

# Målen i TFP 2025-2033

Regionala utvecklingsnämnden 230517

# Målen i nuvarande trafikförsörjningsprogram



Fem mål reviderades i TFP 2021-2029, nu är det dags att se över de andra två målen!

# Kollektivtrafik i Kalmar län

Kommersiell trafik, drivs på kommersiella villkor

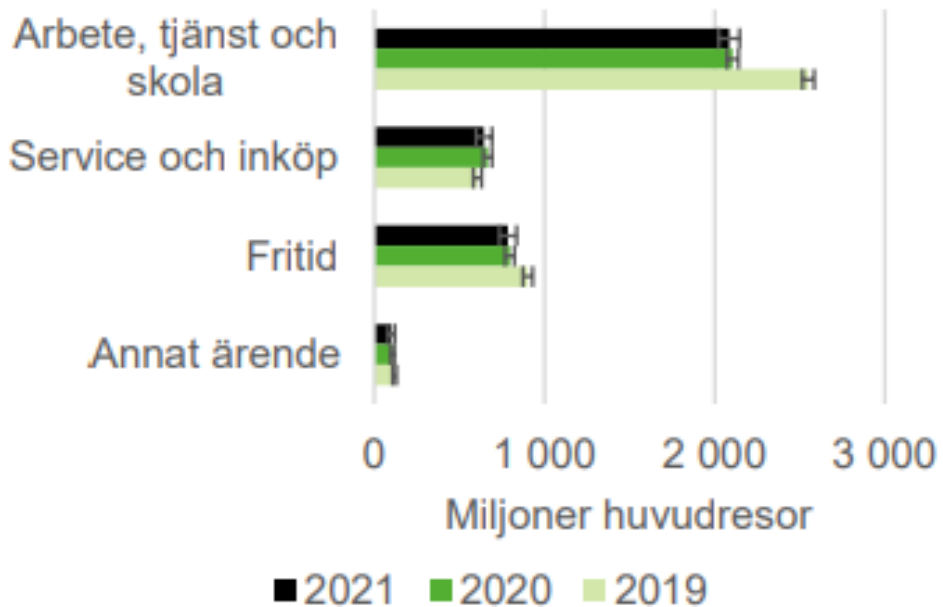


Samhällsstödd trafik (trafik som inte bär sina egna kostnader)

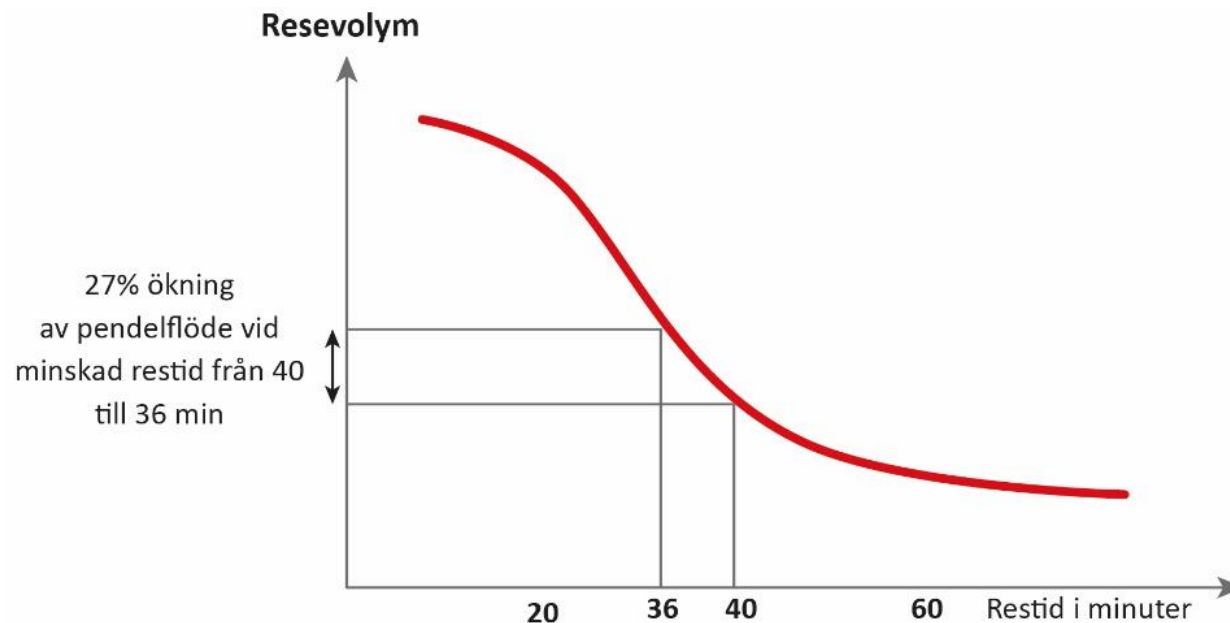
- Allmän kollektivtrafik
- Särskilda persontransporter, lagstadgat erhålls efter prövning

