

Remissyttrande över Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2025 – 2033

SPF Seniorerna i Kalmar län har beretts tillfälle att lämna synpunkter på Trafikförsörjningsprogrammet för Kalmar län 2025 – 2028. Vi vill lämna följande synpunkter.

För SPF Seniorernas cirka 10 000 medlemmar i länet är kollektivtrafiken mycket viktig. SPF delar målsättningen att skapa ett sammanhållet kollektivtrafiksystem på såväl storregional, regional som lokal nivå. Ett sammanhållet kollektivtrafiksystem som fungerar väl är av utomordentlig vikt inte enbart för att kunna ta sig till arbete och studier utan också för att kunna ta sig till allmän samhällsservice. För många äldre är kollektivtrafiken den enda möjligheten att kunna ta sig någonstans över huvud taget och bryta en isolering som tilltar med åren. Därför är kollektiva trafikförsörjningen i länet en av de högst prioriterade frågorna för SPF.

Förutsättningar och ramverk

Kollektivtrafiklagen som styr KLT:s verksamhet lyfter fram målet att tillgodose arbetspendling och vardagsresande. Vi menar att man här ska ta med ytterligare ett mål, nämligen att tillgodose människors behov av allmän samhällsservice. Detta är framför allt ett behov, som äldre resenärer har.

Att målen för trafikförsörjningsprogrammet är tidsbestämda tycker vi är bra och att en avstämning ska ske minst varje mandatperiod är lagom.

Programmet tar avstamp utifrån de värderingar och prioriteringar som formulerats i den regionala utvecklingsstrategin för att beskriva kollektivtrafikens inriktning fram till år 2033. SPF vill påminna om att vi i yttrandet över utvecklingsstrategin ansåg målbilden som målades upp i den regionala utvecklingsstrategin vara väl snäv. I vårt yttrande anförde vi då bl. a. att det är till fördel för ett samhälle, när de äldres breda erfarenhet tas tillvara. Med t.ex. ett väl utbyggt pensionssystem blir de äldre en stark konsumentgrupp. Dessutom är Kalmar län det län i landet som har den procentuellt sett äldsta befolkningen. Vi anförde vidare att länet år 2030 ska ha utvecklats till ett mönsterlän för äldre att leva i och där många äldre då av den anledningen kommer att bosätta sig här i länet. Det är en faktor som ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem måste ta höjd för i framtiden och pensionärer gillar att resa.

SPF vill i det sammanhanget varna för att ett trafikförsörjningsprogram som fotas på en för snäv målbild riskerar att också i sitt förverkligande blir för begränsad och därmed också mindre hållbart.

Kalmar län idag

Det faktum att Kalmar län har en hög andel äldre är en anledning till att vi från SPF vill understryka vikten av att de allmänna kommunikationsmedlen ska vara anpassade för äldre och funktionshindrade. Vi har funnit att Närtrafiken är ett lämpligt trafikslag för dessa grupper och att det följaktligen bör prioriteras i framtiden.

Att de arbets-och studierelaterade resorna procentuellt har minskat de senaste åren kan möjligen bero på att den äldre befolkningen, som framför allt utnyttjar kollektivtrafiken för att kunna ta del av allmän samhällsservice, har tagit en större del av den totala resandekakan. Här finns det alltså anledning att beakta de äldre resenärernas önskemål om olika resetjänster i framtiden.

SPF förordar att kollektivtrafiken bygger på tre ben i stället för två. Förutom pendling till arbete och studier bör resor till allmän samhällsservice ingå som en tredje jämförbar storhet.

Andelen körkort i Kalmar län är högre än genomsnittet i landet. Med stigande ålder minskar bilkörandet och kollektivtrafiken kommer in i stället. Det gör att de äldre har ett ökat behov av kollektivtrafik framöver. Färre äldre bakom ratten påverkar kanske olycksstatistiken positivt, men då måste verkligen kollektivtrafiken svara upp mot de tidigare bilförarnas önskemål.

