vid viktiga bytespunkter eller infartsparkeringar (pendlingsparkering) för fortsatt resa i stark kollektivtrafik utgöra en möjlighet för att minska behovet av parkeringsplatser i centrum. Cykelpooler med koppling till kollektivtrafiken och viktiga målpunkter i staden eller samhället öppnar för ett nytt sätt att klara hela resan.



Figur 15. Kartan visar från vilka delar av länet man kan nå Kalmar centrum med bil på en viss restid. Diagrammet visar att nästan halva länets befolkning, kan nå Kalmar centrum inom 45 minuter med bil. (Källa: RUF)

28. Identitet för Bus Rapid Transit-koncept i Kalmar län. Sigma Civil AB 2019-05-17, rev. 2019-09-25 (Uppdrag åt Kalmar länstrafik)

29. Mätt från Norra vägen/Esplanaden

30. Kollektivtrafikbarometern, Kalmar län, Svensk Kollektivtrafik

Samhällsplanering ett verktyg för hållbara transporter

Hur samhällen och städer planeras och byggs ut påverkar möjligheten att nå ökad hållbarhet. För att kollektivtrafiken ska vara konkurrenskraftig gentemot bilen behöver den raka och snabba färdvägar och en sträckning som når stora grupper. Fler resenärer ger förutsättningar för ökad turtäthet.

Det finns flera åtgärder att arbeta med då kollektivtrafiken ska planeras för en stadsdel, en stad eller ett större område: BRT, bussgator, bussfiler, signalprioritering och trafikslagsprioritering i befintligt vägrum är några åtgärder. Avståndet från bostaden till snabb kollektivtrafik får heller inte bli för långt då antalet resenärer snabbt sjunker med ökande avstånd.

Det är genom ett förändrat sätt att planera och bygga städer och deras tillfartsvägar som kollektivtrafiken framöver kan ta marknadsandelar från bilen.

Närtrafik

Närtrafiken i Kalmar län består dels av närtrafiklinjer i stadsmiljö, dels av yttäckande närtrafik på landsbygden.

Närtrafik i stadsmiljö finns idag i Kalmar, Västervik, Oskarshamn, Nybro och Vimmerby. Närtrafiken följer en linje men kan göra avvikelser på anrop. Närtrafiken på landsbygden har även den en linjestruktur i botten enligt en tidtabell men gör avvikelser inom olika delområden inom en kommun. Det innebär att det sammantaget finns en yttäckande närtrafik som täcker hela länet. Närtrafiken är öppen för alla men behöver förbokas, förutom längs linjer i stadsmiljö.

Närtrafiken ger tillgång till samhällsservice som vårdinrättningar och matbutiker i en närbelägen målort. Från målorten finns som regel kopplingar till annan kollektivtrafik. Närtrafiken utgör därmed ett viktigt komplement till övrig tåg- och busstrafik och särskilda persontransporter. Närtrafiken samordnas i möjligaste mån med annan servicetrafik för ökad effektivitet.



Bild: Västtrafik, fotograf: Daniel Blom.

Trängseln i gaturummet är ett tilltagande problem i växande städer. En oförändrad marknadsandel för kollektivtrafiken innebär att bilarna blir fler då befolkningen ökar i antal. Kollektivtrafiken kan göra stor nytta genom att lyfta bort bilar från vägarna, minska behovet av parkeringsplatser och reducera utsläppen av växthusgaser. Tidsåtgången för hela resan är det som styr människors val och beteenden mest.

Kapitel 5 - Mål för kollektivtrafiken

Målområden

Resande*

En årlig resandeökning i den samhällsstödda, allmänna kollektivtrafiken är 3,5 %. Målvärdet är 15 miljoner resor år 2029. (År 2019 var ökningen 3,5 % och antalet resor totalt 11 miljoner.)

Marknadsandel**

Kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet är 15 % år 2029. (År 2019 var andelen 14 %).

Kundnöjdhet**

- Nöjdheten med senaste resan är minst 90 % eller mer hos befintliga och regelbundna kollektivtrafikresenärer år 2029. (År 2019 var 83 % nöjda).
- Allmänhetens nöjdhet med Kalmar länstrafik är minst 60 % år 2029. (År 2019 var 53 % nöjda).
- Nöjdheten med senaste resan hos färdtjänstresenärer är minst 90 % år 2029. (År 2019 var 92 % nöjda).
- Nöjdheten med senaste resan hos sjukresenärer är minst 90 % år 2029. (År 2019 var 91 % nöjda).

Skydd för miljön***

Kollektivtrafiken i länet ska drivas på grön el³¹ eller fossilfria drivmedel som följer kraven i hållbarhetslagen³². Biogas ska dominera som fossilfritt drivmedel.

Energiförbrukningen år 2029 är högst 1,6 kWh/km i stadstrafiken och högst 3,2 kWh/km i regiontrafiken.

Tillgänglighet****

Samtliga hållplatser med fler än 20 påstigande per vardag och utpekade viktiga bytespunkter³³ är fullt tillgängliga för alla resenärer år 2029.

Samtliga hållplatser i stadstrafikens busslinjer är fullt tillgängliga för alla resenärer år 2029.

Nåbarhet (geografisk tillgänglighet)*****

Nåbarhet nationella och internationella (tillväxt)noder

Halvtimmestrafik Köpenhamn/Malmö, timmestrafik Göteborg och Stockholm med högst ett byte i samtliga fall samt följande restider:

	Göteborg	Köpenhamn	Malmö	Stockholm
Kalmar	3:30	3:00	2:30	3:00

Timmestrafik Köpenhamn/Malmö och Stockholm, varannan-timmestrafik Göteborg med högst ett byte i samtliga fall samt följande restider:

	Göteborg	Köpenhamn	Malmö	Stockholm
Oskarhamn	4:30	4:00	3:30	3:30
Västervik	4:30	4:00	3:30	2:30

Nåbarhet storregionala tillväxtmotorer

Minst timmestrafik utan byte samt följande restider: Minst halvtimmestrafik Oskarhamn – Kalmar, minst timmestrafik Västervik – Kalmar, för övriga relationer varannan-timmestrafik samt följande restider:

	Jönköping	Karlskrona	Linköping	Norrköping	Växjö
Kalmar	2:30	1:00	2:30	3:00	1:00

Högst ett byte accepteras för relationerna Oskarhamn – Jönköping, Oskarhamn – Karlskrona och Västervik – Karlskrona. Övriga reserelationer utan byte.

	Jönköping	Kalmar	Karlskrona	Linköping	Norrköping	Växjö
Oskarhamn	3:30	0:50	2:00	2:30	2:15	2:00
Västervik	3:00	2:00	3:00	1:30	1:15	3:00

Nåbarhet tillväxtmotorer

Restid högst 60 minuter och turtäthet minst timmestrafik (18 - 24 dubbelturer/vardag) till minst en tillväxtmotor. (Gäller för resor från orter med fler än 2 000 invånare samt centralorten i varje kommun.)

31. Grön el är producerad av förnybara energikällor.

32. Lag (2010:598) om hållbarhetskriterier för biodrivmedel och flytande biobränslen.

33. Listas i bilaga 2.

Nåbarhet regionala kärnor

Restid högst 45 minuter och turtäthet minst timmestrafik (18 - 24 dubbelturer vardag) till närmaste regionala kärna. (Gäller för resor från orter med fler än 1 000 invånare.)

Nåbarhet kommunal centralort

Restid högst 30 minuter och turtäthet minst varannantim-mestrafik (12 - 16 dubbelturer vardag) (Gäller för resor från orter med fler än 500 invånare.)

Nåbarhet landsbygd

Minst fem resmöjligheter per vecka. (Gäller för alla resor med den landbaserade kollektivtrafi-ken i länet)

Nåbarhet skärgård

Minst två resmöjligheter per vecka. (Gäller för resor med kollektivtrafiken på vatten i länet)

Ekonomi*****

För den samhällsstödda, allmänna kollektivtrafiken i länet ska självfinansieringsgraden vara minst 50 procent.

*Uppföljning i biljettsystem + resanderäkning

**Uppföljning i Svensk Kollektivtrafiks kundbarometer (Kollektivtrafikbarometern) resp. Barometern för Anropsstyrd trafik (ANBARO),

***Uppföljning i fordons- och miljödatas (FRIDA),

****Uppföljning i hållplatsdatabas (StolpPlats),

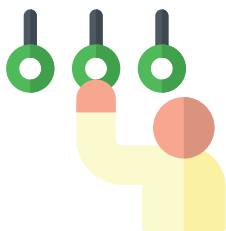
*****Uppföljning mot Reseplaneraren,

*****Uppföljning i budget.



Kapitel 6 - Strategiska val

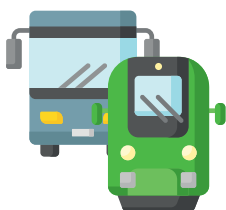
Region Kalmar län kommer att arbeta utifrån 3 perspektiv – resenärens, trafikeringens och samhällets - för att nå de uppställda målen i trafikförsörjningsprogrammet. Ansatsen överensstämmer med Positionspapper Kollektivtrafik 2019, bilaga 1. Regionens prioriteringar nedan skiljer sig delvis från positionspapperet då de också inkluderar länsegna åtgärdsområden och aktiviteter av vikt.