# Flest resor görs till arbete och skola...och vi reser inte så långt!

## Varför reser vi ?

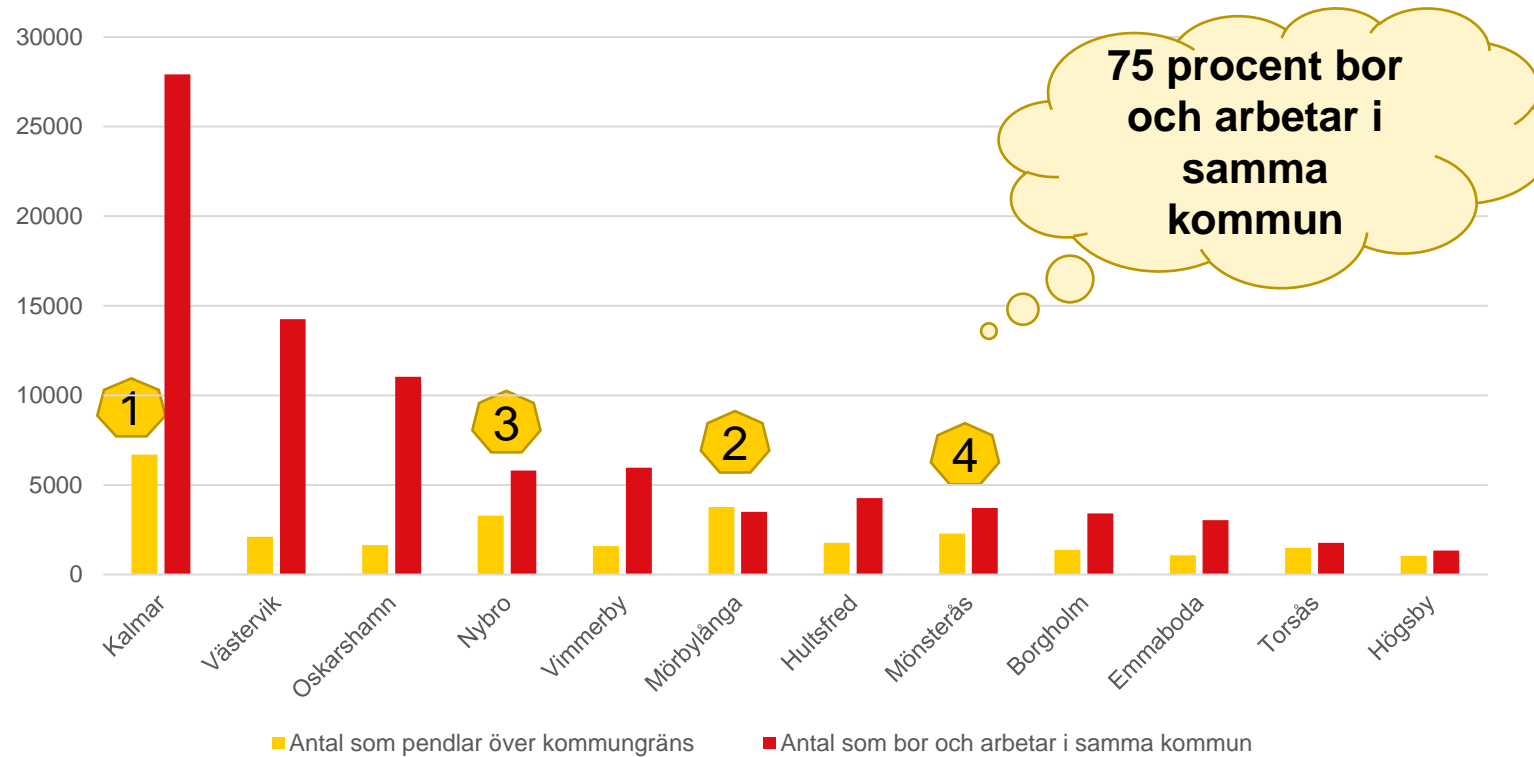


## Hur länge reser vi?



Källa: Resvanor i Sverige 2021. Trafikanalys 2022.

# Antal pendlare över kommungräns

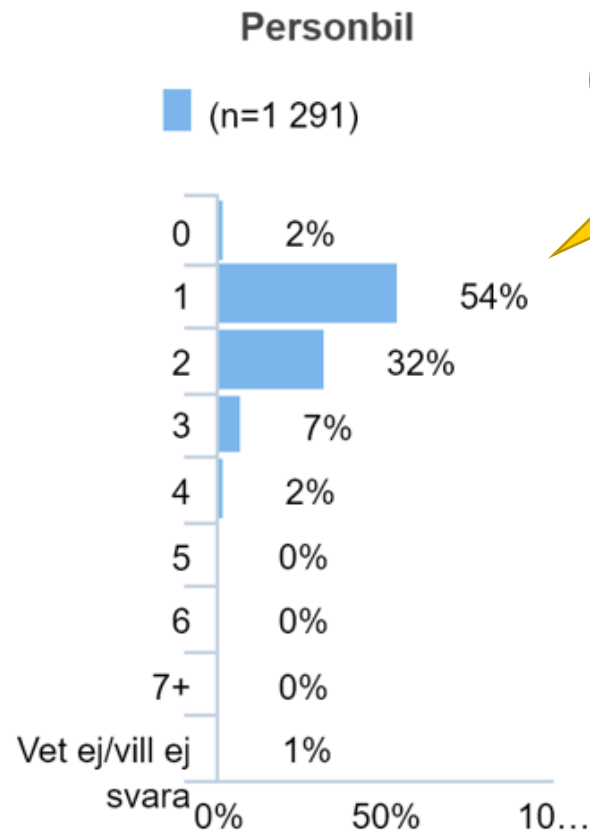


Kommun	Bor och arbetar i samma kommun
Västervik	87 %
Vimmerby	79 %
Hultsfred	71 %
Oskarshamn	87%
Högsby	56 %
Mönsterås	62 %
Kalmar	81 %
Nybro	64 %
Emmaboda	74 %
Torsås	55 %
Borgholm	72 %
Mörbylånga	48 %

