

Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019



DET ATTRAKTIVA BLEKINGE

Utveckling drivs av människor. Så inleds Blekingestrategin som är vår samlade strategi för länets utveckling där kollektivtrafiken spelar en viktig roll.



Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2019 -remissutgåva.

Dnr: 503-66-2014

Version A beslutad av Regionstyrelsen 2015-09-02

2015-09-08/magfor

Innehållsförteckning

1.	Sammanfattning	2
2.	Bakgrund och förutsättningar	2
2.1	Krav och begränsningar	2
2.2	Processbeskrivning.....	3
2.3	Definitioner och begrepp	3
2.4	Upphandlad eller kommersiell trafik	4
2.5	Ambitioner och strategiska dokument	4
3.	Syfte.....	6
4.	Attraktiva Blekinge.....	6
4.1	Blekingestrategins insatsområden	7
4.2	Horisontella perspektiv.....	8
4.3	Blekinge och kollektivtrafiken vision 2050	9
5.	Kollektivtrafiken idag	10
5.1	Flera nivåer med olika syften.....	10
5.2	Pendlingsbar kollektivtrafik.....	11
5.3	Blekingetrafiken	14
5.4	Kommersiell trafik	19
5.5	Marknadsanalys	20
5.6	Allmän trafikplikt	20
5.7	Infrastruktur och stadsplanering.....	21
6.	Samrådsredovisning	25
7.	Behovsanalys	25
7.1	Valfrihet	25
7.2	Utveckling och tillväxt.....	27
7.3	Miljö och klimat.....	29
8.	Mål	30
8.1	Målbild.....	30
8.2	Mätbara och tidsbestämda mål	30
8.3	Ekonomi och taxor	35
9.	Strategiska val, ramar och riktlinjer	35
10.	Miljöbedömning.....	35
11.	Ekonomi	36
12.	Våra roller.....	37
13.	Avslutning, så här går vi vidare	38
14.	Källförteckning TFP 2016 – 2019	39

Bilaga 1. Förteckning tillgänglighetsanpassade hållplatser

Bilaga 2. Regler hållplatser kommersiell kollektivtrafik

Bilaga 3. Samrådsredovisning

Bilaga 4. Referat från strategiska dokument

1. Sammanfattning

Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016 – 2019 innehåller politiska mål och riktlinjer för planeringen av kollektivtrafiken i Blekinge. Det beslutas av regionstyrelsen i Region Blekinge som är regional kollektivtrafikmyndighet. Föreslagen ambitionsnivå och formulerade mål grundar sig på tidigare beslutade strategiska dokument med Blekingestrategin i centrum samråd med olika samhällsgrupper och Region Blekinges analys av hur kollektivtrafiken kan bidra till att nå olika mål för samhällsutvecklingen. Tekniskt uppfyller programmet krav i kollektivtrafiklagen 2010:1065.

Mycket tid har lagts på att sammanställa politiskt beslutade dokument och genomföra samråd med olika grupper för att få en samlad bild av vilka samhällsmål kollektivtrafiken kan bidra till. Region Blekinges verksamhetsområde Trafik har bidragit med sin bild av vilka utvecklingsmöjligheter som finns inom kollektivtrafiken. Slutligen har pågående processer som Sverigeförhandlingen och åtgärdsvalsstudie på Blekinge Kustbana gett grunden till en vision för Blekinge och kollektivtrafiken 2050. Visionen är i sin tur en del av underlaget till formulerade mål som styr trafikplaneringen.

Målavsnittet innehåller en målbild med hörnstenarna valfrihet, Utveckling och tillväxt samt miljö och klimat som ger en bra täckning av Blekinges önskade utveckling. För att nå målbilden har 24 mätbara mål formulerats inom sex områden. Fyra utpekade trafiksatsningar, samt målet att nå 15 miljoner resor i kollektivtrafiken 2030, innebär kostnadsökningar jämfört med Region Blekinges verksamhetsplan för 2016. I ekonomiavsnittet beskrivs bedömningar av när olika trafikförslag belastar budgeten och hur kostnaden fördelas på intressenterna.

Programmet avslutas med ett avsnitt om hur arbetet bör fortskrida för att föreslagna satsningar ska ge önskat resultat. Olika delar av samhället och kollektivtrafikorganisationen har möjlighet att påverka kollektivtrafikens utveckling och samverkan på flera nivåer är nödvändig för att målen ska nås.

2. Bakgrund och förutsättningar

2.1 Krav och begränsningar

Kollektivtrafiklagen 2010:1065 trädde i kraft 1 januari 2012 efter regeringsbeslut 2010. Det finns olika sätt att beskriva ursprunget till lagen men två delar täcker in stora delar av vad regeringens utredare såg som brister i det tidigare systemet.

- Kommersiella krafter hade begränsade möjligheter att komma in på kollektivtrafikmarknaden för att komplettera utbudet från den samhällssubventionerade trafiken.
- Kopplingen mellan samhällsplaneringen i stort och planeringen av kollektivtrafiken ansågs för svag vilket bl.a. kopplades till brister i inflytande från den politiska ledningen. (Näringsdepartementet 2009)

Med dessa förutsättningar utformades lagen med ett antal paragrafer som idag styr både kollektivtrafikorganisationens utformning, dess arbetssätt och trafikens utformning. Skrivningarna nedan är reducerade varför hänvisning till ordinarie lagtext rekommenderas vid behov.

Kollektivtrafiklagen i sammandrag

- §1 Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.
- §2 I varje län ske det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)
- §8 Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.
- §9 TFP ska tas fram i samråd med RKM i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer m. f.l.
- §10 Innehållskrav på trafikförsörjningsprogrammet:
 1. Behov av regional kollektivtrafik
 2. Även kommersiell trafik
 3. Åtgärder för att skydda miljön
 4. Mål för anpassning för personer med funktionsnedsättning
 5. Tillgängliga bytespunkter
 6. Omfattning av färdtjänst och prissättning av denna

(Svensk författningssamling, Lag (2010:1065) om kollektivtrafik)

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för regionens utveckling varför den ska utformas i linje med de strategier som är framtagna på högsta politiska nivå i Blekinges kommuner, Landstinget i Blekinge och i dess samverkansorgan Region Blekinge.

2.2 Processbeskrivning

Kollektivtrafikmyndighetens arbete ska bygga på bl.a. samråd enligt lagtexten. Syftet är att de delar av samhället som har inflytande över kollektivtrafiken och de delar av samhället som är beroende av densamma ska vara en viktig del av processen när dokumentet tas fram. Nedan följer en beskrivning av den fortlöpande processen med den strategiska planeringen av Blekinges kollektivtrafik från framtagandet av Trafikförsörjningsprogrammet via genomförandet av åtgärder till uppföljningen av beslutade mål.