Resenären

Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

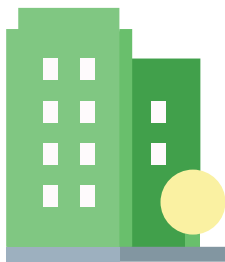
Åtgärdsområden	Aktiviteter	Aktörer
Samordna biljett- och betalsystemen för kollektivtrafiken.	Fortsatt utveckling av biljett och betalsystem.	Regionsamverkan Sydsverige, grannregioner, Region Kalmar län. Nationell samordning (pågående statlig utredning).
Förenkla och förbättra informationen till resenären både före, under och efter resan.	Fortsatt utveckling av mobilburen information om trafik, servicefunktioner och kombinerad mobilitet. Wi-fi på tåg och bussar.	Regionsamverkan Sydsverige, Region Kalmar län.
Enhetligare regelverk gentemot resenären.	Gemensamma resevillkor.	Regionsamverkan Sydsverige, grannregioner, Sydtaxan, Region Kalmar län.



Trafikeringen

Kollektivtrafiken ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

Åtgärdsområden	Aktiviteter	Aktörer
Knyt samman länets kommunhuvudorter och koppla dessa till angränsande läns tillväxtmotorer.	Fortsatt utveckling av busstrafiken i de storregionala stråken.	Region Kalmar län i dialog med grannregioner och kommuner.
	Arbeta för parallella tågssystem med olika hastighet och uppehållsbild på Kust- till kustbanan.	Regionsamverkan Sydsverige, grannregioner, kommuner, Region Kalmar län, Trafikverket.
	Arbeta för en förtätad tågtrafik på Stångådalsbanan med syfte att underlätta pendling.	Region Kalmar län i dialog med grannregion, kommuner och Trafikverket.
	Utred och förtydliga närtrafikens funktionssätt.	Region Kalmar län i dialog med kommuner.
Öka marknadsandelen i befolknings-/trafiktäta miljöer.	Utred behov och förutsättningar för korrigerat trafikupplägg i Kalmar med närområden.	Region Kalmar län, Kalmar kommun.
	Arbeta för kollektivtrafikprioriterande åtgärder i Kalmar län.	Region Kalmar län, kommuner, Trafikverket.
Åtgärder till skydd för miljön. (Se vidare bilaga 3)	Infrastruktur för fossilfri fordonsdrift (tåg och väg).	Region Kalmar län, kommuner, Trafikverket.



Samhället

Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som kan konkurrera med bilen.

Åtgärdsområden	Aktiviteter	Aktörer
Nå uppställda restidsmål storregionalt och regionalt.	Utveckla infrastrukturen på: Kust-till Kustbanan	Regionsamverkan Sydsverige, grannlän, Region Kalmar län, Trafikverket och kommuner.
	- Fler mötesstationer, delvis dubbelspår Stångådals- och Tjustbanan - ERTMS - Delelektrifiering - Trädsäkring - Spårlägen - Mötesspår/perrong Rockneby Storregionalt vägnät (stråken) - E22 med BRT-stationer - Fortlöpande förbättringar i övriga delar.	
Samplanera bebyggelseutveckling och kollektivtrafik.	Kunskapsuppbyggnad och dialog.	Region Kalmar län och kommuner.
Öka tillgängligheten i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättningar. (Se vidare bilaga 2)	Förbättra den fysiska utformningen av länets hållplatser och anslutningarna till dessa med gång-/cykelväg.	Trafikverket, kommuner och Region Kalmar län.

Kapitel 7 - Riktlinjer för kollektivtrafikens upplägg och utförande

Kollektivtrafik kan beskrivas på många olika sätt. I det nedanstående redovisas hur trafiken är upplagd och hur den utförs.

Fordonsslag och trafiktyp

Tåg

Spårbunden kollektivtrafik. Knyter samman tillväxtmotorer/regional kärna och mellanliggande orter i och utanför länet.

Buss och bil

Anropsstyrd trafik

Närtrafik

Trafik som kör enbart på beställning (anrop) och då kan trafikera en linje, ett geografiskt område eller en kombination av dessa båda. Stannar vid förutbestämda målpunkter i fastställda målorter. Resan beställs minst en timma (tätort) eller två timmar (landsbygd) före avfärd.

Särskilda persontransporter

Anropsstyrd trafik som sker med stöd av bestämmelserna om sjukresor, färdtjänst, riksferdtjänst och skolskjuts. Inriktningen är att fler personer med rätt till särskild persontransport i ökande utsträckning ska kunna genomföra sina resor i den allmänna kollektivtrafiken, t.ex. med stöd av ledsagare.

Linjetrafik

Busstrafik som körs längs en bestämd linje enligt en fastställd tidtabell.

Regiontrafik

Den **starka trafiken** ska vara snabb och går huvudsakligen i de storregionala stråken. Trafiken binder samman länets kommunhuvudorter med varandra och kopplingar finns till tillväxtmotorer och andra orter utanför länets gränser. Direktbussar helt utan avvikelse från stråket finns på vissa sträckor.

Den **medelstarka trafiken** går i de storregionala stråken eller ansluter till dessa. Kopplingar finns som regel till den starka trafiken.

Den **svaga trafiken** trafikerar landsbygden och går utanför de storregionala stråken. Trafiken är linjelagd och grundar sig på behovet av skolresor som utgör nästan hela resandeunderlaget. Trafik morgon och eftermiddag, eventuellt kombinerat med en tur mitt på dagen.

Skolskjuts

Skolskjuts som Kalmar länstrafik planerar och utför på uppdrag av kommunerna. Skolskjuts kan vara öppen för allmänheten eller sluten.

Stadstrafik

Trafik i städer som med hög turtäthet knyter samman viktiga målpunkter.

Båt

Anropsstyrd trafik med båt eller annan vattenfarkost som bedrivs året runt i skärgårdsområden i Oskarshamns och Västerviks kommuner för att i första hand ge boende i skärgården tillgång till samhällsservice på fastlandet. Samordnas med andra samhällstjänster.

Olika stark trafik

Resandeunderlaget påverkar turtätheten liksom utbudet av kvälls- och helgtrafik och därmed trafikens användbarhet för olika ändamål. Där resandeunderlaget är starkt finns förutsättningar för stark trafik. Där resandeunderlaget är svagt är också trafiken svagare. Tillgång till stark och medelstark trafik medger som regel möjlighet till pendling till arbete och studier. I områden med ett svagt resandeunderlag finns yttäckande närtrafik med syfte att ge tillgång till grundläggande samhällsservice. I tabell 1, se nästa sida, visas vad som kännetecknar olika stark busstrafik. Länets tågtrafik är stark trafik.

		Mån-fred kl.	Turtäthet	Helg	Nattrafik helg	Resor/år
Stark trafik						
	Trafik i storregionala stråk + stadstrafik	05-00	Tät, taktfast, heldagstrafik	Ja	Förekommer	>100 000
Medelstark trafik						
	Trafik i storregionala stråk/landsbygd	06-19	Oftast heldagstrafik, tätare morgon- och kvällstrafik.	Delvis	-	20 000 -100 000
Svag trafik						
	Trafik i landsbygd, främst skolresor	06-08,13-16	Morgon och eftermiddag.	-	-	<20 000
Närtrafik						
	Utpekade områden/stråk	Dagligen vardagar	Enligt tidtabell/anrop	Förekommer	-	<100 000
Skärgård						
	Utpekade områden/stråk	Daglig transport ej garanterad	Enligt tidtabell/anrop	-	-	<5 000

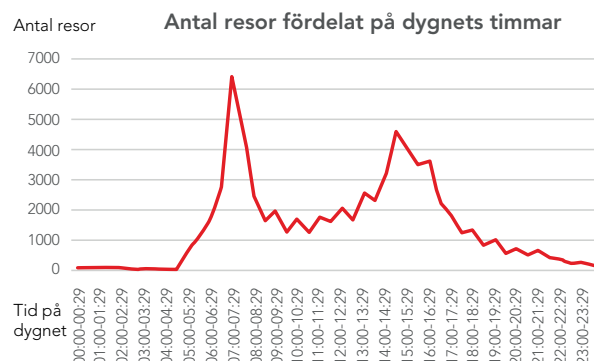
Tabell 1. Tabellen visar vad som kännetecknar stark, medelstark och svag busstrafik. Karta över stark, medelstark och svag trafik inom Kalmar län finns på sida 9.

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 5 påstigande resenärer per enkeltur eller 10 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, som är anropsstyrd, erbjuds i områden där resandeunderlaget är för svagt för linjelagd trafik. Närtrafik bygger på ett merutnyttjande 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.

Figur 16 nedan visar hur resandet i kollektivtrafiken fördelar sig över dygnet. Närtrafiken bedrivs före, mellan och efter dagens "restoppar". Diagrammet visar resor under veckans alla dagar. Under helgerna är resorna färre och saknar topp på morgonen. Närtrafiken, som geografisk täcker hela länet, utformas i dialog med kommunerna med avseende på sträckning och målpunkter. Grundutbudet är likartat över hela länet.