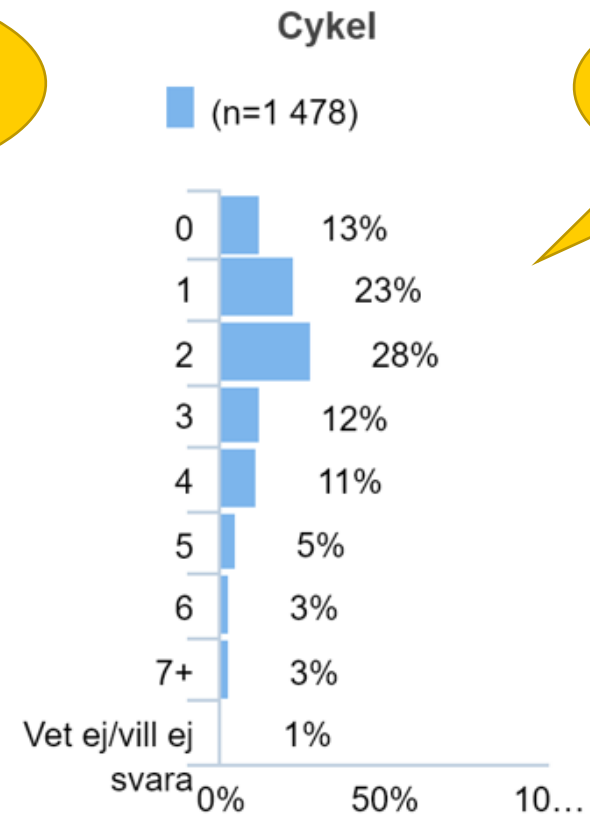
Källa: SCB 2020

# Tillgången till fordon över lag god och 85 procent\* har körkort

Hur många fordon har ditt hushåll tillgång till?



95 % har  
minst en bil



84 % har  
minst en  
cykel

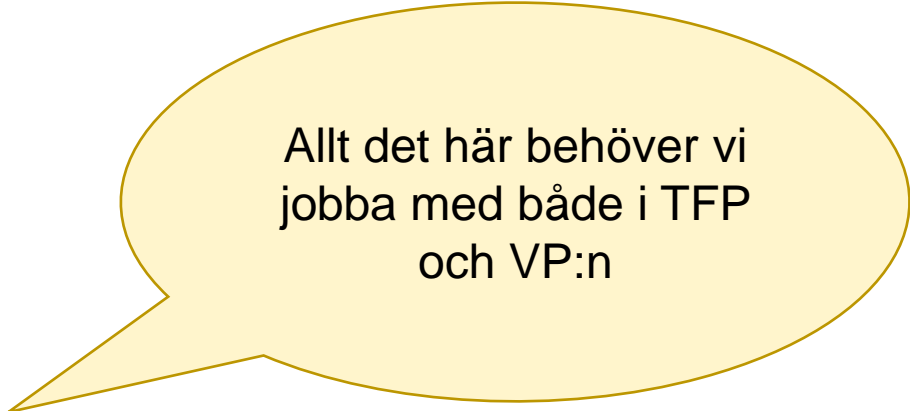
Källa: Kollektivtrafikbarometern 2022

\* personer över 18 år

# Resenärernas krav på kollektivtrafiken

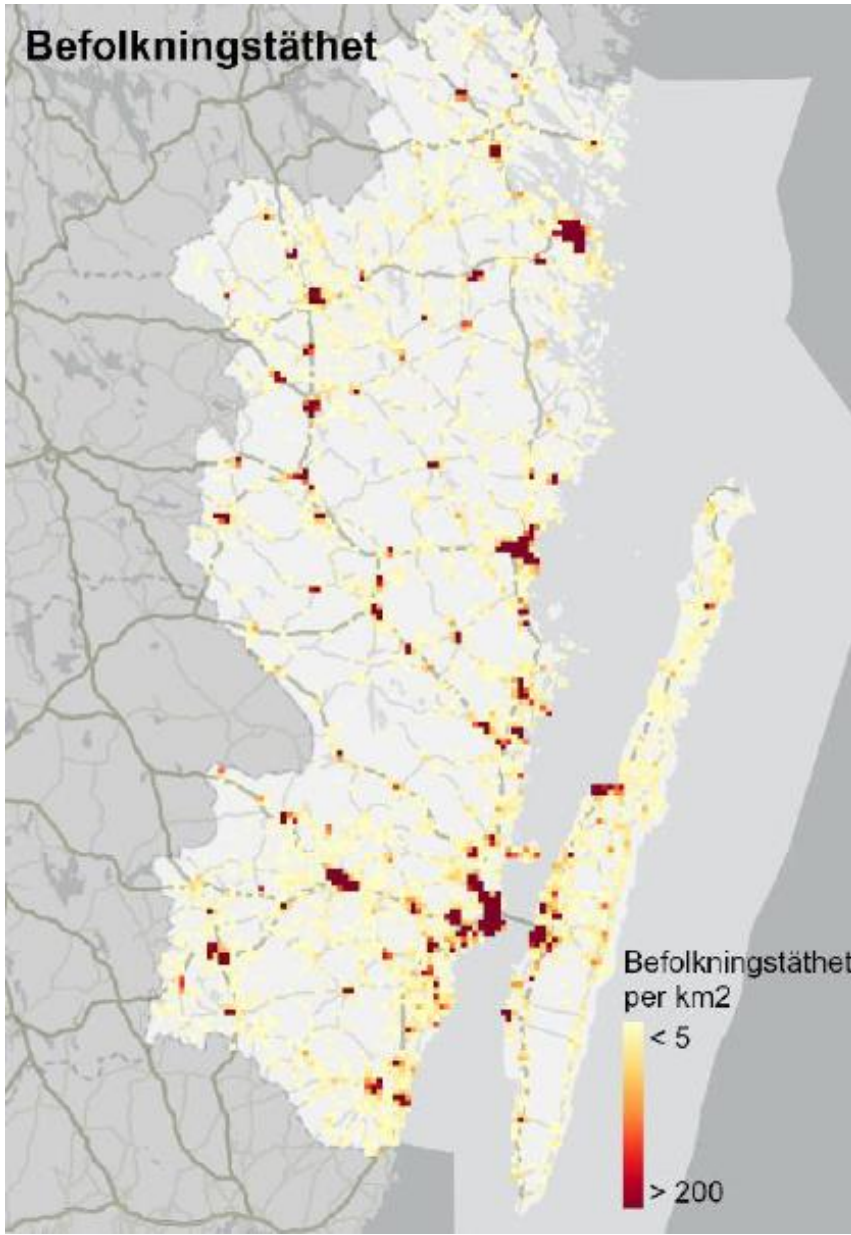
Trafikverket & SKR (2012) säger att kollektivtrafiken måste uppfylla merparten av faktorerna nedan för att upplevas som konkurrenskraftig gentemot bilen:

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

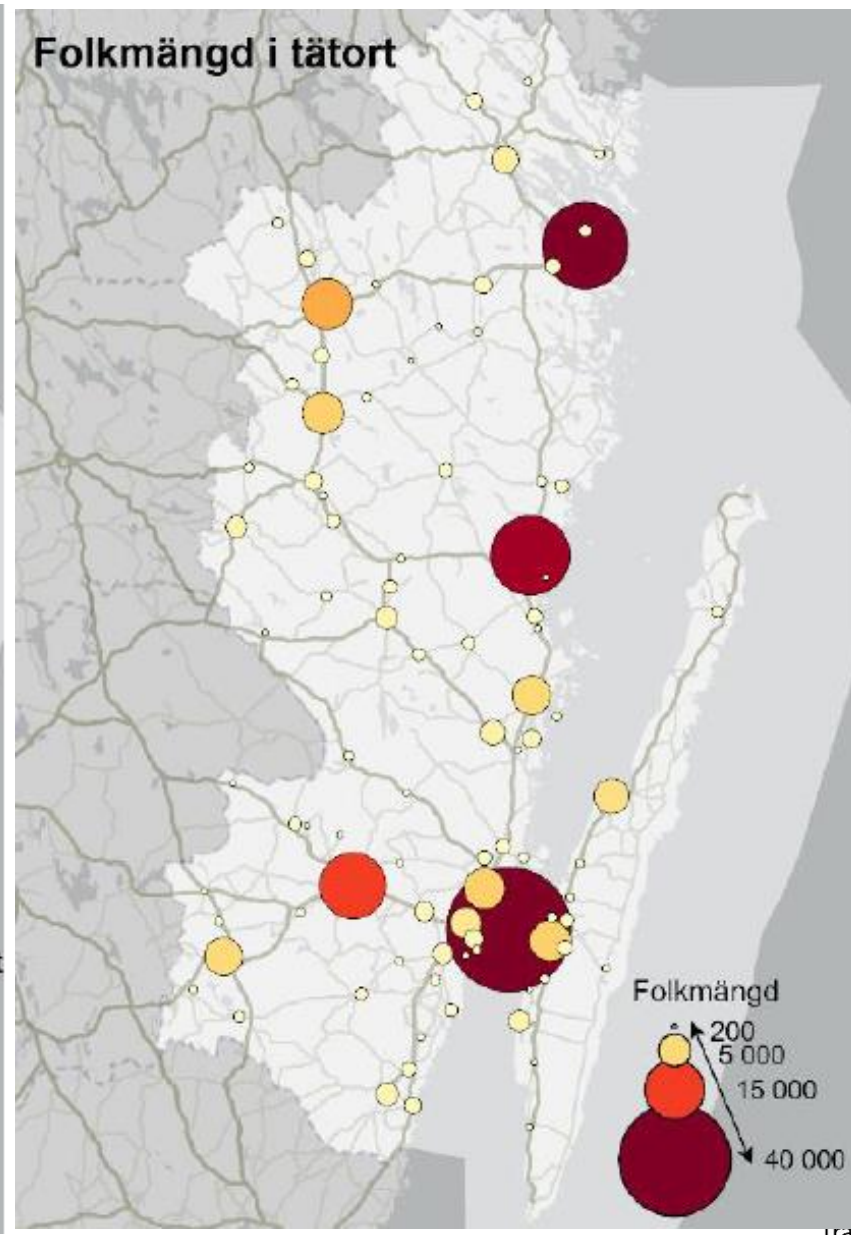


Allt det här behöver vi jobba med både i TFP och VP:n

# Befolkningstäthet



# Folkmängd i tätort



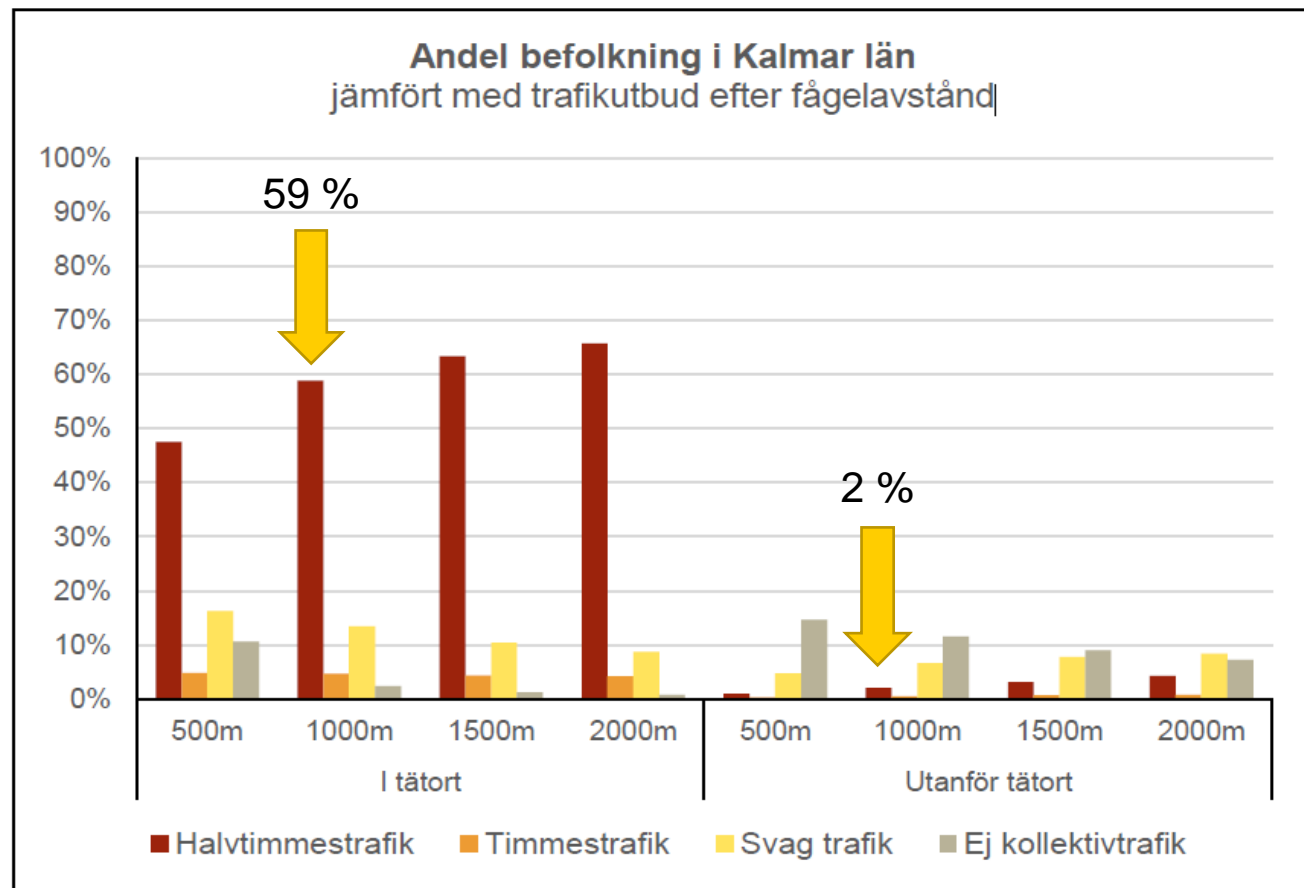
# KALMAR LÄN



Tranikerade vägar, exkl skoltrafik.  
Orter fler än 200 invånare.



## Så här många har tillgång till trafik med olika täthet



### Tillgång till hållplats med "halvtimmestrafik" (25+ avgångar)

Cirka 60 procent av länsinvånarna har tillgång till "halvtimmestrafik" inom 1 km (pilarna).

Cirka 70 procent av länsinvånarna har tillgång till "halvtimmestrafik" inom 2 km.

De övriga kan ha tillgång till glesare linjelagd trafik. 10 procent har inte tillgång till någon linjelagd kollektivtrafik alls inom 2 km.