- 2014: Sammanställning av övergripande och strategiska dokument som är politiskt beslutade och där kollektivtrafiken har en väsentlig påverkan. De mest centrala är kommunernas översiktsplaner, blekingestrategin, länsstyrelsens klimat- och energistrategi, länstransportplanen och trafikförsörjningsprogram 2012-2015. Under året fördes inledande samtal med länets politiker i kommuner och landstinget samt med vissa resenärsorganisationer för att få en grund för dokumentets utformning. På tjänstemannanivå har utformningen diskuterats såväl internt på Region Blekinge som med kommuner, landstinget och trafikverket.
- 2015: Efter att formerna har satts har Blekinges näringslivsorganisationer, resenärsgupper, berörda kollektivtrafikföretag, grannlänens regionala kollektivtrafikmyndigheter och berörda myndigheter varit viktiga delar av utvecklingsarbetet. En remissversion av dokumentet har efter färdigställande på tjänstemannanivå beretts av trafiknämnden och beslutats av regionstyrelsen. Under perioden september – november har dokumentet varit ute på formell remiss. Efter presentation av samrådssynpunkter och remissvar har en slutversion av dokumentet beretts av trafiknämnden och slutligen beslutats av regionstyrelsen i Region Blekinge. Ett intensivt arbete och ett värdefullt engagemang från många representanter för kollektivtrafiken i Blekinge har pågått under 2 år. Förhoppningarna är att detta har skapat en stark förankring i länet vilket är avgörande för att programmets mål ska kunna uppnås. En redovisning av olika samråd finns senare i en bilaga till detta dokument.
- En viktig del av processen är uppföljningen av fastställda mål och riktlinjer. Kollektivtrafikmyndigheten kommer regelbundet mäta beslutade mål och presentera dessa som en del i beskrivningen av trafikens utveckling och hur detta påverkar andra delar av samhällsutvecklingen i Blekinge. Regionstyrelsen kommer fortlöpande att hållas informerad om den operativa verksamheten för att bibehålla en god kunskap om att kollektivtrafiken planeras i enlighet med beslutade riktlinjer. Avvikelser från mål noteras för att bli underlag för beslut om förändringar i verksamheten eller grund för nya riktlinjer i kommande trafikförsörjningsprogram.

2.3 Definitioner och begrepp

Myndigheten Vanligt förekommande benämning av regionala kollektivtrafikmyndigheten i Blekinge. En nationell förkortning som ofta används för de olika myndigheterna i respektive län eller region är även RKM. Kollektivtrafikmyndigheten på Region Blekinge består av enhet inom verksamhetsområdet region utveckling på Region Blekinge med regiondirektören som ansvarig tjänsteman. Beslutande organ är regionstyrelsen. Operativt organ är Verksamhetsområde trafik/Blekingetrafiken.

Trafikföretag eller kollektivtrafikföretag är företag som utför kollektivtrafik. Trafikföretag kan bedriva trafik via avtal med Region Blekinge eller bedriva kommersiell trafik i egen regi där samarbete ändå kan förkomma t.ex. på informationsområdet. Det finns även kollektivtrafikföretag som idag inte har samarbete med Regio Blekinge.

Regional kollektivtrafik är ett viktigt begrepp i kollektivtrafiklagen och beskriver kollektivtrafik 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. Allmän trafikplikt får endast hantera Regional kollektivtrafik.

Allmän trafikplikt Med allmän trafikplikt avses den kollektivtrafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer ska vara ett ansvar för samhället. Denna trafik ska beskrivas och formellt beslutas av myndigheten. Trafiken ska därefter upphandlas och regleras enligt politiskt beslutade riktlinjer. Beslut om allmän trafikplikt är en viktig information till såväl invånare och näringsliv som till trafikföretag som avser utföra kommersiell trafik.

Kommersiell trafik är kollektivtrafik som inte regleras genom avtal med det offentliga. Kommersiell trafik bedrivs, efter anmälan till myndigheten, av trafikföretag utifrån rent marknadsmässiga bedömningar och utan styrning från myndigheten. Samarbete gällande t.ex. hållplatser, biljettgiltighet eller information kan förekomma.

Trafikorganisatör Operativt ansvarig avdelning i region, regionförbund eller landsting som upphandlar och förvaltar trafikavtal samt planerar och organiserar kollektivtrafiken i en region i de delar som kollektivtrafikföretaget inte har ansvar för. Trafikorganisatörens ansvar bestäms ofta i regionala kollektivtrafikmyndighetens riktlinjer för kollektivtrafiken. I Blekinge är Verksamhetsområde Trafik/Blekingetrafiken trafikorganisatör.

Tillgänglighet Om inget annat anges används SKL:s definition och behandlar funktionsnedsattas möjlighet att använda kollektivtrafiken. Såväl infrastruktur som fordon, information och teknisk utrustning bedöms utifrån tillgänglighetsperspektivet.

2.4 Upphandlad eller kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger trafikföretag full rätt att bedriva kollektivtrafik i Sverige. Kommersiell trafik ska ses som en möjlighet att komplettera den samhällssubventionerade trafiken och därmed ge ett större utbud. Myndigheten har till uppgift att regelbundet, och alltid när en upphandling planeras, utvärdera möjligheterna till kommersiell trafik genom marknadsanalys. Upphandlad trafik ska byggas på ett politiskt beslut om allmän trafikplikt där den samhällsstödda kollektivtrafiken beskrivs.

Aktuell upphandlad och kommersiell trafik i Blekinge beskrivs i kapitel 5 där även beslut om allmän trafikplikt redovisas.

2.5 Ambitioner och strategiska dokument

Trafikförsörjningsprogrammet är en beskrivning av hur kollektivtrafiken på bästa sätt ska bidra till att politiskt beslutade ambitioner för Blekinge uppnås. Ambitionerna är illustrerade i ett antal dokument där resurser har lagts på att ta fram politiska mål och riktlinjer för Blekinges utveckling vilka är Blekingestrategin, Länstransportplan för Blekinge, länsstyrelsens Klimat och energistrategi, kommunernas översiktsplaner och trafikförsörjningsprogram 2012 – 2015. Här följer en kort beskrivning av dessa och ett längre referat finns i bilaga 4.

2.5.1 Blekingestrategin 2014 - 2020

Blekingestrategin är Region Blekinges strategi för Blekinges utveckling. I strategin är livskvalitet och ett rikt arbetsliv grundläggande. En av hörnstenarna är god tillgänglighet till såväl arbete och skola som målpunkter i andra regioner och en konkurrenskraftig kollektivtrafik gör att människor kan förflytta sig på ett effektivt och hållbart sätt.

Utvecklingen av regionen ska ske i samklang med de horisontella perspektiven hållbarhet, jämställdhet, mångfald, internationaliseringen samt samverkan. Kollektivtrafik innebär att resmöjligheter finns för alla till minimal miljöpåverkan.

Blekingestrategin sätter upp mål och indikatorer för de olika insatsområdena vilka ska genomsyra även utvecklingen av kollektivtrafiken. (Region Blekinge, 2013)

2.5.2 Länstransportplan för Blekinge 2014 - 2025

Länstransportplanen antas av styrelsen för Region Blekinge och beskriver politiskt beslutade prioriteringar gällande åtgärder i Blekinges infrastruktur fram till 2025.

En överenskommelse har tecknats med Trafikverket om samfinansiering av kapacitetshöjande åtgärder på Blekinge Kustbana som syftar till att förbättra kommunikationerna för och skapa bättre tillgänglighet till viktiga EU-marknader. En annan ambition är att förbättra möjligheterna att pendla till arbete och utbildning mellan länen.