Figur 16. Figuren visar hur antalet resor i kollektivtrafiken fördelar sig över dygnet. Fordonsresursen dimensioneras efter behovet vid "restopparna". Dessa fordon merutnyttjas sedan för närtrafik, studieresor för skolbarn etc.

Den svaga trafiken har under lov dagar i många fall få resenärer. Här är en inriktning att under längre lovperioder överföra den fasta linjetrafiken till anropsstyrda linjer.

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. 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.

Länsöverskridande trafik

Kalmar länstrafik bedriver länsöverskridande tågtrafik till angränsande län med Kustpilen, Krösatågen och Öresundstågen. Krösatågen och Öresundstågen ingår båda i samverkansavtal som berör flera län och regleras i olika typer av överenskommelser och avtal mellan berörda regioner. Kustpilentågen drivs av Kalmar länstrafik och regleras i ett samarbetsavtal med Region Östergötlands län.

Länsöverskridande busstrafik finns till samtliga angränsande län. Även denna trafik regleras i avtal mellan regionerna och där berörda regioner i olika trafikupplägg kan trafikera varandras län. I Kalmar län är en utveckling av den länsöverskridande busstrafiken längs E22:an (Norrköping-Karlskrona) prioriterad där ett arbete pågår för att utveckla ett BRT-koncept. I ett nästa steg kan BRT bli aktuellt för länsöverskridande busstrafik på Rv 40 (Västervik-Jönköping).

Hållplatser, viktiga bytespunkter och resecentrum

I Kalmar län finns cirka 2000 hållplatser (4000 hållplatslägen), ett drygt femtiotal utpekade viktiga bytespunkter och ett mindre antal stationer/resecentrum. Ett resecentrum ska normalt sett ha tillgång till både tåg- och busstrafik, ha viss service, och utgöra ett nav för det kollektiva resandet.

Kalmar länstrafik har i dialog med kommuner och Trafikverket tagit fram en ny hållplatsklassificering med tydliga målbilder för länets hållplatser. Klassificeringen grundar sig på antalet påstigande resenärer och hållplatsens funktion i transportsystemet. I den digitala hållplatshandboken³⁴ beskrivs målbilderna tydligare.

Målbilderna i hållplatshandboken beaktar reglerna i Kollektivtrafiklagen samt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med funktionsnedsättningar.

34. <https://www.ltkalmar.se/samarbetsportalen/kollektivtrafik/hallplatshandboken/>

Kapitel 8 - Öppet marknads- tillträde och allmän trafikplikt

Öppet marknadstillträde

Kollektivtrafiklagstiftningen innebär att den svenska marknaden för regional kollektivtrafik sedan år 2012 är öppen för kommersiella aktörer. Trafikföretag får med stöd av kollektivtrafiklagen fritt etablera kommersiell kollektivtrafik inom olika marknadssegment.

Region Kalmar län ställer sig positiv till ett ökat inslag av kommersiell kollektivtrafik i länet. Med hittillsvarande erfarenhet gör Region Kalmar län 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 kommersiella kollektivtrafiktyper som har bäst förutsättningar att utvecklas och ge ett ökat trafikutbud.

Olika typer av samverkan mellan samhällsstödd och kommersiell kollektivtrafiken kan bidra till att initiera och stärka utbudet av länsöverskridande trafik ytterligare. Samverkan kring biljetter och information är också möjligt men ställer högre krav på kontinuitet och långsiktighet och får hanteras från fall till fall.

I bilaga 4 redovisas den kommersiella kollektivtrafik som fanns i länet vid utgången av år 2019.

Tillträde till olika typer av hållplatser

Kollektivtrafiklagstiftningen framhåller betydelsen av att ge kommersiella kollektivtrafikföretag tillträde till offentligt ägd infrastruktur som terminaler, bytespunkter och hållplatser på konkurrensneutrala och icke diskriminerande villkor för att underlätta etableringen av kommersiell trafik.

Utvecklingen av BRT-stationer längs E22:an är ett exempel på en åtgärd som är till gagn för kommersiell trafik som genomkorsar länet. Region Kalmar län redogör på sin webbplats under rubriken "Regional kollektivtrafikmyndighet" för de regler och riktlinjer som gäller för kommersiella kollektivtrafikföretag som önskar tillträde till kollektivtrafikens infrastruktur.

Allmän trafikplikt

Trafikförsörjningsprogrammet för Region Kalmar län beskriver behovet av regional kollektivtrafik i regionen 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.

Den inomregionala kollektivtrafiken som binder samman länets kommunhuvudorter, stadstrafiken och viss länsöverskridande trafik bör säkras långsiktigt genom trafikplikt.

Kapitel 9 - Ekonomisk beskrivning

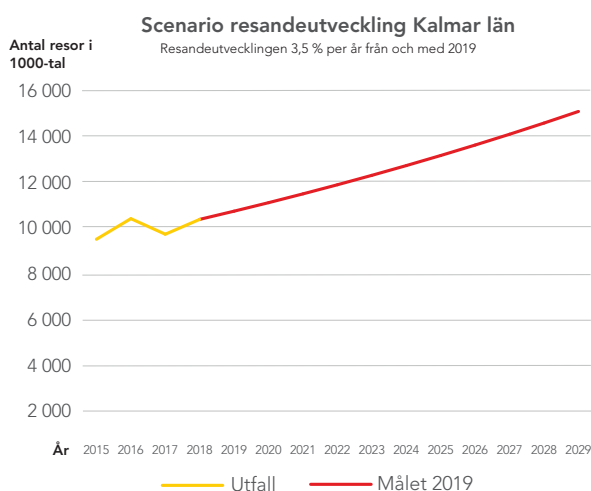
Den av landstinget (numera regionen) beslutade budgeten för kollektivtrafiken uppgick till 563 miljoner kronor årligen under perioden 2018 – 2020³⁵. Beloppet är angivet utan hänsyn till eventuell indexjustering.

För den allmänna, samhällsstödda kollektivtrafiken utgör trafikkostnaderna 90 % av den totala kostnaden. Restande 10 % är verksamhetsrelaterade kostnader. För den särskilda kollektivtrafiken är proportionerna annorlunda med högre verksamhetsrelaterade kostnader för bl.a. handläggning och beställningscentral.

I det nedanstående ges en översiktlig ekonomiska beskrivning av kostnader och kostnadspåverkande faktorer för några av de uppställda målen i trafikförsörjningsprogrammet.

Resande

Antalet resande i kollektivtrafiken har under perioden 2012 till 2018 ökat med i snitt 6,4 % per år. En tydlig topp nåddes 2015 i samband med asylresorna, se figur 6. År 2019 var resandeökningen 3,5 %. Målet är en fortsatt resandeökning på 3,5 %, se figur 17. Det genomsnittliga totala underskottet per resa i den allmänna, samhällsstödda kollektivtrafiken har under de senaste åren varit 83,5 kr. I och med trafikavtalet 2020 ökar denna kostnad.



Figur 17. Den gula linjen visar resandeutvecklingen i den allmänna, samhällsstödda kollektivtrafiken mellan år 2015-2018. År 2019 var resandeutvecklingen 3,5 % och denna ökningstakt utgör också målet för den kommande programperioden, röd linje. Detta ger 15 miljoner resor år 2029.

Olika resor kostar olika mycket och därför har trafikens sammansättning stor inverkan på det antal resor som kan utföras till en given summa. I tabell 2 på nästa sida visas kostnaden för olika typer av resor under år 2018, mätt som underskott per resa. Verksamhetsrelaterade kostnader ingår. Förändringar i demografi, graden av urbanisering och drivmedelskostnader är exempel på faktorer som påverkar behovet av resor framöver och kostnaderna för dessa.



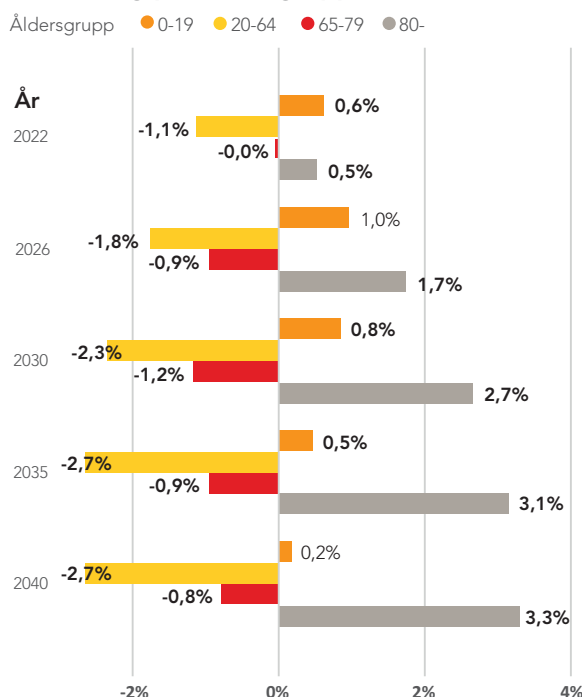
35. För ett friskare, tryggare och rikare liv. Landstingsplan 2018-2020.