Källa: Närhet till regional kollektivtrafik i Kalmar län, Tyréns 2022 (ej slutförd)

# Syfte och inriktning

## Vi behöver beakta både miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter

- Rättighet till särskilda persontransporter efter prövning
- Nå studier, arbete, vardagliga resor.
- Regional nytta (bl.a. förbättrad pendling, omvärldskontakt, grundläggande tillgänglighet)



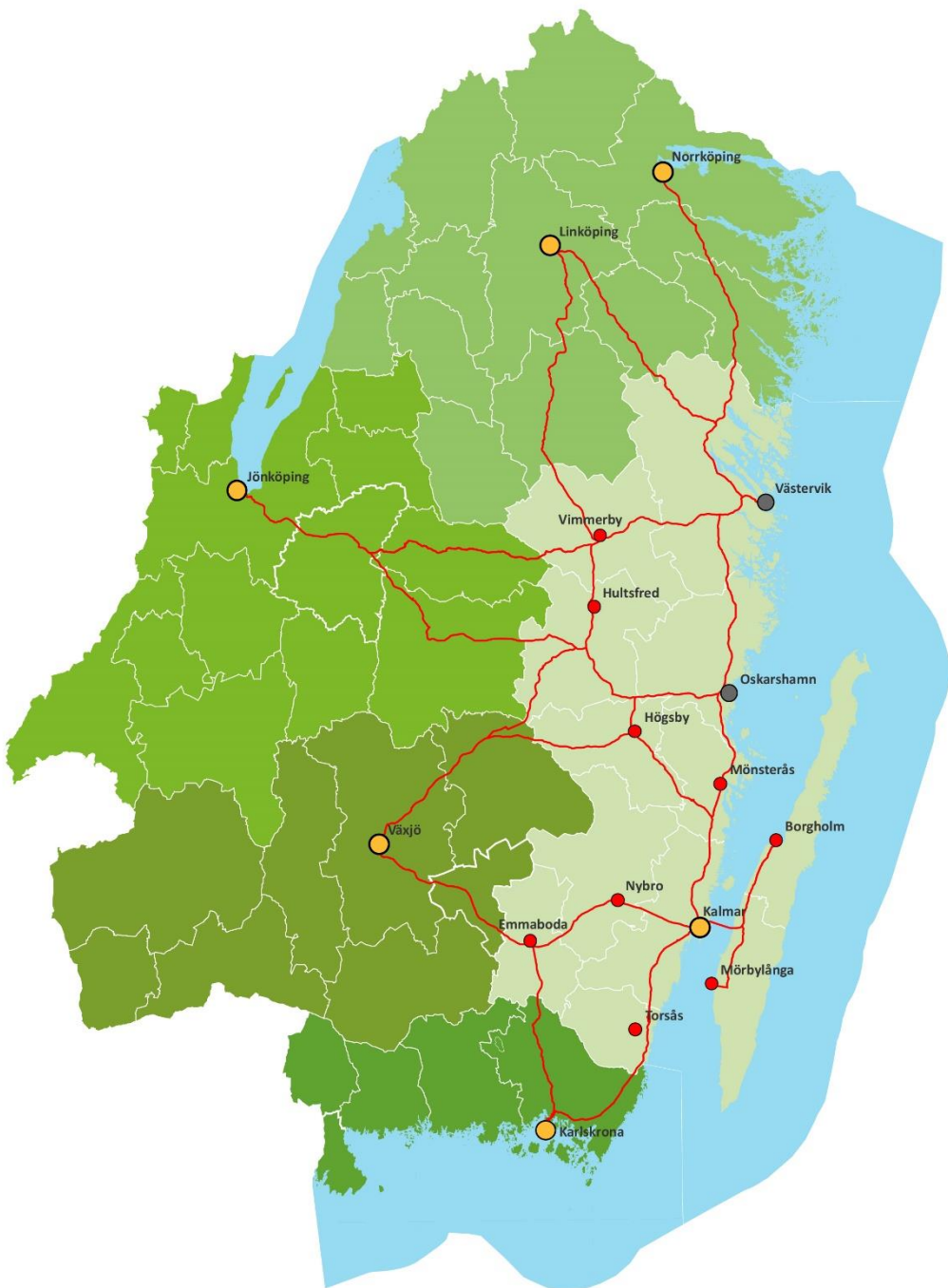
- Miljömässigt bra och energieffektiva drivmedel
- Ökad andel "utsläppsfri trafik" (el)
- Ekonomisk effektivitet utifrån politiskt beslutat mål om biljettintäkternas andel av trafik kostnaderna (självfinansieringsgrad).