Regionens strävan att stärka den länsöverskridande pendlingen är lovvärd, men man bör rikta större uppmärksamhet på riktningen mot Linköping och Östergötland. Både vad gäller vägnät och tågförbindelser mellan Kalmar län och Östergötlands län finns det en betydande förbättringspotential.

Trafikförsörjningsprogrammet betonar vikten av goda flygförbindelser. Här vill vi understryka angelägenhetsgraden av att Arlandaanslutningen kan återupptas så snart som möjligt.

Kalmar läns samhällsstödda trafik idag

Beskrivningen av närtrafikområdena och hur verksamheten organiseras inom varje område är ofta okända storheter för de människor som bäst skulle behöva denna information. Här finns en del att göra från KLT:s sida för att förbättra informationen om denna tjänst.

BRT-trafiken som beskrivs i kap 3 är en uppskattad kollektivtrafik längs länets kust, både snabb och pålitlig. Den sträcker sig norrut, men ännu inte längre än till Västervik. En fortsättning norrut är ett önskemål från SPF:s sida.

Vi uppskattar det pågående arbetet med tillgänglighetsanpassning för äldre och personer med funktionsnedsättning. Det vi efterfrågar i det här sammanhanget är en förenklad biljetthantering med fler möjliga betalningsalternativ och enkla instruktioner om hur man ska använda dem.

Volymen av särskilda persontransporter förväntas öka framöver. Här bör KLT ta höjd för det kommande behovet och bemanna sin transportflotta och personalstyrka så man kan möta de kommande utmaningarna.

Nöjdheten med de särskilda persontransporterna är glädjande nog mycket hög. Med ökande volymer och bristande resurser är risken uppenbar att nöjdhetsgraden sjunker. Det gäller därför att rusta inför kommande behovsökning.

Tack vare att resmönstret ser ut som det gör med arbets- och studiependling finns det utrymme mitt på dagen för en kollektivtrafik som kan inrikta sig på äldres behov av resor för att kunna ta del av allmän samhällsservice, båda i form av reguljär kollektivtrafik och beställningstrafik.

Trafikförsörjningsprogrammet understryker kollektivtrafikens betydelse för den sociala sammanhållningen och noterar att den bidrar till en mer hållbar och effektiv resursanvändning. Detta vill vi gärna understryka. Vi vill dessutom lyfta fram, att en ökad social sammanhållning motverkar den ofrivilliga ensamheten, som många människor i dagens samhälle lider av. Skulle Regionen våga ta steget och införa avgiftsfria resor för den äldre befolkningen, åtminstone vissa tider på dygnet tror vi, att det skulle göra mycket för folkhälsan.

Vi vill komplettera illustrationerna på sid 20, som gäller entimmes- och halvtimmestrafik. För de äldre resenärer som har minst två km till närmaste busshållplats är cykel inget alternativ. Här krävs ett anslutningsfordon typ en Närtrafikbuss som man vid behov kan anropa.

Kalmar läns framtida kollektivtrafik

Trafikens inverkan på klimat och miljö behöver minskas säger man i programmet. Detta instämmer vi till fullo i. När man sedan kommer in på behovet av ökad digitalisering för biljett- och betalningslösningar är vi oroliga för, att dessa lösningar leder till att äldre människor kan få problem med att lösa biljett. Det måste för det första vara enkelt att lösa biljett och för det andra måste det finnas alternativa betalningsmöjligheter för äldre utan digital erfarenhet.

Trafikförsörjningsprogrammet betonar vikten av, att arbetet med tillgänglighetsfrågor breddas, allt för att underlätta för äldre att åka kollektivt. Vi vill naturligtvis precis det samma. Det gäller dock, att insatserna inte stannar vid informationsbroschyrer eller liknande utan blir åtgärder som verkligen gör skillnad för den stora gruppen äldre resenärer.