Förhållandet mellan allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter

Kalmar länstrafik har en gemensam budget för allmän kollektivtrafik och särskilda persontransporter. De särskilda persontransporterna som regionen bekostar (färdtjänst, riksferdtjänst och sjukresor) erhålls efter myndighetsbeslut och ska möta de behov som lagstiftaren ställer. Den allmänna kollektivtrafiken utbud och omfattning beslutas fritt av regionen.

Region Kalmar län har en ökande och åldrande befolkning där färre personer i arbetsför ålder ska bekosta välfärden för fler, se figur 18. Behovet av särskilda persontransporter är störst i åldersgruppen 80 år och äldre. Kostnadsökningen sker succesivt och bedöms öka med några miljoner varje år fram till 2029 om resor tilldelas på samma sätt som idag. Regionens satsning på "Nära vård" kan bidra till att dämpa kostnadsökningen.

Förändring per åldersgrupp från 2018



Figur 18. Figuren visar den prognostiserade procentuella förändringen av antalet personer i olika åldersgrupper i Kalmar län fram till år 2040. Andelen äldre (80+) ökar i hela länet, minst i Kalmar kommun och mest i Borgholms kommun. (Källa: RUF)

Trafiktyp	Intäkter (Mkr/år)	Utgifter (Mkr/år)	Under-skott (Mkr/år)	Självfinan-sieringsgrad (%)	Resor (miljoner/år)	Underkott per resa (kr)
Tågtrafik	147,5	303,3	155,8	49	1,9	82
Stark trafik ^{36, 37}	131,2	317,1	185,9	41	5,4	34
Medelstark trafik	18,1	75,3	57,2	24	0,9	65
Svag trafik ³⁸	14,8	69	54,2	22	0,9	60
Närtrafik	0,8	18,5	17,6	3	0,1	178
Skärgårdstrafik ³⁹	3	3,1	0,1	88	0	24
Särskilda person-transporter ⁴⁰	24	147,5	123,5	16	0,5	356

Tabell 2. Kostnad för olika typer av resor i Kalmar länstrafik under år 2018.

36. Busslinje 23+25, 35, 101, 105, 121, 131, 155+310, 160+161, 325, 500

37. Stadstrafik: linje 401-411 (Kalmar), 1, 2, 5 (Västervik), 701 (Oskarshamn)

38. I tabellen redovisas enbart svag trafik som inte finansieras via kommunalt tillköp av skolresor. Majoriteten av resenärer i denna trafik är skolelever. Utan detta kundunderlag skulle den svaga trafiken inte vara möjlig att bedriva i samma utsträckning och till samma kostnad.

39. Skärgårdstrafiken genomförs på uppdrag av Västerviks och Oskarshamns kommuner. Trafiken är inte skatteväxlad. Uppgifterna i tabellen visar endast de kostnader/

intäkter som inte täcks av avtalen med kommunerna. Siffrorna beskriver därför inte det faktiska priset för skärgårdstrafiken.

40. färdtjänst, riksferdtjänst, sjukresor.

Marknadsandel

En målsättning är att den allmänna kollektivtrafikens andel av det motoriserade resandet i länet ska öka till 15 % år 2029. Eftersom länets befolkning under samma period förväntas öka med närmare 14 000 invånare innebär även en oförändrad marknadsandel att antalet resor i kollektivtrafiken ökar samtidigt som bilresorna ökar ännu mer.

I Kalmar stad förväntas trängseffekterna i gaturummet bli ett tilltagande problem då såväl antalet arbetsplatser som befolkningen ökar kraftigt. Förutsatt att kollektivtrafikens framkomlighet i staden säkras kan kollektivtrafikens attraktionskraft då komma att öka. Ett ökat kollektivt resande kan minska både trängsel, buller och utsläpp men ökar också kollektivtrafikens kostnader.

Kollektivtrafik är fortsatt viktigt i de storregionala stråken för att knyta samman länet och underlätta arbets- och studiependling. Närtrafiken är allra viktigast för äldre personer och deras tillgång till samhällsservice.

Kundnöjdhet

Kundnöjdheten varierar mellan olika resenärsgupper och vilken fråga som besvaras. Kundnöjdheten kopplar till en rad områden som trafikutbud, punktlighet, restid, komfort, störningshantering, biljett- och betalsystem, tillgänglighetsanpassning, pris, information och bemötande. För att nå en ännu högre kundnöjdhet behövs insatser inom samtliga de ovanstående områdena vilket är förknippat med stora kostnader.

Skydd av miljö

Omställningen till en fossilbränslefri kollektivtrafik på väg har hittills kunnat ske till en begränsad ekonomisk merkostnad. Om Sveriges undantag från EU:s statsstödsregler upphör väntas merkostnaderna för HVO i vägtrafiken att bli betydande. För regionen återstår att göra en omställning av den oelektrifierade tågdriften på Stångådals- och Tjustbanan. Detta kräver omfattande infrastrukturinvesteringar. De nya tåg som köps in för denna trafik är utrustade med dubbla driftsätt vilket tillåter en övergång till elektrisk drift och ett merutnyttjande av tågen i andra delar av tågsystemet.

Tillgänglighet

Utvecklingen av den fysiska tillgängligheten till och på hållplatser och stationsområden ansvarar väghållaren för. Genom tydliga målbilder för hållplatsutveckling och en god dialog med väghållarna, Trafikverket och kommunerna, arbetar Kalmar länstrafik aktivt för att förbättra tillgängligheten.

Förbättringar av den fysiska tillgängligheten är förknippad med stora infrastrukturinvesteringar och behöver därför bedrivas med tydlighet över lång tid. Kalmar länstrafik arbetar också med andra faktorer som påverkar tillgängligheten t.ex. information och störningshantering.

Nåbarhet (geografisk tillgänglighet)

Målen för nåbarhet inkluderar såväl turtäthetsmål som restidsmål. I dagsläget nås inte de uppställda nåbarhetsmålen med avseende på turtäthet till fullo. För att fullt ut nå turtäthetsmålen i områden med ett svagt resandeunderlag behöver ytterligare medel tillskjutas. För att nå restidsmålen behövs stora infrastrukturinvesteringar.

Ekonomi

En självfinansieringsgrad av den allmänna kollektivtrafiken på 40-60 %⁴¹ är en vanligt förekommande i Sverige och i andra liknande länder. Region Kalmar läns mål på 50 % självfinansieringsgrad avviker därför inte. För den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst, riksferdtjänst och sjukresor) är självfinansieringsgraden väsentligt lägre.

Grunderna för prissättningen av resor med färdtjänst och riksferdtjänst

Enligt kollektivtrafiklagen ska grunderna för prissättningen av färdtjänst och riksferdtjänst 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 riksferdtjänst skall resenären betala en viss avgift, den så kallade egenavgiften. Avgiften sätts enligt bestämmelserna i förordningen (1993:1148) om egenavgifter vid resor med riksferdtjänst. Storleken ska motsvara normala reskostnader med allmänna färdmedel och beräknas efter vägvärdet 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.

41. Trafikanalys 2016. Lokal och regional kollektivtrafik 2015. Statistik 2016:26.

Kapitel 10 - Samråd och dialog

Arbetet med att aktualisera Region Kalmar läns trafikförsörjningsprogram inleddes våren 2019 med en uppföljning av målen i det gällande trafikförsörjningsprogrammet. Fem mindre fördjupningsrapporter togs fram under vår-sommar 2019 som underlag för det kommande arbetet. Resultatet av måluppföljningen tillsammans med fördjupningsrapporterna tillgängliggjordes för länets kommuner, Trafikverket, länsstyrelsen, angränsande regioner och andra berörda på Region Kalmar läns Samarbetsportal (webbplats).

Under hösten 2019 genomfördes dialogmöten i länets samtliga kommuner där trafikeringen i respektive kommun diskuterades bl.a. utifrån redovisat material på Samarbetsportalen. Region Kalmar län har fört en fortlöpande dialog kring aktualiseringen av trafikförsörjningsprogrammet i regionens trafik- och infrastrukturråd, funktionshinderråd och pensionärsråd. Möten har hållits även med allmänhet, trafikföretag och andra målgrupper.

Dialog har också förts med tjänstepersoner och politik i angränsande regioner. Förslaget till trafikförsörjningsprogram remissbehandlades från maj – oktober 2020. 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 lever kvar.

Allmän trafik

Avtalsreglerad trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten tar ansvar för genom att teckna avtal med trafikföretag eller utföra i egen regi och som står till allmänhetens förfogande med gällande färdbevis.

Allmän trafikplikt

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

Trafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten tar ansvar för genom avtal med ett eller flera trafikföretag. För all avtalad trafik ska beslut om allmän trafikplikt dessförinnan ha fattats av den regionala kollektivtrafikmyndigheten. Avtalsreglerad trafik kan vara både lönsam och olönsam.

Bytespunkt

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

Färdtjänst

Särskilt ordnade transporter för personer med funktionshinder som erhålls efter myndighetsbeslut. Färdtjänst omfattar resor i den kommun där man är folkbokförd men även resor som sträcker sig 40 kilometer från kommungränsen och in i en annan kommun.

Kollektivtrafik

Persontransporttjänster av allmänt ekonomiskt intresse som erbjuds allmänheten fortlöpande och utan diskriminering.

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

Trafik som inte regleras genom avtal med offentliga organisationer. Kommersiell trafik bedrivs av ett trafikföretag på rent marknadsmässiga grunder och finansieras helt genom biljettintäkter.