# Hållbara resor storregionalt, regionalt och lokalt

## Syfte Storregionalt

Kollektivtrafiken ska knyta samman länets kommunhuvudorter med tillväxtmotorn Kalmar och de regionala kärnorna Västervik och Oskarshamn. Kopplingar ska också finnas till angränsande läns tillväxtmotorer.

Gemensamma trafiksystem i Sydsverige länkar samman vårt län med andra län, ger god omvärldskontakt och kopplingar till storstadsregionerna.



## KALMAR LÄN



Trafikerade vägar, exkl skoltrafik.  
Orter fler än 200 invånare.

# Hållbara resor storregionalt, regionalt och lokalt

## Syfte Regionalt

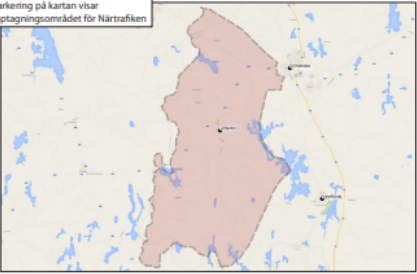
Kollektivtrafiken tillsammans med en god infrastruktur för gång och cykel ska ge förutsättningar för fler hållbara resor på vanliga avstånd till arbete, studier och andra vardagliga aktiviteter.

Bra hållplatser och bytespunkter med parkering för cykel och bil är viktiga för kombinerad mobilitet.

# Hållbara resor storregionalt, regionalt och lokalt

**Närtrafik Långasjö**

Markering på kartan visar upptagningsområdet för Närtrafiken



Måndag till fredag	Lördag
<b>ANMÄRKNING</b> <sup>2)</sup>	<b>ANMÄRKNING</b> <sup>1)</sup>
fr. landsbygden kring Långasjö A A A A	fr. landsbygden kring Långasjö A
till Långasjö 9.00 10.30 12.00 17.00	till Långasjö 9.40
till Emmaboda 9.20 10.50 12.20 17.20	till Emmaboda 10.00

Måndag till fredag	Lördag
<b>ANMÄRKNING</b> *	<b>ANMÄRKNING</b> <sup>1)</sup>
fr. Emmaboda 9.30 11.00 13.30 20.00	fr. Emmaboda 12.30
fr. Långasjö 9.50 11.20 13.50 20.20	fr. Långasjö 12.50
till landsbygden kring Långasjö A A A A	till landsbygden kring Långasjö A

**Avstigning och påstigning i Närtrafiken**  
Hpl Emmaboda stn, Emmaboda centrum, hälsocentralen, Bjurbäcksgården och Esplanaden

**Anslutningar med linjetrafiken kan finnas vid respektive måltort.**

**Anmärkning**

- \* resan måste beställas under ordinarie öppettider: Måndag-fredag 07.00-18.00, Lördag, Sön- och helgdag 08.00-17.00
- 1) resa på helgen måste bokas senast kl. 18.00 sista helgfria vardagen innan
- 2) resan måste beställas dagen innan avresa
- A tid för upphämtning/lämning meddelas vid beställning
- J går ej 24/12

Gäller från 7 december 2020 till vidare, med reservation för tidsbetsförändringar. Senast uppdaterad 201207



## Syfte lokalt - stadstrafik

Stadstrafiken ska erbjuda resmöjligheter för stora grupper människor till viktiga målpunkter i staden.

Stadstrafiken bidrar till minskad trängsel, mindre behov av parkeringsplatser och bättre miljö.