Bilden med de tre cirklarna på sid 27, som visar hållbarhet ur tre olika aspekter för kollektivtrafiken i Kalmar län: miljömässig, ekonomisk och social är föredömlig som illustration för målsättning i det kommande trafikförsörjningsprogrammet.

Programmet betonar vikten av att prioritera städernas och de storregionala stråkens behov för arbets- och studiependling. Vi har ingen annan åsikt, men menar att behovet av resor till allmän samhällsservice också är ett viktigt uppdrag för den allmänna kollektivtrafiken. Det betyder att Regionen har tre viktiga uppgifter för kollektivtrafiken: arbetsresor, studiependling samt resor för att människor ska kunna ta del av allmän samhällsservice.

Att de utpekade noderna, som ska utgöra knutpunkter för den glesare linjetrafiken, också blir nav för Närtrafiken, tycker vi är alldeles utmärkt. Närtrafiken ska då, på anrop, kunna hämta människor i byar, där minst ca 20 personer bor.

De tre tillväxtmotorerna: Tillväxtmotorn Kalmar kommun – Funktionell regionbusstrafik - Strategiska noder bör anser vi, kompletteras med ett fjärde: Glesbygdskriteriet. Glesbygdskriteriet ska, gälla för boende på orter med minst 20 invånare. De ska ha åtminstone en regelbunden kollektivtrafikmöjlighet per dag för att kunna ta sig fram och åter till en nod, måndag till fredag.

Mål för kollektivtrafiken

Vi skulle vilja utöka antalet mål för kollektivtrafiken med ytterligare ett: Tillgänglighet för äldre.

Visserligen är kollektivtrafikens tillgänglighetsanpassningar tillämpliga på gruppen äldre, men, vi menar att åldersgruppen är betydligt bredare än så och därför bör ges en egen identitet. Målet på sikt ska även vara, att äldre ska kunna åka gratis. Då försvinner allt krångel förknippat med biljetthantering.

För övrigt ställer vi oss bakom de övriga angivna sju målen för kollektivtrafiken. Vi kan ibland tycka att måtten för hur målen mäts är väl optimistiska, men inte orealistiska. Vi har i närtid i Kalmar blivit medvetna om att bussarnas utrymmen för barnvagnar, rullatorer mm är begränsade och att resenärer av den anledningen blivit avvisade. Detta är något som man i den kommande målsättningen för rörelsehindrade måste komma till rätta med.

Avslutningsvis i detta kapitel vill vi särskilt betona, att skyddet av miljön är viktigt och vi är angelägna om att de uppsatta målen för minskad energianvändning verkligen kan uppnås.

Strategiska val

Av Kalmar länstrafiks tre strategiska val: Strategier, Effekt och Mål vill vi särskilt lyfta fram Effekt. Vi vill se, att det blir enklare och säkrare att välja hållbara resval. Vi vill se fler hållbara resmöjligheter för tillgängliga medel och vi vill se, att det blir enklare att förstå och använda sig av den framtida kollektivtrafiken.

De tre fokusområdena: Tillväxtmotorn Kalmar, Funktionell regionbusstrafik och Strategiska noder vill vi, som ovan nämnts, komplettera med Glesbygdskriteriet – allmän samhällsservice.

Denna funktion ska, som vi ovan anför, binda samman de identifierade noderna med byar och boendecentra med minst ca 20 personer boende, som har behov av regelbunden kollektivtrafik, måndag till fredag, eventuellt kompletterad med beställningstrafik. Den service som kan behöva tillgodoses förutom handel kan t ex vara besök på hälsocentral och distriktstandläkare.

Resevillkor och prissättning behöver samordnas mellan de olika angränsande regionerna och på sikt över hela landet. Biljett och betalsystem behöver dessutom utvecklas och förenklas.

Det ska egentligen inte behövas några förkunskaper hos användaren för att kunna lösa en biljett.