Närtrafik

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

Regional kollektivtrafikmyndighet

I Kalmar län är Region Kalmar län regional kollektivtrafikmyndighet, i enlighet med 2 kapitlet, 2 § kollektivtrafiklagen (2010:1065).

Regional trafik

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

Avser restid med kollektivtrafik i förhållande till den totala längden för en angiven sträcka och används för att jämföra tillgängligheten mellan olika orter.

Självfinansieringsgrad

Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter. Synonymt begrepp till kostnadstäckning.

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, t.ex. färdtjänst, skolskjuts och sjukresor.

Viktig bytespunkt

Begreppet använd 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

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 branscbredd 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 avses vi centralorten i respektive kommun. 12 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 12 centralorter, varav de 4 största (36 procent av 12) 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 3 respektive 6 procent. I Kalmar län är det bara Kalmar som haft högre befolknings- 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.



Bilageförteckning

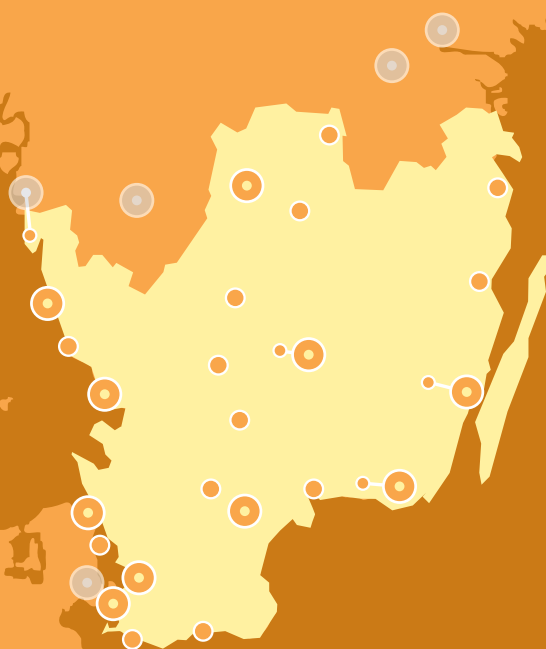
Bilaga 1. Positionspapper för kollektivtrafik 2019

Bilaga 2. Åtgärder för ökad tillgänglighet

Bilaga 3. Åtgärder för att skydda miljön

Bilaga 4. Kommersiell regional kollektivtrafik i Kalmar län 2019

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE



POSITIONSPAPPER
KOLLEKTIVTRAFIK

2019

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE

Vi sex regioner i Sydsverige; Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne samverkar politiskt från hösten 2015 över regiongränserna inom de flesta politikområden.

Vi gör det bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen.

Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en

hållbar utveckling. Kollektivtrafikens strukturbildande funktion i samhällsplaneringen betonas allt oftare. Genom en samplanering av ortsutveckling, bostäder och behovet av resor till arbete, studier och service skapas ett attraktivt Sydsverige.

I kollektivtrafiken ska människor i alla åldrar, med olika bakgrund och med olika förmågor kunna ta sig fram och känna sig trygga. Kollektivtrafiken är också en föregångare i omställningen till fossilbränslefria transporter och är därför ett gott miljöval.

Det är viktigt att minska restiden mellan tillväxtmotorerna. Realistiska tidtabeller kombinerat med en förstärkt infrastruktur ger möjlighet att leverera restider som är tillförlitliga. Järnvägssystemens



Lennarth Förberg
*Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge*



Mikaela Waltersson
*Regionstyrelsens ordförande
Region Halland*



Maria Frisk
*Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län*

kapacitet måste stärkas och pålitligheten säkras så att resenärerna kan känna tillit till tågsystemen som transportmedel.

Närheten mellan tillväxtmotorerna förväntas bli allt viktigare för den fortsatta utvecklingen och tillväxten i södra Sverige. Därför behöver vi fortsätta att utveckla och förbättra den storregionala trafiken. Regionsamverkan Sydsverige har i "Positionspapper för Infrastruktur & Transport 2016" enats kring begreppen tillväxtmotorer och regionala kärnor för att beskriva orters vikt och förmåga att generera tillväxt också för sitt omland. En fortsatt utveckling av transportsystemet för ett Sammanknutet Sydsverige är ett prioriterat område.

Vi vill utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv. En underlagsrapport till positionspapperet beskriver bland annat regionernas egna målsättningar och ambitioner för en gränsöverskridande kollektivtrafik – men det är tillsammans som vi kan göra skillnad.

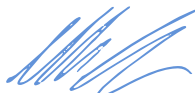
EN GEMENSAM MÅLBILD

Vi presenterar en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040.

Den gemensamma målbilden bör biläggas de ingående regionernas trafikförsörjningsprogram och beaktas i planering och utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur i södra Sverige.



Anders Henriksson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län



Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg



Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne

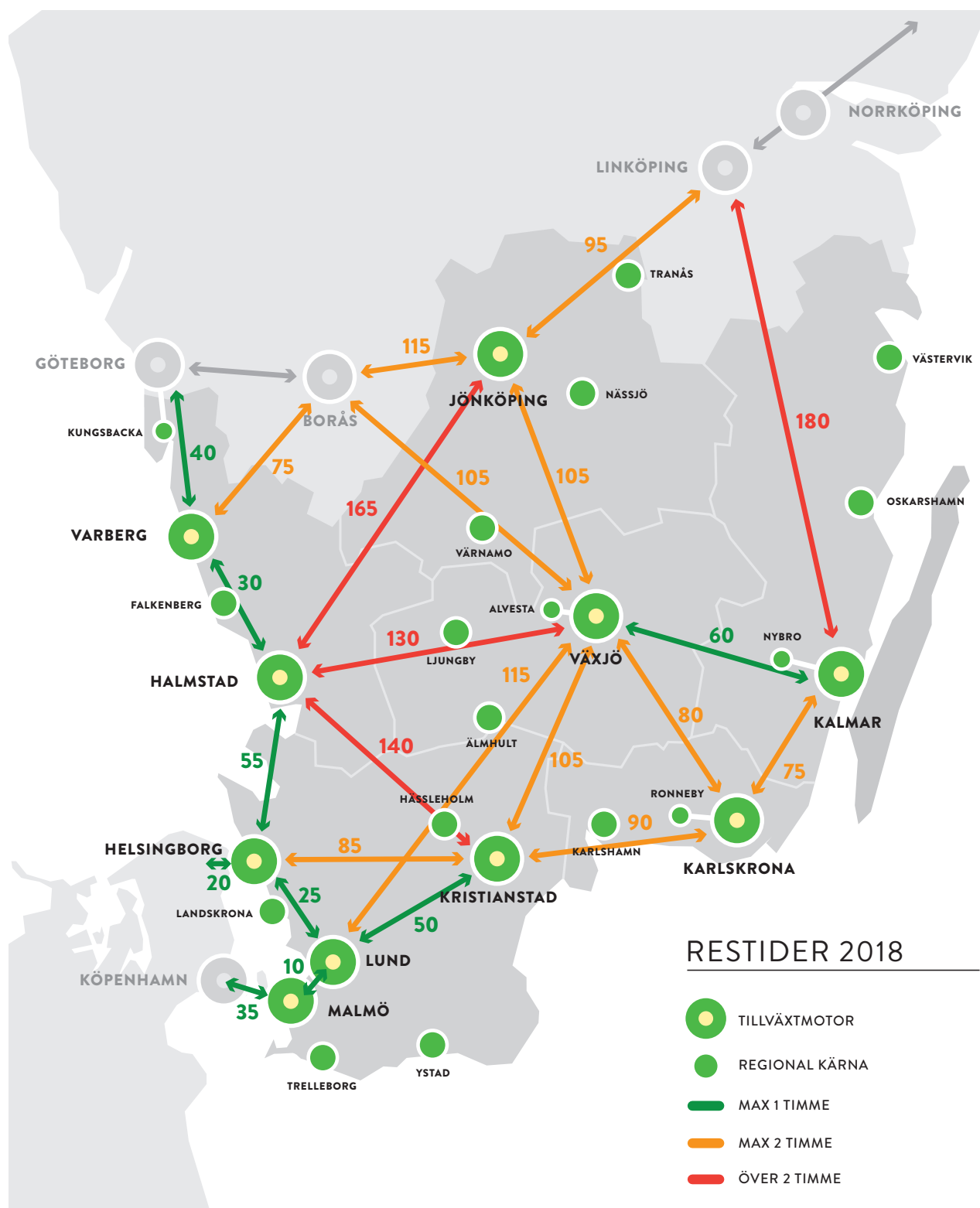
NULÄGE 2018

Varje region arbetar för att på bästa sätt möta människors behov av kollektiva resor inom sin region.

Idag arbetar, studerar och reser vi på ett annorlunda sätt än förr. Vi rör oss i en större geografi, men inte nödvändigtvis varje dag. Det gör de gränsöverskridan-

de resorna i en storregional kontext både vanligare och viktigare. Det ställer också nya krav på de kollektiva resorna som måste kunna användas för arbete, studier eller vila.

Nya resmönster ökar vårt behov av samverkan!