I planen poängteras bland annat vikten av att systemanalysen från 2008 för östra Götaland ska vara en grund för planeringen där kollektivtrafiken är viktig för att binda ihop regionens centralorter.

Följande kollektivtrafikåtgärder nämns som betydelsefulla för länets utveckling:

- Utveckling av kollektivtrafik för pendling, regionförstoring och hållbarhet
- Hög turtäthet och korta restider för minskat bilberoende
- Högre kapacitet på Blekinge Kustbana för ökad turtäthet
- Tillkomst av Sydostlänken för ett förbättrat järnvägssystem i södra Sverige

2.5.3 Klimat- och energistrategi

Antal bilar per invånare har ökat med nästan 20 procent de senaste 20 åren men klart minst i Karlskrona med den mest utvecklade kollektivtrafiken. Den största möjligheten att minska växthusgasernas volym finns idag i biltrafiken såväl i Blekinge som i ett globalt perspektiv och här anges kollektivtrafiken vara en viktig faktor.

Med detta som utgångspunkt har energi- och klimatmål för Blekinge utformats vilka är:

- Minskade växthusgasutsläpp – 50 procent minskning från 1990 – 2020.
- Minskad energianvändning - 20 procent mindre energianvändning 1990 – 2020
- Förnybar energi - Minst 80 procent av all energi 2020. Inga fossila bränslen i uppvärmning 2020
- Transporter - Energianvändningen ska åter vara nere på 1990 års nivå 2020

Ett antal konkreta åtgärder föreslås där kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg.

2.5.4 Kommunernas översiktsplaner

Kollektivtrafiken har generellt sett en stor plats i Blekinges fem kommuners översiktsplaner, inte minst när det gäller miljö- och klimatfrågor. Det är viktigt med bra möjligheter till rörlighet. Förtätning av bebyggelse för att ge kollektivtrafiken bättre konkurrenskraft återkommer också. Ambitionen är hög i samtliga kommuner gällande förbindelser mellan länets städer och till/från storstadsområden medan bilden av den lokala trafiken varierar. Några större utpekade behov som lyfts är bättre förbindelse till Ronneby Flygplats och Sydostlänken som tas upp främst av Olofströms och Karlshamns kommun.

2.5.5 Trafikförsörjningsprogram 2012 - 2015

Programmet tar avstamp i den önskade samhällsutvecklingen som beskrivs i olika strategiska dokument. "Mål om fördubblat resande" mätt i antal resor är det övergripande målet och därefter följer de underliggande målen ekonomi, kvalitet, kundfokus, restid, priser och biljetter samt mål för tillgänglighet.

3. Syfte

I bakgrundsbeskrivningen redovisas de juridiska kraven på att varje regions kollektivtrafikmyndighet ska ta fram ett trafikförsörjningsprogram. Beslut om kollektivtrafiken ska ske öppet med inflytande från berörda samhällsgrupper och kollektivtrafiken ska formas som en viktig del av samhället i stort.

Programmet ska vara ett verktyg för att tillsätta resurser och prioritera åtgärder för Blekinges utveckling i linje med Blekingestrategin.

Programmet är politisk plattform med bred förankring för utvecklingen av kollektivtrafiken inom länet och från/till angränsande län. Mål och riktlinjer utgår från en målbild som grundas på politiskt beslutade strategiska dokument som redovisades i bakgrundsbeskrivningen samt på samtal och samråd under framtagningen av dokumentet. Programmet ska resultera i konkreta mål för programperioden 2016 – 2019 samt långsiktigare mål och en vision för år 2050.

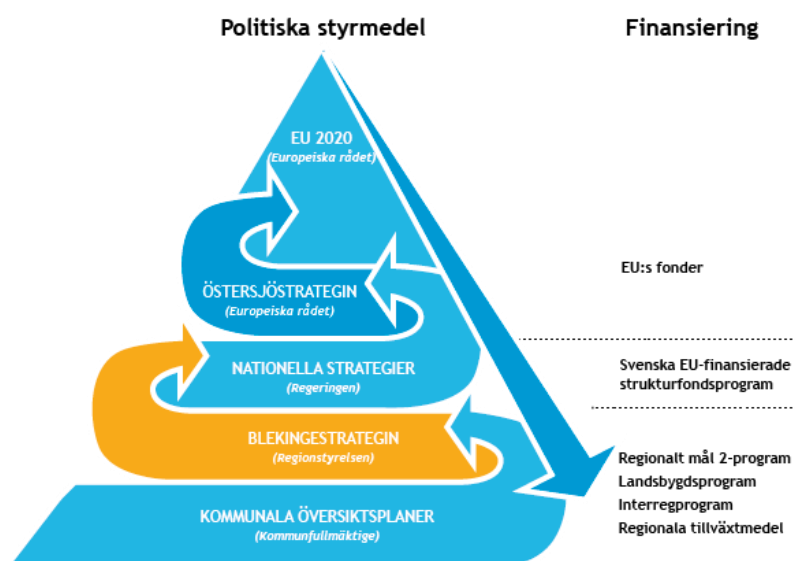
Programmet ska vara en grund för det operativa arbetet med kollektivtrafiken som löpande beslutas i trafiknämnden. Programmet ska också ge riktlinjer för planering av infrastrukturen såväl på det kommunala som på det statliga vägnätet. Ambitionen är att dokumentet ska vara ett värdefullt underlag vid kommunernas beslut om infrastrukturåtgärder samt vara styrande för prioriteringen av åtgärder på statliga vägar och järnvägar i länstransportplanen.

Trafikförsörjningsprogrammet ska ge en tydlig bild av hur den politiska ledningen vill att kollektivtrafiken ska utvecklas i Blekinge och ge värdefulla riktlinjer för vad som behöver göras för att nå dit.

4. Attraktiva Blekinge

Efter bakgrunden till arbetet med trafikförsörjningsprogrammet refereras här till den beslutade målbilden för regionens framtid i stort. I bilden här intill visas hur Blekingestrategin kopplar ihop olika nivåer i det politiska systemet. Blekingestrategin 2014 – 2020 med namnet ”Attraktiva Blekinge” togs fram 2013 med syfte att samla länets krafter i ett gemensamt dokument och konkretisera vad som behöver göras för att nå den önskade framtidsbilden, visionen, som beskrivs så här:

Tillgängligheten har en central roll i Blekingestrategin där kollektivtrafiken är en viktig del av de samlade möjligheterna att förflyta sig såväl lokalt som till vår omvärld. Att utveckla Blekinge mot det Attraktiva Blekinge står i fokus när målen för Blekinges kollektivtrafik formas.



Målet är Attraktiva Blekinge där fler vill bo, arbeta och komma på besök. Hög livskvalitet och ett stimulerande arbetsliv är kärnan som görs möjlig av förbättrad tillgänglighet. För att fler ska vilja komma hit måste Attraktiva Blekinge vara känt i omvärlden.

4.1 Blekingestrategins insatsområden

Vägen till Attraktiva Blekinge delas in i fyra insatsområden och i det följande beskrivs hur kollektivtrafiken kommer in i vart och ett av dessa.