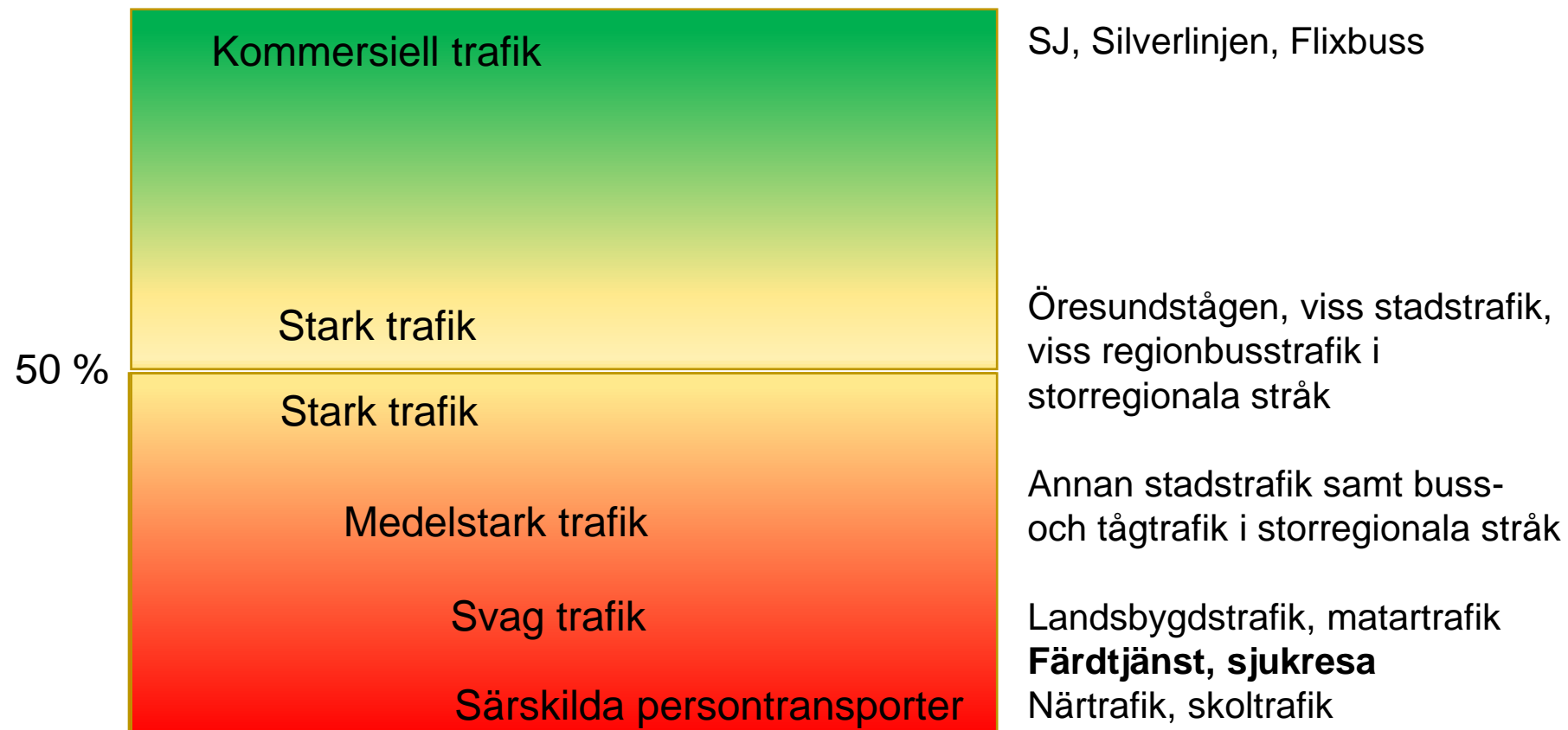
## Syfte lokalt – närtrafik

Närtrafiken ger en grundläggande tillgänglighet till samhällsservice i en målort samt koppling till linjelagd buss-/tågtrafik.

Närtrafiken är inte anpassad för resor till arbete och studier.

# Självfinansieringsgraden i dagens trafik

## typ av trafik



# Kostnader och intäkter



# Kollektivtrafikens kostnadsutveckling

- Under överskådlig tid bakåt ökade trafikkostnaderna med 2-3 % per år
- Kostnadsökning fr.o.m. mars 2022 10-25%
- På en kostnadsmassa om cirka 700 mnkr blir kostnadsökningen 70-175 mnkr
- Början av 2023 ligger i det högre intervallet

## Kan man inte höja biljettpriserna?

- 2023 budget inkluderar en höjning
- Ökning av biljettpriser med 5% ger 10-15 mnkr



## Självfinansieringsgrad utifrån definition i Trafikförsörjningsprogrammet

*”Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter.”*

## Utfall 2022

Biljettintäkter inkl. skolbiljetter, mnkr	250 013 mnkr
Trafikkostnader, mnkr	774 110 mnkr
<b>Självfinansieringsgrad, snitt</b>	<b>32,3 %</b>

En stor del av dagens trafik har en låg självfinansieringsgrad.

För att vi ska nå målet på 45 % krävs exempelvis:

- Ökade biljettintäkter på cirka 80 mnkr, eller
- Minskade trafikkostnader på 180 mnkr, eller
- En kombination av båda...

## Självfinansieringsgrad i Trafikförsörjningsprogrammet

# Exempel: Tio mil med buss respektive tåg

Självfinansieringsgrad = Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter

**Kalmar - Misterhult, buss - 109 km**



Direkt kostnad: cirka 2 300 kr

- **Krävs 12 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.**

**Kalmar - Hultsfred, tåg - 110 km (vägavstånd)**



Direkt kostnad: cirka 7 400 kr

- **Krävs 37 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.**
- Statsbidrag erhålls för trafik på Stångådalsbanan, inräknat i direkt kostnad ovan. Statsbidraget för år 2023 är 14,57 kr/km.

## Beräkning av biljettpris

- Rabatter/biljettyper gör att en biljett i snitt inte ger fullpris. Nuvarande beräkning ger snitt på ca 80% av fullpris.
- Biljettintäkten används för att beräkna hur många betalande resenärer som krävs att uppnå 50% självfinansieringsgrad på turen.

## Exempel: Stark och svag trafik

Självfinansieringsgrad = Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter

**Linje 160: Kalmar – Kåremo, ca 23 km**



Direkt kostnad: cirka 550 kr

- Krävs 7 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

**Linje 156: Högsby – Fliseryd, ca 20 km**



Direkt kostnad: cirka 780 kr

- Krävs 10 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

### Beräkning av biljettpris

- Rabatter/biljettyper gör att en biljett i snitt inte ger fullpris. Nuvarande beräkning ger snitt på ca 80% av fullpris.
- Biljettintäkten används för att beräkna hur många betalande resenärer som krävs att uppnå 50% självfinansieringsgrad på turen.