DET HÄR ÄR VÅRA UTMANINGAR

Idag möts resenären fortfarande av:

- Flera olika system för att planera, boka och betala för sin gränsöverskridande resa.
- Att trafikutbudet är lägre över de administrativa gränserna.
- Att taxorna är högre över de administrativa gränserna.
- Att regelverken skiljer sig mellan olika trafikorganisatörer.
- Att restiderna är långa jämfört med bilen och inkluderar byten som skapar osäkerhet.

DET HÄR ÄR VI ENIGA OM

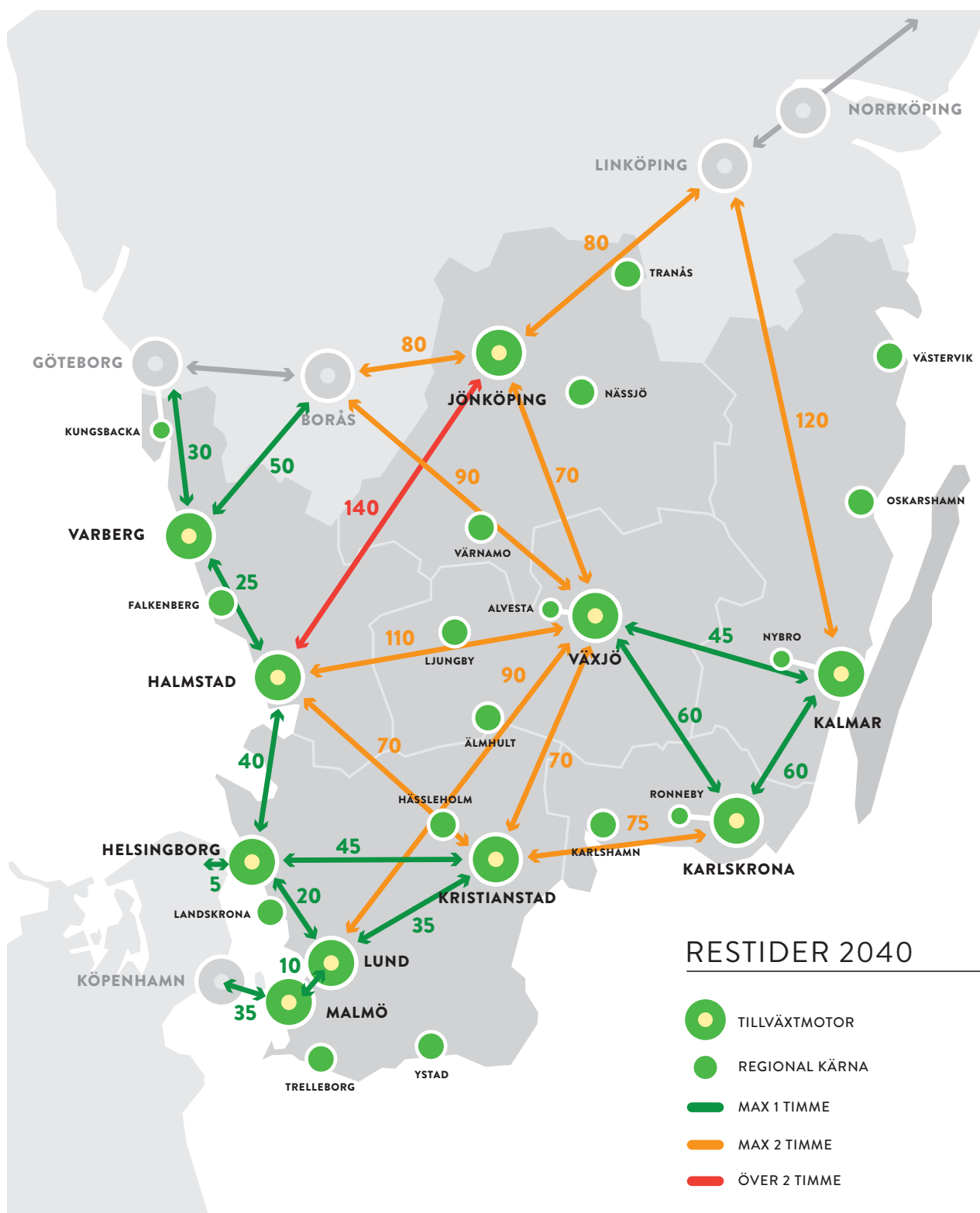
De sex sydsvenska regionerna är i sina styrdokument eniga om att:

- De kollektiva gränsöverskridande resorna behöver bli fler för att utveckla Sydsverige.
- Restiderna för de gränsöverskridande kollektiva resorna behöver bli kortare och turtätheten öka.
- Tågresor är oöverträffade för att snabbt transportera stora grupper resenärer i starka stråk.
- Kollektivtrafiken är viktig som strukturbildare för att nå en hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt i Sydsverige.
- Kopplingen mellan de regionala och interregionala trafiksystemen är viktig.



MÅLBILD FÖR ÅR 2040

Restidsmål för de regionöverskridande kollektiva resorna i södra Sverige fram till år 2040.





RESTID 1 TIMMA

Daglig arbetspendling sker främst på sträckor där restiden är högst 1 timma. Längre resor försvårar livspusslet. För att knyta ihop arbetsmarknader är restider som understiger 1 timma viktiga.

RESTID 2 TIMMAR

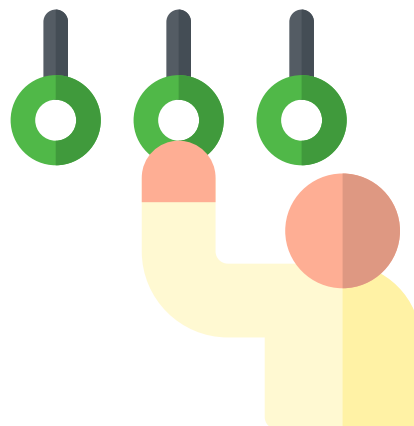
Restider på upp till 2 timmar kan genomföras med regelbundenhet om restiden görs användbar för arbete, studier eller vila. Storregionala resor bör understiga 2 timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige.

GEMENSAMMA STÄLLNINGSTAGANDEN KRING UTVECKLINGEN AV DEN GRÄNSÖVERSKRIDANDE KOLLEKTIVTRAFIKEN I SYDSVERIGE

Resenären

Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Restiderna i en gränsöverskridande storregional kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extra hög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela resan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgupper.



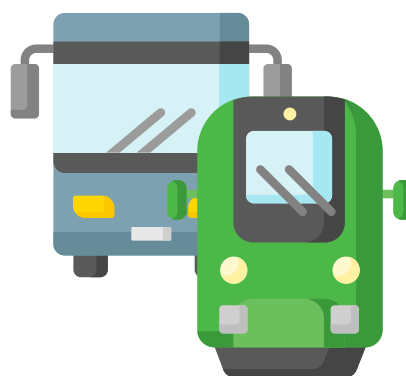
VAD BEHÖVER GÖRAS?

- Samordna biljett- och betalsystemen för kollektivtrafiken i Sydsverige
- Förenkla och förbättra informationen till resenären både före, under och efter resan
- Enhetligare regelverk gentemot resenären

Trafikeringen

Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

Tågbanorna i Sydsverige utgör en viktig grundstruktur för resandet eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. Sedan lång tid tillbaka knyter bland annat Öresundståg, Pågåtåg och Krösa-tåg samman våra regioner. Där tågbanor saknas kan snabba bussförbindelser, s.k. Bus Rapid Transit-system utgöra ett komplement.



VAD BEHÖVER GÖRAS?

- Erbjud snabba och tätare resor mellan Sydsveriges tillväxtmotorer
- Erbjud parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild
- Gör prissättningen av resorna oberoende av de administrativa gränserna
- Minska resornas miljöpåverkan