Riktlinjer för trafikens upplägg och utförande

Det ska finnas tillgång till grundläggande trafik, som ger möjlighet att nå basservice och tillgång till anslutning till tätare trafik. Detta instämmer vi i. Vi menar, som programmet också påpekar, att det finns behov av att utreda samspelet mellan olika trafiktyper på landsbygden. I det sammanhanget vill vi framhålla "Exemplet Gamleby" som ett utomordentligt föredöme för en tillgänglig, effektiv och bra kollektivtrafik inte minst för äldre, där finns även Taxi med som ett komplement till i första hand närtrafiken.

Gamleby är en strategisk nod så som det beskrivs i programmet. Till och från Gamleby centrum och resecentrum, alltså järnvägsstationen, går kollektiv fjärrtrafik, linjer från omkringliggande orter och närtrafiklinjer från landsbygden. Dessutom har företaget Gamleby Taxi och Buss AB på eget initiativ startat och driver en kommersiell linje, byaturen, inom Gamleby tätort. Turen är anmäld till KLT och finns med i bilaga två i programmet. Det är en anropsstyrd trafik som körs två gånger i veckan tisdagar och fredagar. Turerna startar kl. 09:00 – 09:30 och går till Gamleby köpcentrum. Turen går sedan hem från Gamleby köpcentrum 2 timmar senare. Du hämtas och lämnas utanför din bostad och åker i mindre bussar som tar max 19 passagerare och är fullt utrustade för att transportera personer med funktionsvariationer och som tar rullatorer och barnvagnar. Det är en mycket uppskattad tur inte minst av de äldre. Med taxi som komplement till framför allt närtrafiken blir det ett mer heltäckande trafiksystem som gör tillgängligheten inte minst för äldre betydligt bättre. Studera "Exemplet Gamleby" och ta efter!

Trafiken måste, som programmet anger, anpassas efter antalet resande. Vid lågt resandeunderlag ska en bedömning göras om trafiken ska läggas om från linjetrafik till närtrafik. SPF vill framhålla att det vid en sådan omläggning verkligen blir en ersättning med närtrafik. Ett för litet resandeunderlag får aldrig tas som intäkt för nedlagd kollektivtrafiklinje utan ersättning av närtrafik. Det omvända förhållandet är inte lika självklart, d.v.s. när närtrafik ersätts med en fast linje. Vid ett sådant tillfälle måste också en bedömning göras hur närtrafiken fungerar som resandeanternativ och service för de äldre. Exemplet med ändringen av linjen 421 i Kalmar från närtrafik till fast linje, 404 är ett sådant varnande exempel på en felaktig justering som drabbat många äldre och som SPF påtalat i annat sammanhang.

Öppet marknadstillträde och allmän trafikplikt

Vi har inget att invända mot att kollektivtrafikföretag på marknadsmässiga grunder upprätthåller trafiklinjer runt om i länet. Det gäller inte minst taxi som vi ovan anförde. Det viktiga är dock att kollektivtrafiken blir så heltäckande och effektiv som möjligt.

Kalmar län har en av Sveriges äldsta befolkningar och gruppen äldre ökar kraftigt sett över en 20-årsperiod. Det är ett faktum som framöver måste få genomslag i kollektivtrafiken och för de särskilda persontransporterna. Från SPF:s sida är vi oroliga för att äldre och sjuka människor kan komma att drabbas av bristen på både fordon och förare, då det gäller resor

med färdtjänst och sjuktransporter. Här måste Regionen planera för kommande behov med satsningar på resursförstärkningar av olika slag.

Ekonomisk beskrivning

Det faktum att befolkningen i Kalmar län hela tiden blir äldre ställer alltså högre krav på kollektivtrafiken både volymmässigt och kvalitetsmässigt. Den samordning mellan olika former av persontransporter, som försörjningsprogrammet förutspår måste alltid ske med stor hänsyn taget till de äldre människor som blir berörda.