4.1.1 Livskvalitet

Blekinge har en attraktiv och skiftande fysisk miljö på en liten yta. Inom regionen är avstånden korta mellan önskat boende och arbetsplatsen, skolan eller fritidsaktiviteten. I livskvaliteten ingår förutom den fysiska miljön även den sociala som kan förbättras med stimulerande arbetsuppgifter och en rik fritid. Arbetstillfällen främjas av att kunna erbjuda entreprenörer en bra miljö för både företaget och de anställda och fritiden stärks med bra möjlighet att förflytta sig i regionen. Kollektivtrafiken har en viktig roll i att underlätta rörligheten och samtidigt minska bilberoendet som idag är en stor miljöbelastning. Beroendet av bilen begränsar även jämlikheten då t.ex. ungdomar, äldre kvinnor och andra samhällsgrupper har mindre tillgång till bil. Den demografiska utmaningen gör också att Blekingeborna blir allt äldre vilket påverkar kollektivtrafiken i två dimensioner. Förutom pågående anpassning till funktionsnedsattas behov behöver kollektivtrafiken attrahera de unga för att bidra till att de stannar i Blekinge.



4.1.2 Arbetsliv

En regions utveckling går till stor del hand i hand med arbetslivets möjligheter. Utvecklingsbara företag väljer regioner med rätt förutsättningar vilka ofta sammanfaller med yngre generationers bild av framtiden. Finns utbildningsmöjligheter och är regionen attraktiv för företagsetablering. Företagen vill ha närhet till storstadsområden och andra delar av omvärlden samtidigt som man vill erbjuda anställda goda möjligheter att pendla och utföra sina fritidsresor. För att kompetent arbetskraft ska kunna lockas till Blekinge krävs även närhet mellan städer i Blekinge och närhet till fritidsaktiviteter för att familjelivet ska fungera. Kollektivtrafiken har här goda förutsättningar genom att boende och verksamheter finns på en liten yta.

4.1.3 Tillgänglighet - förbindelser



Inom kollektivtrafiken generellt har ordet "Tillgänglighet" betydelsen av anpassning till funktionsnedsattas behov vilket inte är fallet i Blekingestrategin. I Blekingestrategin behandlas den bredare frågan om hur lätt eller svårt det är att nå bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter i och utanför Blekinge. Att tillgängligheten, eller möjligheterna att förflytta sig och transportera varor och gods, har fått ett eget insatsområde bekräftar betydelsen för Blekinge av att minska avståndens negativa inverkan på människors vardag. Ju enklare det är att röra sig inom Blekinge och till omvärlden

desto mer ökar värdet av att bo i länet. Här återkommer arbete, utbildning och fritid som de stora delarna som människor dagligen ska fördela sin tid på. Förutom de olika färdssätten tas infrastrukturen upp som en viktig faktor för att göra resan snabbare och behagligare. Det är viktigt att resurser fördelas så att gång, cykel och kollektivtrafik gemensamt kan erbjuda konkurrenskraftiga alternativ till

bilen i linje med befintliga politiska ställningstaganden. ”Helaresan”-perspektivet” är också viktigt där vi kan nämna Kallinge flygplats och Karlshamns hamn som exempel på punkter där kollektivtrafiken inte når två för länet viktiga punkter för det interregionala resandet.

4.1.4 Bilden av attraktiva Blekinge

Detta fjärde insatsområde handlar om att göra Blekinge synligt och förknippat med Blekinges styrkor kust och skärgård, kreativitet och innovationsförmåga samt strategiskt läge. Inom detta område är kollektivtrafiken en viktig pusselbit för exempelvis dra nytta av vårt strategiska läge nära Europa med bra förbindelser med omvärlden. Ett kollektivtrafiksystem som bidrar till en bra livskvalitet kan vara en viktig pusselbit när någon står inför valet att flytta hit eller väljer att stanna kvar i Blekinge.

4.2 Horisontella perspektiv

Blekinges utveckling ska ske i samklang med de horisontella perspektiven hållbarhet, jämställdhet, mångfald, internationaliseringen samt samverkan. Dessa perspektiv ska genomsyra hur kollektivtrafiken i Blekinge planeras och genomförs.

4.2.1 Hållbarhet

Hållbarhet delas in i ekologisk, social och ekonomisk sådan. De två första är naturliga styrkor för kollektivtrafiken som minskar miljöbelastningen och bidrar till det sociala livet genom nödvändiga resmöjligheter. Ekonomiskt ska kollektivtrafiken bidra till en genomtänkt totalekonomi med bästa användning av gemensamma resurser. När det gäller miljö- och klimat har finns goda förutsättningar idag. Bussar och tåg i Blekinge drivs med förnybara bränslen vilket ger bra möjligheter för invånarna att minska sin



klimatebelastning genom att ändra sina resvanor. För att ge fler den möjligheten behöver dock utbudet av kollektivtrafik öka för att bli ett ännu bättre alternativ till bilen. Överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik ger såväl minskad energiförbrukning som större andel av klimatvänliga transporter.

Samhällets hållbarhet präglas också av säkerhet och trygghet på lång sikt. Begrepp på detta område är katastrofberedskap och kontinuitetsplanering. Kollektivtrafikens samlade resurser med såväl geografisk kunskap och planeringsförmåga som fordonskapacitet är viktiga vid olika typer av samhällskriser och större olyckor. Då en krissituation uppstår och samhället är i behov av kollektivtrafikens resurser ska en prioritering göras utifrån det aktuella läget och den ordinarie kollektivtrafiken kan komma att påverkas. Region Blekinge ska samarbeta med ansvariga myndigheter med ambition att bidra till länets säkerhetssystem.

4.2.2 Jämställdhet

Kvinnor är fortfarande betydligt bättre på att åka kollektivt och män är i större utsträckning kvar i bilberoendet. En utbyggd kollektivtrafik förbättrar jämställdheten då kvinnor drabbas mer än män av brister i allmänna kommunikationer.

4.2.3 Mångfald

Det finns samhällsgrupper, som t.ex. ungdomar och funktionsnedsatta, som är extra beroende av en bra buss- och tågtrafik. En satsning på kollektivtrafik är därmed extra värdefull för dessa grupper. Till

mångfaldsperspektivet hör även hur resenärer bemöts i såväl skriftlig information som när resenärerna möter personalen i kollektivtrafiken.

4.2.4 Internationalisering

Blekinge har täta förbindelser med såväl Polen och Litauen som den västra delen av Europa via Danmark. En del av internationaliseringen är också de nya svenskar som har valt Sverige som sitt nya land. Alla påverkas av influenser från omvärlden då informationskanalerna blir allt fler och snabbare. Blekinge är idag betydligt mer påverkad av andra delar av världen än för några årtionden sedan. Kollektivtrafiken behöver anpassas till internationaliseringen för att vara ”up to date”.