Samhället

Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

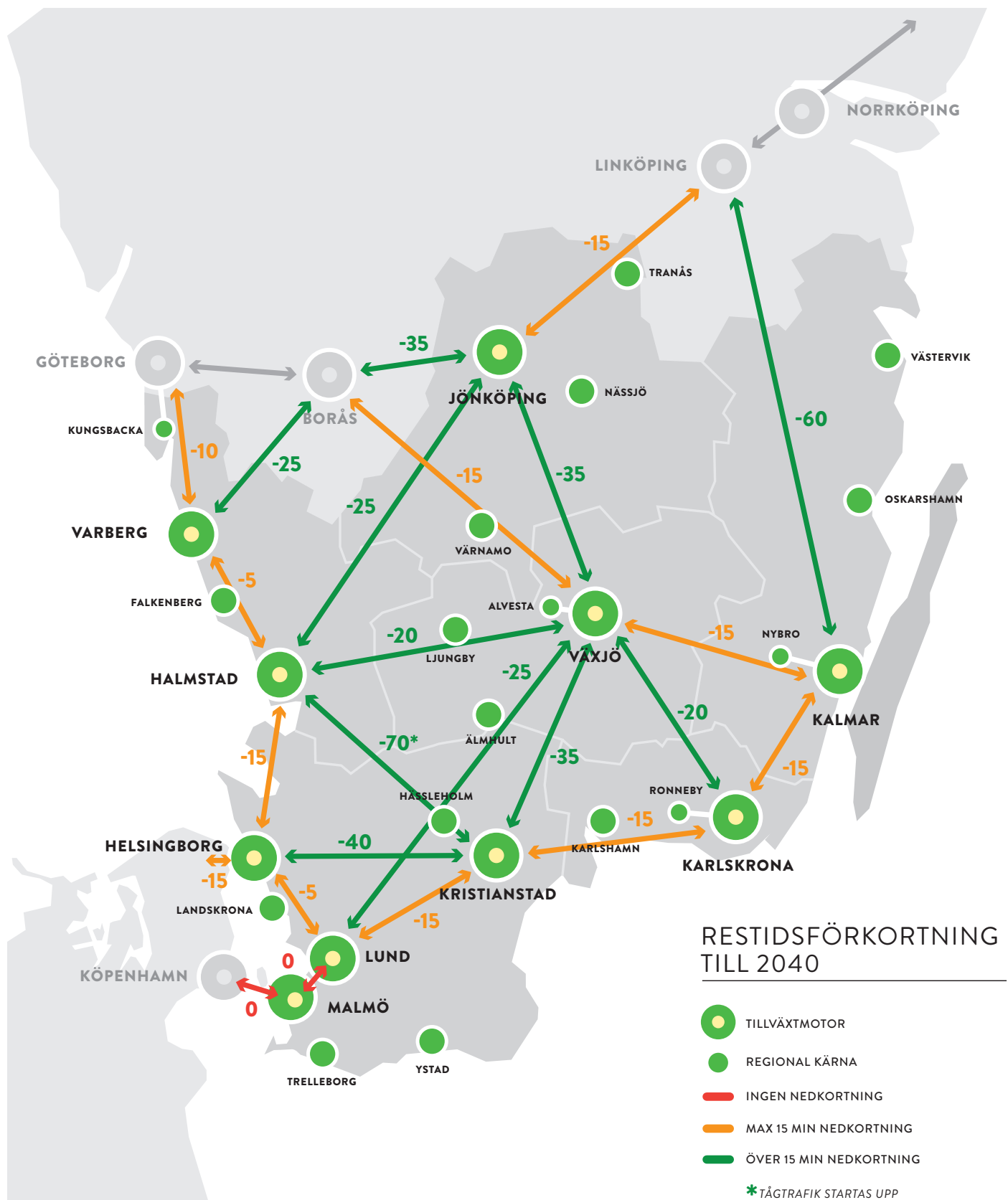
Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort. Kollektivtrafiken måste samtidigt vara effektiv ur flera aspekter



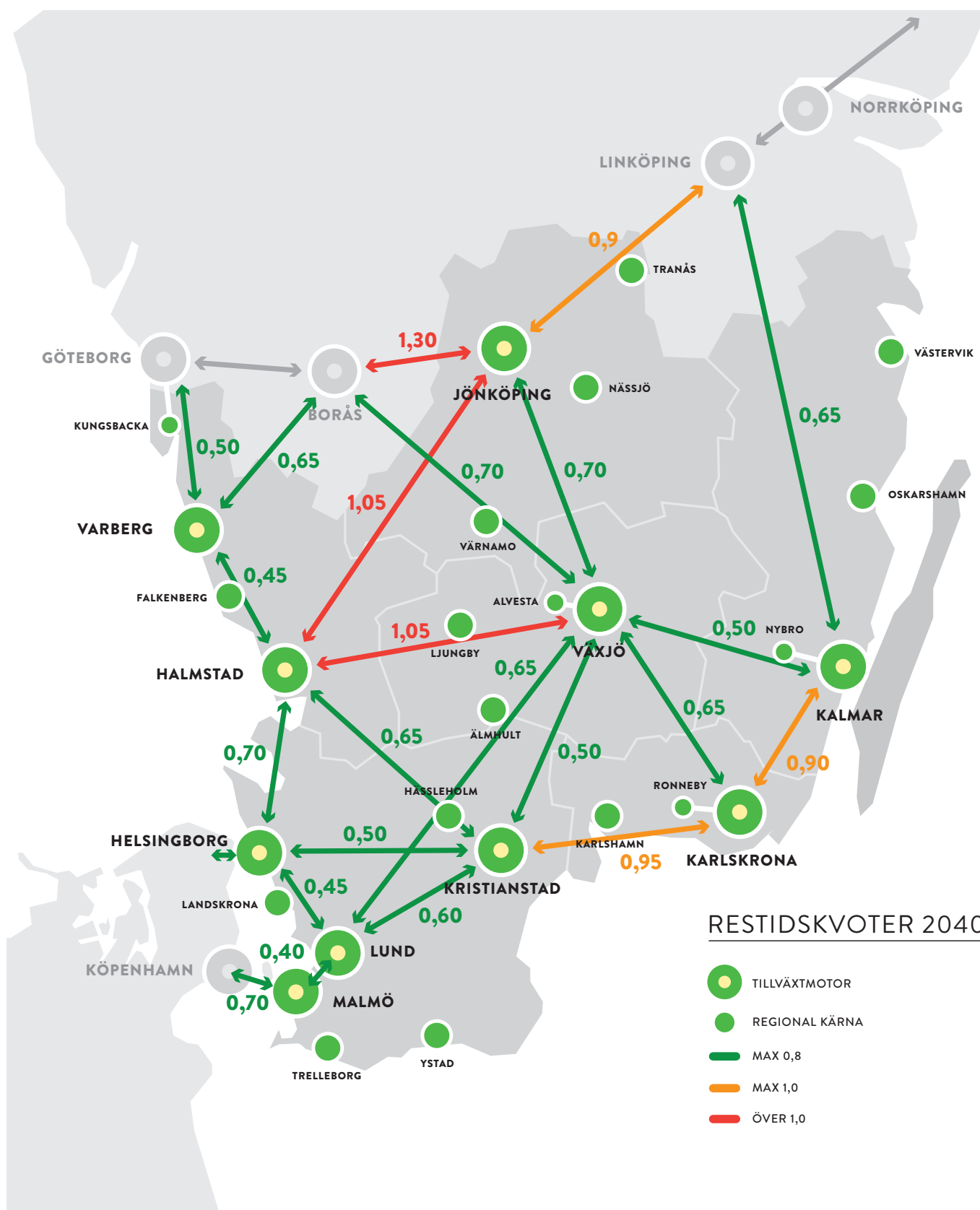
VAD BEHÖVER GÖRAS?

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

RESTIDSFÖRKORTNING TILL 2040



Bilden visar hur mycket restiden kan kortas mellan 2018 och 2040. För att restidsförkortningen ska uppnås krävs en realisering av både de gemensamma sydsvenska prioriteringarna och länens regionala transportplaner för de aktuella stråken.



Restidskvot är skillnad i restid mellan kollektivtrafik och bil, är kvoten 1 tar resorna lika lång tid. En restidskvot på 0,5 innebär att resan med kollektivtrafik går dubbelt så snabbt som med bil. Kvot över 1 innebär att bilen är det snabbaste sättet att resa. Förutsättningen för att kollektivtrafikresan ska gå snabbare är att den sker med tåg.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE syftar till att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och i Sverige.



Bilaga 2 Åtgärder för ökad tillgänglighet

En funktionsnedsättning betyder att en person har nedsatt förmåga att fungera fysiskt, psykiskt eller intellektuellt, eller en kombination av dessa. Funktionsnedsättningen kan vara av olika grad, tillfällig eller permanent och påverka livet olika mycket.

Ett funktionshinder är den begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till sin omgivning. En strävan är att anpassa kollektivtrafiken så att en funktionsnedsättning inte ska behöva utgöra ett hinder för att resa i kollektivtrafiken.

Samtliga fordon, både bussar och tåg, i den samhällsstödda kollektivtrafiken är utrustade med låggolv/lågentré alternativt ramp/lift, rullstolsplats samt audiovisuellt utrop.

I Kalmar län finns närmare 2 000 hållplatser (4 000 hållplatslägen). Under 2018 har samtliga hållplatser inventerats och klassificerats utifrån ett system som tar hänsyn till antalet påstigande och hållplatsens funktion i trafiksystemet.

I Hållplatshandbokens målbilder⁴² för olika typer av hållplatser tydliggörs vad som bör förknippas med en fysiskt fullt tillgänglig hållplats. Där ingår kriterier som plattformens höjd och bredd, vit kantlinje och ledstråk samt fungerande anslutning till och från hållplatsen.

Genom en nära samverkan med Trafikverket och kommunerna arbetar Kalmar länstrafik för en tydlig och samordnad utveckling av hållplatsinfrastrukturen. Inriktningen är att prioritera hållplatser med fler än 20 påstigande, viktiga bytespunkter samt alla hållplatser i stadstrafikens busslinjer där åtgärderna får störst verkan och där flest personer med funktionsnedsättningar kan förväntas röra sig på egen hand.

Denna inriktning står i överensstämmelse med inriktningen i det nationella arbetet med ett prioriterat nät för personer med funktionsnedsättning.

Det är emellertid inte möjligt för Kalmar länstrafik att ställa upp tidsbestämda mål och åtgärder för anpassningen av den fysiska tillgängligheten vid länets hållplatser då det ekonomiska ansvaret ligger hos väghållarna. Figur 1 visar att det i länet finns ett stort antal hållplatser med få påstigande.