# Exempel: Tio mil på Tjustbanan

Självfinansieringsgrad = Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter

## Västervik – Linköping, 105 km

### Buss



Direkt kostnad: cirka 2 500 kr

- Krävs 13 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

### Befintliga tåg



Direkt kostnad: cirka 10 500 kr

- Krävs 46 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

### Nya tåg, ny depå



Direkt kostnad: cirka 12 500 kr

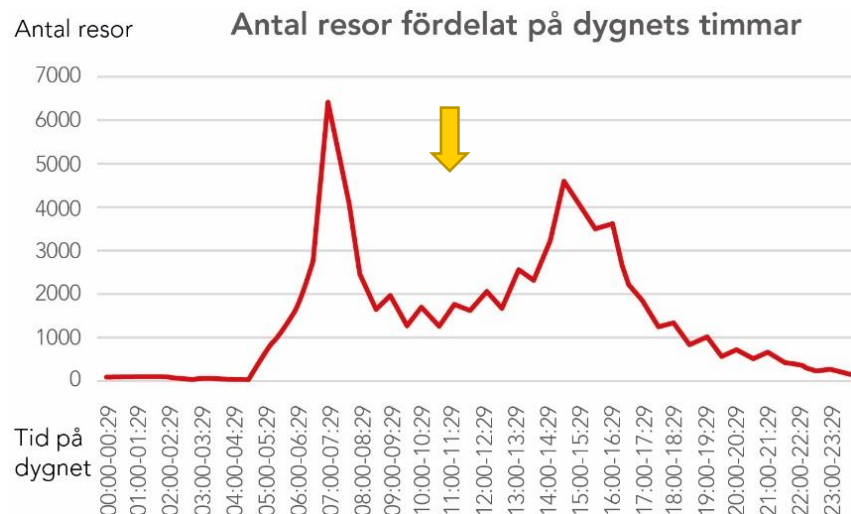
- Krävs 55 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.

#### Beräkning av biljettpris

- Rabatter/biljettyper gör att en biljett i snitt inte ger fullpris. Nuvarande beräkning ger snitt på ca 80% av fullpris.
- Biljettintäkten används för att beräkna hur många betalande resenärer som krävs att uppnå 50% självfinansieringsgrad på turen.

# Exempel: Närtrafik

Självfinansieringsgrad = Den del av den totala kostnaden för trafiken som täcks av biljettintäkter



## Närtrafik i landsbygd 20 kilometer



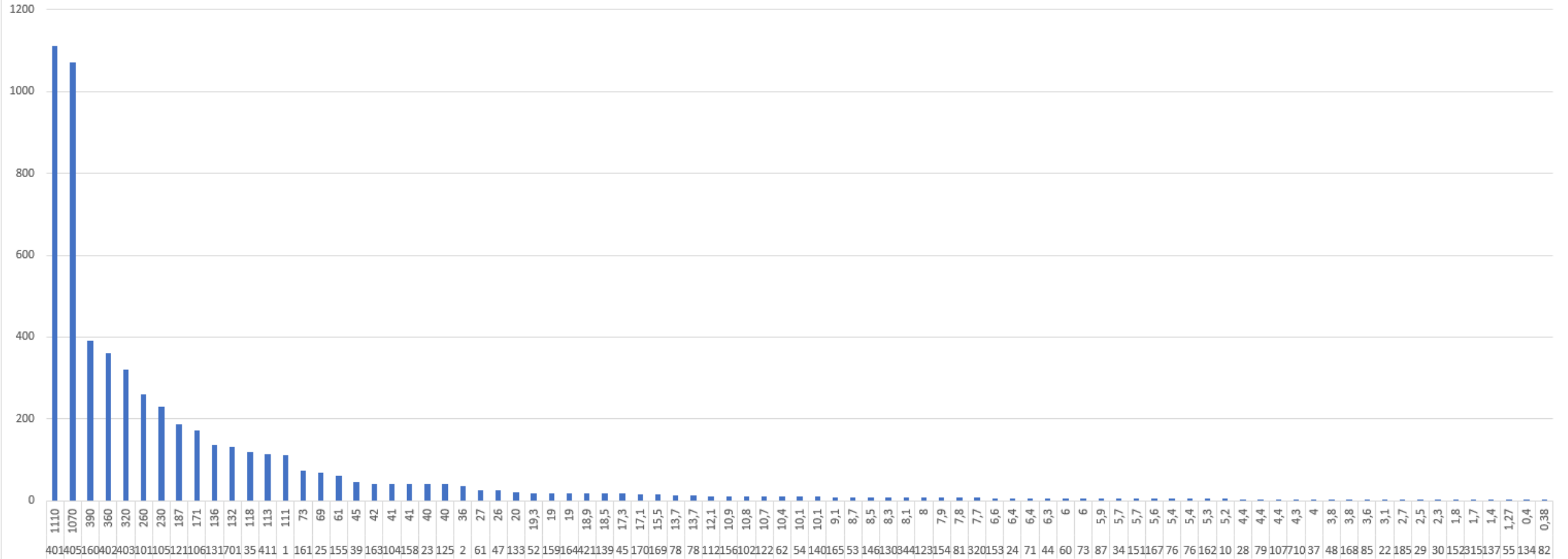
Direkt kostnad: cirka 370 kr

- Närtrafiken bygger på merutnyttjande av fordon för serviceresor, främst mellan peak-tider.
- Krav på dygnsvila för chaufförer gör att få fordon finns tillgängliga efter kl. 17.
- Prisexemplet bygger på dessa förutsättningar.
- Krävs 5 passagerare i snitt hela resan varje avgång för 50% finansiering.
- Max 4 passagerare bokningsbart för att hela fordonsflottan för serviceresor ska kunna nyttjas.

### Beräkning av biljettpris

- Biljettintäkten (fullpris) används för att beräkna hur många betalande resenärer som krävs att uppnå 50% självfinansieringsgrad på turen.
- Rabatter/biljettyper gör att en biljett i snitt inte ger fullpris, bl.a. fria resor för innehavare av färdtjänstillstånd.

# Resande i tusental



## Resande på olika busslinjer

# De viktigaste frågorna inför revideringen av trafikförsörjningsprogrammet...



- Hur ska den regionala kollektivtrafiken i länet se ut framöver?
- Hur stor del av reskostnaden ska resenären betala och hur stor del ska finansieras av skattemedel?

Frågorna hänger samman.



The background is a vibrant yellow with several overlapping, semi-transparent circles of varying shades. In the center, a heart shape is formed by the intersection of two overlapping circles. The text is centered within this heart.

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