4.2.5 Samverkan

Blekingestrategin är tydlig gällande vikten av samverkan såväl inom länet som med omvärlden. ”Fungerande samverkan inom och utanför regionen är den viktigaste pusselbiten för Blekinges utveckling.” Som tidigare har behandlats i processbeskrivningen är samverkan, samråd och dialog mycket central både för framtagande av trafikförsörjningsprogrammet och i det löpande arbetet med att planera kollektivtrafik. (Blekingestrategin 2013)

4.3 Blekinge och kollektivtrafiken vision 2050

Den naturliga vägen från Skandinavien till ett expansivt centralt och östra Europa går 2050 genom Blekinge. Den snabba anslutningstrafiken från Kalmar och Karlskrona till Växjö och den kapacitetshöjda Kustbanan till Kristianstad/Hässleholm har gett snabba tågförbindelser mellan de fyra större städerna i sydost. Arbetsmarknaden är därmed mer gemensam. Sydostlänken har också gett en ny förbindelse mellan södra stambanan och Karlshamnns hamn via Olofström vilket bl.a. gett nya transportmöjligheter för tillverkningsindustrin i Södra Sverige. Öresundsregionens utveckling har spridit sig till Blekinge genom snabba förbindelser som har gett en stor frihet i valet av bostadsort och arbetsplats på sträckan Köpenhamn - Karlskrona. Näringslivet i Blekinge har fått gynnsamma rekryteringsmöjligheter genom närheten till Öresund och därmed god utveckling. Attraktiva arbetsplatser och boendemiljöer har inneburit fler invånare och att utbudet av service, kultur, idrott och andra fritidsaktiviteter är stort.

Den ökande inpendlingen har gett underlag för förbättrade kommunikationer med kortare restider. Inom kollektivtrafiken i Blekinge görs nu över 20 miljoner resor årligen och tät trafik erbjuds med tåg och expressbuss på sträckan Karlskrona – Ronneby – Karlshamn. Detta innebär ett mycket konkurrenskraftigt alternativ till bilen och en stadigt ökande marknadsandel. Förutom tätare lokala förbindelser och att en större del av Blekinge nås av pendlingsbar trafik når man från Karlskrona Stockholm på omkring tre timmar med tåg och Malmö under två timmar. Restiden mellan västra Blekinge och Malmö understiger en timme.

Den förbättrade nivån är positiv för jämställdheten då kvinnor, som i större utsträckning väljer att åka kollektivt, har bättre möjlighet att förflytta sig. Även jämlikheten har främjats genom att samhällsgrupper utan ekonomiska möjligheter till egen bil kan nå utbildning, arbete och fritidsaktiviteter på ett bättre sätt.

Den interregionala tågtrafiken nås genom ett effektivt, enkelt och koldioxidneutralt bussystem där städerna trafikeras av eldrivna fordon som kompletterar det utbyggda cykelledsnätet. Ett utvecklat nät av bil- och cykelparkeringar har gett bättre möjlighet för boende på landsbygden att nå kollektivtrafiken. Det minskade bilberoendet har gett mer plats i städerna för attraktiva och säkra gågator samt tystare och avgasfri miljö med fler uteserveringar. Mindre slitage på gatunätet har gett mer utrymme till underhåll av grönytor och planteringar vilket har höjt trivselfaktorn. Fler besökare

har gjort att detaljhandeln har ökat i stadskärnorna igen vilket har ökat möjligheterna att använda kollektivtrafiken.

Skärgårdstrafiken har byggts ut för att både främja besöksnäringen och höja livskvaliteten för Blekinges invånare med en tillgängligare skärgård. Cykelleden genom Blekinge har nu hög kvalitet och ingår i ett omfattande cykelnät i och utanför. I Blekinge har leden kopplingar till både tåg, buss och skärgårdstrafik och används av såväl arbetspendlare som turister och motionärer.

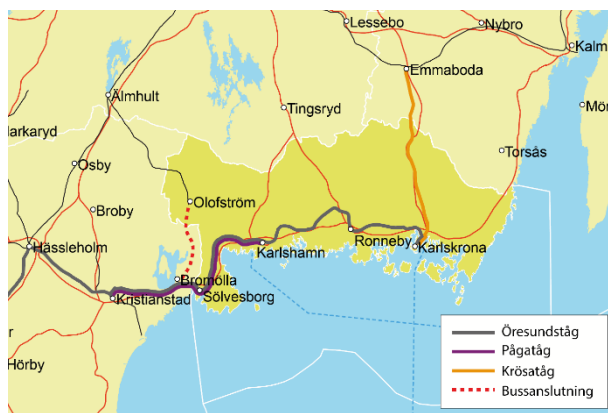
Tillsammans med ett bra läge i norra Europa med närhet till Öresund, en kraftigt utvecklad besöksnäring, en mer tillgänglig skärgård, närhet till sjöar och vattendrag, grönnare och tystare städer och levande landsbygd erbjuder Blekinge 2050 Sveriges mest attraktiva levnadsförutsättningar.

(Bilden grundas på tidigare redovisade strategiska dokument, Trivectors rapport ”Framtidens kollektivtrafik i Blekinge”, sverigeförhandlingen gällande ny höghastighetsbana samt genomförda samråd)

5. Kollektivtrafiken idag

5.1 Flera nivåer med olika syften

Stommen i kollektivtrafiken som även sätter ramarna för övrig trafik är tågtrafiken. Den binder samman kommunerna längs kusten i Blekinge mot Skåne och Danmark. Olofströms kommun saknar persontågsförbindelser och kopplas till Blekinge kustbana med en tät busstrafik till Bromölla för byte till Pågatåg och Öresundståg. Det finns tre olika tågssystem i Blekinge: Krösatåg, Pågatåg och Öresundståg. Öresundstågen utgör det viktigaste kollektiva färdmedlet för att nå målpunkter i Skåne och Danmark men även för att nå bytesnoden Hässleholm. I Hässleholm sker byte mot bland annat Linköping, Stockholm och Helsingborg.



Öresundståget är ett regionaltåg vars främsta syfte är att nå viktiga målpunkter i och utanför länet. Andra tågssystem är Pågatåg som ger halvtimmestrafik från Karlshamn och västerut samt Krösatåg som bl.a. trafikerar sträckan Karlskrona – Emmaboda för anslutning mot Kalmar, Växjö och Stockholm.

Tågssystemet är centralt för den regionala utvecklingen och sysselsättningen i Blekinge, vilket visas av de resanderäkningar och resvaneundersökningar som har gjorts.

Statistiken visar på en uppdelning av Blekinges arbetsmarknad i en västlig och en östlig region. I väster är Kristianstad den huvudsakliga målpunkten med mycket pendling från Sölvesborg och Karlshamn. Ronneby och Karlskrona utgör en östlig del av Blekinges arbetsmarknad. Hela regionen binds samman av Öresundstågen och Kustbussar kompletterar i stråket Olofström-Karlshamn-Karlskrona.

Öresundstågen spelar en viktig roll för utvecklingen av Blekinge vilket avspeglas av de resmönster som uppkommer i trafiken. Arbetspendlingsstatistik visar att cirka 550 boende i Blekinge har sina arbeten i Malmö/Lund-regionen och 33 procent av dessa har sin bostadsort i Karlskrona. Tillsammans med de resor som sker i västra Blekinge med tåg så är det fler Blekingebor som reser till Skåne och Danmark än vad som reser mellan orterna i länet med tåg. Betydelsen av korta restider är därför något som måste beaktas när fortsatt utveckling av Blekinge kustbana studeras.