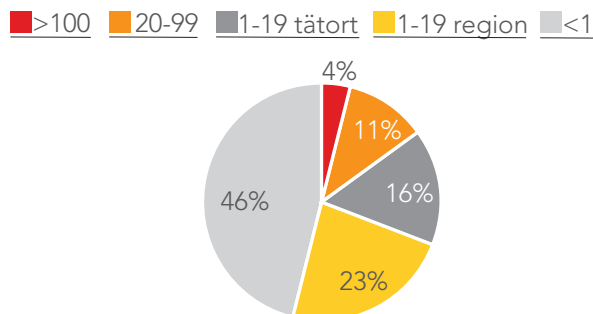
I Kollektivtrafiklagen (2010:1065) listar man i 2 kap 10§ vad ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla.

Två av punkterna lyder:

- 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

Det bör noteras att begreppen "bytespunkt" och "fullt tillgänglig" saknar en enhetlig definition.

Antal påstigande



Figur 1. I Kalmar län finns närmare 2000 hållplatser eller 4000 hållplatslägen. Diagrammet visar hur dessa fördelar sig mellan olika hållplatsklasser. Fler än 100 påstigande, 20-99 påstigande, 1-19 påstigande fördelade på tätort och övriga regionen. För hållplatser med färre än 1 påstigande finns ingen målbild. Där görs ställningstaganden kring utveckling eller avveckling av hållplatsen från fall till fall.

Kalmar länstrafik har också pekat ut ett drygt femtiotal "viktiga bytespunkter" i länet, se nedan. En viktig bytespunkt är i detta sammanhang en utpekad hållplats i ett storregionalt kollektivtrafikstråk som serverar 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. Som viktiga bytespunkter räknas också regionens samtliga kommuncentrum.

42. <https://www.ltkalmar.se/samarbetsportalen/kollektivtrafik/hallplatshandboken/>

Utpekade viktiga bytespunkter i storregionala stråk i Kalmar län

Norrköping-Karlskrona (E22)

- Björnsholm
- Gamleby E22*
- Västervik E22*
- Verkebacksbbron
- Blankaholm vsk
- Mörtfors vsk
- Misterhult vsk
- Fårbo E22
- Oskarshamn E22*
- Påskallavik E22
- Emsfors E22
- Mönsterås E22*
- Ålem E22
- Kåremo E22
- Rockneby E22
- Kalmar Norra E22*
- Hossmo E22
- Söderåkra kyrka
- Torsås E22*
- Loverslund
- Igelösa
- Halltorp E22
- Torsås Torg
- Bergkvara busstation

Borgholm-Kalmar

- Borgholms busstation
- Rälla
- Glömminge
- Algutsrum väg 136

Mörbylånga - Kalmar

- Mörbylånga busstation
- Vickelby vsk
- Ölands Köpstad

Västervik - Jönköping

- Västervik Resecentrum
- Verkebacksbbron
- Ankarsrum väg 40
- Frödinge vsk
- Vimmerby Resecentrum

(Västervik)-Vimmerby- Växjö

- Storebro
- Hultsfred Resecentrum
- Målilla terminalen
- Nya torget

Oskarshamn-Jönköping

- Oskarshamn Centrum
- Glahytt
- Målilla terminalen

(Oskarshamn)-Glahytt-Växjö

- Berga Station
- Högsby Resecentrum
- Fagerhult vsk

Kalmar-Växjö/Alvesta

- Kalmar Central
- Nybro Station
- Emmaboda Station

Västervik-Linköping

- Västervik Resecentrum
- Gamleby Station

Kalmar-Linköping

- Kalmar Central
- Blomstermåla Station
- Högsby Resecentrum
- Berga Station
- Hultsfred Resecentrum
- Vimmerby Resecentrum

Mönsterås Busstation

* Framtida viktiga bytespunkter (BRT-station).

Bilaga 3 Åtgärder för att skydda miljön

Såväl nationella som regionala miljömål inkluderar förutom reducerade utsläpp till luften också målsättningar om en lägre energiförbrukning. I förordning om rena vägfordon⁴³ som nyligen beslutades av EU finns bindande mål för utsläppsfria och utsläppssnåla fordon vid offentlig upphandling i alla EU-länder⁴⁴. Medlemsländerna har nu två år på sig att lagstifta i enlighet med direktivet. För svensk del och för kollektivtrafiken innebär det för perioden 2025-2030 att 65 % av stadsbussarna i upphandlad kollektivtrafik ska utföras med bussar som drivs med el, biogas eller biodiesel. Hälften av denna andel ska utgöras av elbussar.

Drygt hälften av Kalmar länstrafiks drivmedel för vägfordon utgörs av biogas. HVO är det näst vanligaste drivmedlet. HVO har en god koldioxidreducerande effekt jämfört med diesel men utsläppen av de hälsofarliga kväveoxiderna och partiklarna är på samma nivå som för diesel. Dessutom ifrågasätts miljövärdet hos PFAD⁴⁵, en vanlig ingrediens i HVO. En liten andel av trafiken drivs på RME en form av FAME, vilket är ett samlingsnamn på biodiesel som i huvudsak har vegetabiliska oljor som råvara.

Kalmar län utmärker sig nationellt genom sitt engagemang kring lokal produktion av biogas. Volymerna har under det senaste decenniet mångdubblats och det finns förutsättningar för ytterligare produktion. Det finns därför starka skäl för Kalmar län att fortsätta att öka användningen av biogas i den regionala kollektivtrafiken. Beroendet av HVO, som huvudsakligen består av importerade råvaror, bör i samband med nästa upphandling brytas och ersättas av drivmedel och driftsätt med bättre klimat- och miljöegenskaper. Biogasen är i det sammanhanget en stark kandidat.

Länet har idag en utbyggd tankinfrastruktur för biogas och gott om substrat för biogasproduktion (gödsel). Det finns 4 produktionsanläggningar för biogas i länet och ytterligare två är planerade. Genom att tillvarata gödseln och använda den till biogas minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser från både djurhållning och trafik. Dessutom minskar näringsläckaget från gödsel till Östersjön.

Ett viktigt skäl till att elektrifiera trafik är att energiförbrukningen minskar kraftigt. Drygt 80 procent av den tillförda energin i en elmotor går ut på drivaxeln, medan motsvarande siffra för en dieselmotor är drygt 40 procent under fördelaktig belastning. En bensinmotor har ännu lägre verkningsgrad, cirka 30 procent⁴⁶. Moderna biogasmotorer har en verkningsgrad i nivå med förbränningsmotorerna.

I stadsmiljö där omloppen är kortare och där det finns behov av att beakta även ljudmiljön är eldrift en lämplig inriktning. Detta ligger också i linje med EU:s förordning om rena vägfordon. I stadstrafik är också skillnaden i energiförbrukning som störst mellan biogasdrift och eldrift. Biogasfordon i stadstrafik använder nästan fyra gånger så mycket energi som ett elfordon. En övergång till elfordon i stadstrafiken kräver en utbyggnad av laddinfrastruktur.

Andra miljöåtgärder

Kalmar länstrafik arbetar också med en rad andra miljöåtgärder i kollektivtrafiken. Dessa regleras i miljökrav vid upphandling och bygger på det branschgemensamma miljöprogrammet som tagits fram av Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik och som uppdateras med regelbundenhet. Där ingår t.ex. aspekter som däcktryck, sparsam körning, val av oljor, rengöringsmedel och andra kemiska produkter samt hantering och destruering av dessa.

Miljökvalitetsmål

Genom ett långsiktigt och medvetet miljöarbete bidrar Kalmar länstrafik till flera av Sveriges miljö kvalitetsmål som: Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Giftfri miljö, Ingen övergödning, Hav i balans samt levande kust och skärgård.

43. Clean Vehicle Directive, antaget av EU:s ministerråd i juni 2019.

44. <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2019/06/13/eu-boosts-market-for-clean-vehicles-with-binding-procurement-targets/>

45. PFAD (palm fatty acid distillate), som från den 1 juli 2019 klassades om från restprodukt till biprodukt vid palmoljetillverkning. Detta påverkar såväl tillgång som pris på produkten.

46. Trafikverket, ännu ej publicerad rapport. Fokusarbete: I Kristallkulan. En orientering i framtidens transportteknologier.

Bilaga 4 Kommersiell regional kollektivtrafik i Kalmar län 2019

Trafikslag	Operatör	Sträcka
Buss	Silverlinjen	Löttorp/Böda - Stockholm
Buss	Flixbus	Kalmar - Uppsala
Buss	Bergkvarabuss	Brömsebro - Stockholm
Buss	Söne Buss (Västervikexpressen)	Oskarshamn) - Västervik - Stockholm
Buss	Söne Buss (Västervikexpressen)	Västervik - Göteborg
Buss	Gamleby Taxi & Buss AB (anrop)	Västervik norra - Gamleby
Tåg	SJ AB (Kust till kust)	Kalmar - Göteborg
Flyg	Kalmar-Öland Airport (SAS/Bra)	Kalmar - Stockholm
Båt	Ressel rederi AB	Kalmar - Färjestaden



Region Kalmar län

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