God ekonomi är en viktig grund för att utmaningarna inom kollektivtrafiken ska kunna hanteras. Trafikförsörjningsprogrammet har som målsättning att öka biljettintäkterna. Vi från SPF anser att det finns vinster att göra, om man bara kan få befintliga betalsystem att fungera mer tillförlitligt. Allt för ofta möts man av beskedet från busschauffören att han/hon inte kan ta emot betalning för att systemet ligger nere. Vi förordar att krafttag tas mot denna företeelse och andra alltför ofta förekommande praktiska problem som länets kollektivtrafik belastas av.

Samråd och dialog

Arbetet med ett kommande trafikförsörjningsprogram har varit en arbetsprocess med många dialogmöten, både fysiska och digitala samt samrådsmöten. Allt detta är gott och väl. När slutprodukten inom kort ligger på bordet, önskar vi inom SPF att få ta del av det förslaget och en möjlighet till eventuellt kompletterande synpunkter, innan det går till Regionfullmäktige för slutgiltigt antagande.

Sammanfattning

SPF Seniorerna anser att trafikförsörjningsprogrammet är fotad på en **för snäv målbild** i det regionala utvecklingsprogrammet. År 2030 har länet förhoppningsvis utvecklats till ett mönsterlän för äldre och många har efter uppnådd pensionsålder valt att flytta till länet. Det är en faktor som ett väl utbyggt kollektivtrafiksystem måste tas höjd för i framtiden.

SPF förordar att kollektivtrafiken **bygger på tre ben** i stället för två som programmet förutsätter. Förutom pendling till arbete och studier bör resor till **allmän samhällsservice samt sociala resor** ingå som en tredje jämförbar storhet.

SPF anser att **gratis kollektivtrafik för äldre** har en positiv betydelse i ett trafikförsörjningsprogram. SPF har vid flera tillfällen begärt en utredning för att visa alla de positiva samhällspolitiska effekter ett sådant beslut skulle leda till.

SPF anser att ett **fjärde strategiskt val** för glesbygden tillförs de strategiska valen: Tillväxtmotorn Kalmar, Funktionell regionbusstrafik och Strategiska noder. En **Glesbygdstrategi bör formuleras** utifrån, att personer på orter med **minst 20 boende** ska ha en fast kollektiv trafikmöjlighet att ta sig fram och åter till en strategisk nod varje dag måndag – fredag.

SPF anser att ett **sammanhållet gemensamt biljettsystem** för kollektivtrafiken bör byggas upp i sydostregionen med Skånetrafiken, regionerna Blekinge, Kronoberg, Jönköping och Kalmar samt Östergötland samt på sikt för hela landet.

SPF anser att **Arlandaanslutningen** ska **återupptas** så snart som möjligt.

SPF förordar att **tillgänglighet för äldre** tillförs som eget mål tillsammans med de åtta mål som programmet ställt upp.

SPF anser att i kriterierna för **noderna** också bör ingå någon form av **sjuk- och tandvård**.

SPF anser att **närtrafiken bör byggas ut och marknadsföras** på ett bra och tydligt sätt.

SPF förordar att ett **system med anropsstyrd taxi** som komplement till närtrafiken införs i länet med förebild i "**Exemplet Gamleby**".

SPF instämmer i att trafiken måste anpassas efter antalet resande men vill framhålla att en sviktande **fast linje alltid ska ersättas med närtrafik**. Ett omvänt förhållande är inte lika självklart. I ett sådant fall måste också stor hänsyn tas, vid bedömningen, till hur närtrafiken fungerar som resandemöjlighet och service för de äldre.

SPF kan acceptera en **samordning av transporter med vården** under förutsättningar att transporttiden för en patient **ges en maxgräns**. SPF förordar att en resa för en person till en vårdinrättning **inte får överskrida två timmar** i vardera riktningen.

SPF anser att **förluster av biljettintäkter** på grund av strul med biljettsystem eller andra praktiska problem snabbt måste **arbetas bort** för att få en mer ekonomiskt hållbar kollektivtrafik.

SPF Seniorerna Kalmar län



Sven-Erik Karlsson
Distriktsordförande



Tomas Fröler
Trafikansvarig



Agne Hansson