Till tågsystemet finns kompletterande expressbusstrafik, Kustbussarna, som dels ger en större geografisk yta och dels ger ett större turutbud än vad som är möjligt i tågtrafiken. Dessa går över länsgränser mot Växjö, Kalmar samt på sträckan Karlskrona – Olofström. Därutöver finns regional busstrafik som förbinder flera kommunhuvudorter där det saknas möjlighet för tågen. Ett exempel på trafik är linje 600 som förbinder Karlskrona-Ronneby-Karlshamn-Olofström, en trafik som dels kompletterar tågtrafiken och dels kopplar Olofström mot Karlshamn-Ronneby-

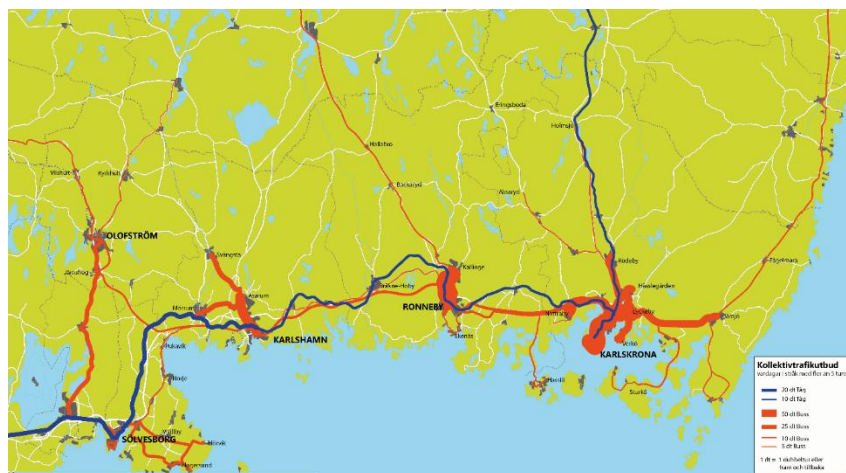
Karlskrona. Från Karlshamn och Ronneby finns regional busstrafik mot Tingsryd och Växjö. Från Karlskrona finns regional Busstrafik mot Torsås och Kalmar. Syftet med trafiken är att möjliggöra studie- och arbetspendling över lite större avstånd. Öresundstågtrafiken har utöver studie- och arbetspendling också en viktig funktion för tjänsteresor och nöjes-/fritidsresor. Från Olofström finns koppling mot Bromölla och Älmhult, busstrafiken till Bromölla är omfattande och det finns i princip en bussavgång från Olofström till varje tågavgång.

Tågtrafiken är, till skillnad från busstrafiken, låst till infrastrukturen. Det går inte att planera tågtrafiken utan att anpassa den till hur trafiken ser ut i grannregionerna och i Danmark. Därför behöver en stor del av busstrafiken planeras utifrån hur tågtrafiken ser ut. Det innebär att regionalbusstrafiken och lokalbusstrafiken byggs utifrån de bytespunkter som finns i form av stationer och resecentrum.

Lokalbusstrafiken är uppdelad i landsbygdstrafik och stadstrafik och syftar dels till att mata den regionala tåg- och busstrafiken men också att fungera för dagliga resor till arbete, studier, nöjen, fritidsaktiviteter och målpunkter för inköp. Det är inom lokalbusstrafiken som merparten av alla de kollektiva resorna sker och stadstrafiken står för större delen av dessa. Utöver lokalbusstrafik finns det öppen närtrafik för de som saknar tillgång till annan kollektivtrafik.

5.2 Pendlingsbar kollektivtrafik

Pendling till utbildning och arbete är en viktig funktion för kollektivtrafiken. För att pendling inte bara ska vara teoretiskt möjlig så krävs ett visst turutbud för att man ska kunna välja sin start- och sluttid. Minsta utbud för s.k. pendlingsbar trafik är satt till fem turer i varje riktning till kommunhuvudorten måndag till fredag. Avståndet till hållplats från bostaden ska vara max en kilometer. Turutbudet ska ge möjlighet att pendla till skola och arbete i närmaste centralort.



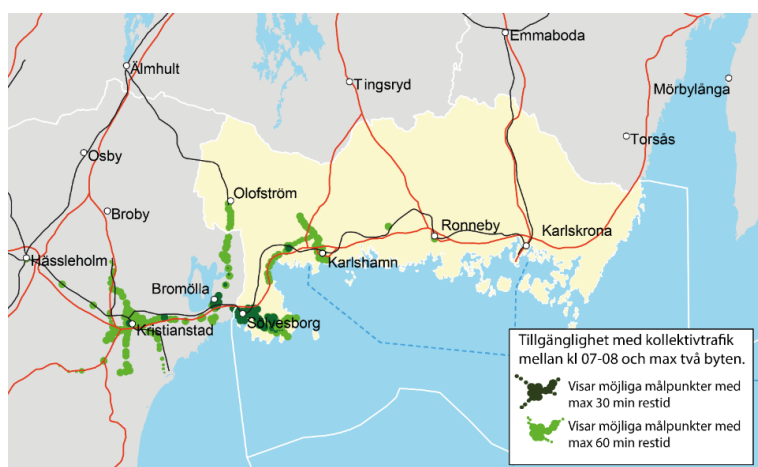
Kollektivtrafikutbud med buss och tåg i Blekinge. I figuren redovisas inte stråk med färre än 5 dubbelturer per dag (dt). Det innebär att alla turer som är anpassade för gymnasieskolor inte finns med, men samtidigt är dessa linjer svåra att nyttja för arbetspendling.

Det utbudet som finns i Blekinge med kollektivtrafik enligt denna definition varierar mellan olika områden mellan 70 och 80 procent.

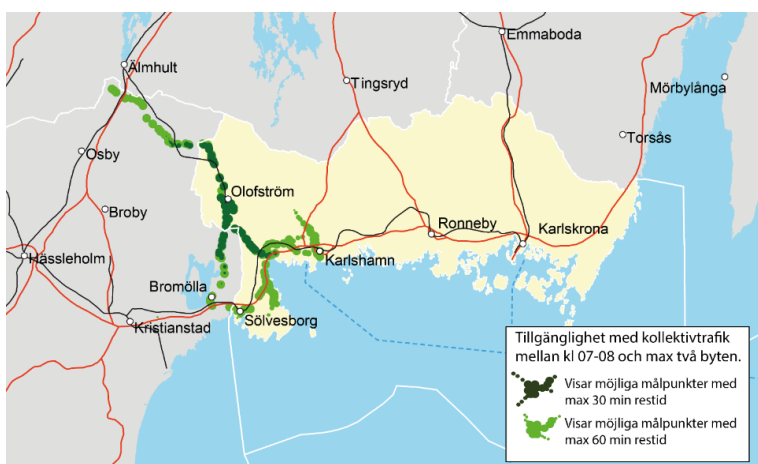
I Karlskrona har 70 procent av befolkningen en bussavgång var 20 minut (undantaget Hästö och Långö som har var 30 minut). I Ronneby har 59 procent av befolkningen möjlighet att åka kollektivt oftare än var 30 minut. I Karlshamn är motsvarande siffra 79 procent där det är möjligt att resa oftare än var 30:e minut. I Sölvesborg har 70 procent av befolkningen en avgång varje timme. Sammantaget täcker kollektivtrafiken merparten av alla invånare men det finns fortfarande tätorter och områden som har ett lågt utbud. Flera av dessa områden byggs i kustbandet där tillgängligheten med buss är svår och där det inte finns naturliga kollektivtrafikstråk vilket ger höga trafikkostnader för att inrätta trafik. Samtidigt är läget för tomten avgörande för att kommunen ska kunna locka till sig nya invånare varför kollektivtrafik även till dessa områden är viktigt för kommunens utveckling. Några områden som saknar pendlingsbar trafik idag är, Trummenäs och Skillingenäs i Karlskrona kommun och Matvik i Karlshamns kommun.

5.2.3 Pendlingsbarhet

Restider under 60 minuter till kommunhuvudort är det som definierar vilka orter som fungerar som arbetspendlingsorter vilket beskrivs i närbarhetskartorna nedan. Illustrationerna beskriver var det finns avgångar mellan 06:00-07:00 med max 60 minuters restid med byte. Tåg och Kustbuss är de färdmedel som möjliggör arbetspendling på lite längre sträckor och med byten till stadstrafik så möjliggörs en större yttäckning. Längs hela Blekinge Kustbanan finns trafik var 30 minut vissa avgångar med tåg och vissa med buss. Varje timme finns en avgång till Malmö/Lund och Köpenhamn. Mellan Karlshamn och Kristianstad finns under stora delar av dagen 30-minuterstrafik med Öresundståg och Pågatåg. Kalmar-Karlskrona finns Kustbuss med tio avgångar och mot Emmaboda-Växjö/Kalmar finns tåg med 16 avgångar per dag.



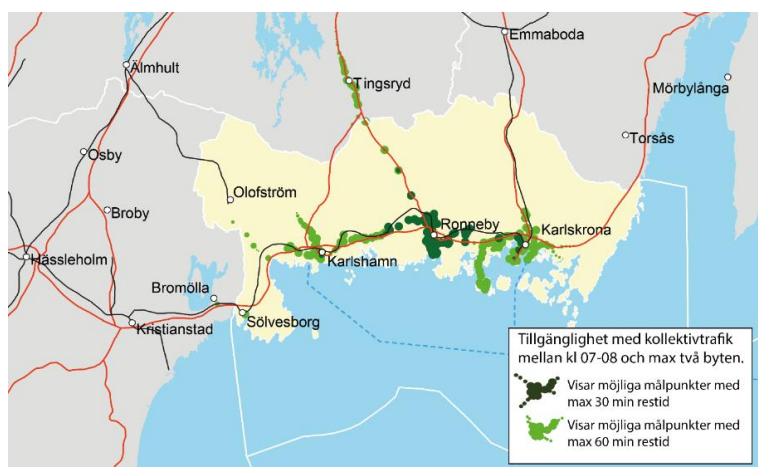
Sölvesborg har en hög pendlingsbarhet till flera centralorter i Blekinge och Skåne. Totalt nås fem olika kommunhuvudorter.



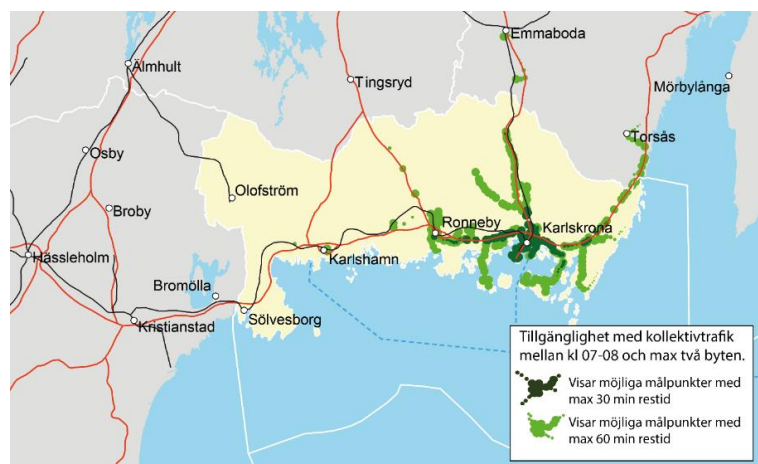
Olofström saknar järnvägsförbindelse och har därmed en förhållandevis låg pendlingsbarhet. Boende i Olofström når enbart tre andra kommunhuvudorter inom en timme.



Karlshamn har precis som Sölvesborg möjlighet att pendla i flera olika riktningar. Det ger Blekinges bästa pendlingsmöjligheter med sju olika kommunhuvudorter inom en timmes pendlingstid.



Ronnebyborna har fem olika kommunhuvudorter som nås inom en timmes pendlingstid.

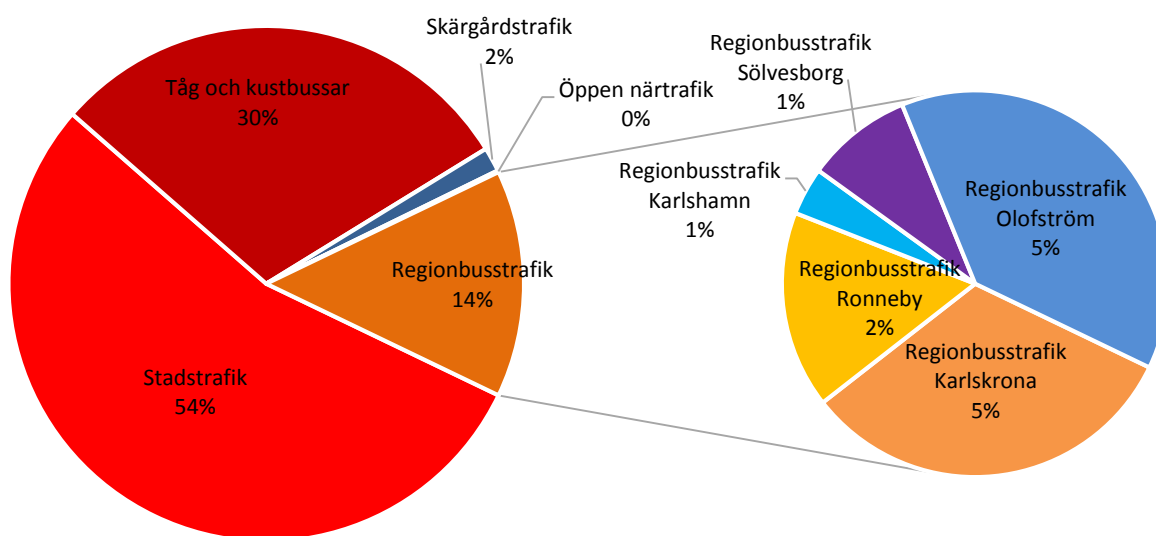


Karlskrona har den i Blekinge mest utvecklade kollektivtrafiken men når enbart fyra andra kommunhuvudorter inom en timme. Det är kopplat till de geografiska förutsättningarna som enbart medger pendling åt två håll.

5.3 Blekingetrafiken

Blekingetrafiken är varumärket för den samlade trafiken som är upphandlad av Region Blekinge. Denna trafik är belagd med allmän trafikplikt vilket är ett löfte om att trafiken ska bedrivas enligt politiska beslut under överskådlig tid. Här följer en översiktlig beskrivning av de olika kollektivtrafikdelar som ingår i den upphandlade trafiken.

Resor med kollektivtrafik 2014



5.3.1 Tåg och Kustbuss

Tåg och kustbussen är de viktigaste redskapen inom länet för att transportera resenärer/kunder mellan städerna i och utanför länet. Tågtrafiken har under de senaste 20- åren bidragit till en regionförstoring och regionförtätning. På samma vis som bilen gjorde under 60- och 70-talet. Tågtrafiken utgör stommen i kollektivtrafiknätet för både den mellankommunala pendlingen som pendlingen till kommuner utanför länet.

Tåg och kustbusstrafiken stod för omkring 30 procent av alla kollektivtrafikresor under 2014 eller cirka 2,5 miljoner resor.

5.3.2 Regional trafik

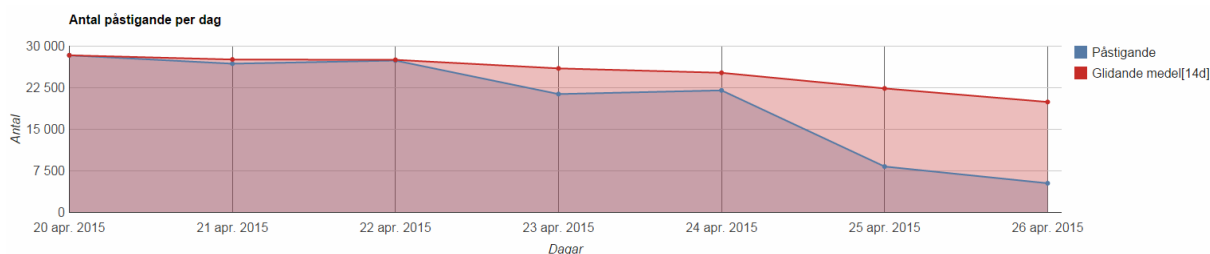
Regional trafik och landsbygdstrafik är den trafik som kopplar alla mindre tätorter till kommunhuvudorterna. I den regionala trafiken finns också viss länsöverskridande trafik. Det finns länsöverskridande regional trafik mellan Olofström och Älmhult, mellan Karlshamn-Tingsryd och mellan Ronneby-Tingsryd-Växjö. Utöver den länsöverskridande trafiken finns det ett flertal linjer som är kommunöverskridande. Linjer som trafikerar ett flertal tätorter mellan två kommuner. Exempelvis linje 150 Ronneby-Karlskrona med stopp i Nättraby, Listerby, Gärestad, linje 250 Ronneby-Karlshamn med stopp i Sörby, Bräkne-Hoby, Märserum och Hällaryd. Linje 350 Karlshamn-Sölvesborg med stopp i Vekerum, Mörrum, Pukavik och Ysane samt linje 630 och 635 Karlshamn-Olofström med stopp i Pukavik, Jämshög. Dessa linjer skiljer sig från Kustbussen genom att det har fler hållplatsstopp och att de har en längre restid.

5.3.3 Stadstrafik

Stadstrafik körs i Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg. I Karlskrona trafikeras förorterna Nättraby, Rödeby och Jämjö med stadstrafik samt även Lyckeby, Verkö, Hässlegården och hela

mellanstaden (Kungsmarken, Marieberg, Galgamarken, Sjukhuset, Hästö och Långö) med trafik med avgångar i princip var 20:e minut vardagar. I Ronneby så trafikeras Kallinge och Ekenäs som förortsområden och Hjorthöjden i Ronneby tätort. Kollektivtrafiken i Ronneby har en regularitet med avgångar var 30:e minut vardagar och till Ekenäs varannan timme. Karlshamn har stadstrafik till förorterna Asarum, Mörrum och Svängsta. I Karlshamns tätort trafikeras Stenhagen, Kreativum och Rosenkällan. Till delar av Asarum är turtätheten avgångar oftare än var 20 minut och Asarum och Svängsta som helhet var 20 minut. Till Mörrum går bussarna var 30 minut via delar av Asarum. I Sölvesborg finns en stadsbusslinje till Falvik och Valjeviken med avgångar varje timme. Olofström saknar idag en linje som fullt kan klassas som en stadstrafiklinje. Det finns dock planer på att låta linje 600 Karlskrona-Karlshamn-Olofström stanna vid Olofström receentrum istället för att köra till Vilboken. Sträckan Resecentrum-Vilboken ersätts med en centrumlinje som bättre är anpassade till villagatorna än linje 600 som körs med dubbeldäckade bussar.

Utbudet med kollektivtrafik vardagar på stadsbusslinjerna skiljer sig väsentligt från utbudet på helgerna, med ett lägre utbud lördagar och ett än lägre utbud söndagar. Det är under trafikförsörjningsprogrammets period Blekingetrafikens ambition att i större utsträckning minska skillnaderna mellan utbudet vardagar och den trafik som finns under helgerna och på så vis öka resandet. Genom att förbättra utbudet under helgerna kan redan införskaffade bussar nyttjas effektivare.



Bilden visar antalet påstigande i stadstrafiken i Blekinge. Måndagen har största resandet för att minska något under veckans vardagar. Under lördag och söndag minskar både utbud och resande.

5.3.4 Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafik bedrivs i kustkommunerna Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona. I Sölvesborg trafikeras Hanö - Nordersund under hela året, i Karlshamn trafikeras öarna Tärnö - Joggesö - Ekö - Tjärö under sommarhalvåret. I Karlskrona trafikeras en båtlinje under hela året medan flera andra enbart trafikeras under sommarhalvåret. Den linje som trafikerar hela året möjliggör för boende på öar utan broförbindelse möjlighet att nå Karlskrona. Linjen lämpar sig inte för arbetspendling. För skärgårdstrafiken gäller särskild taxa för enkelresor. Utöver skärgårdstrafik driver Trafikverket en vägfärja mellan Aspö och Trossö samt att det även finns en linfärja mellan Yttre park och Ytterön som drivs av samfällighetsförening med egen taxa. Kommersiell kollektivtrafik bedrivs i form av båttaxi i Karlskrona Skärgård.

Under 2015 upphandlas skärgårdstrafik med syfte för arbetspendling mellan Sturkö och Trossö. För den nya båtpendeln ska busstaxa gälla.

På sikt kan Verkö komplettera linjesträckningen. Det finns begränsande lagstiftning i hur många fartygsanlöp som får angöra Verkö och det pågår en miljöutredning för att utöka antalet fartygsanlöp. Verkö är hamn för den internationella färjetrafiken till Polen med flera avgångar varje dag med stora RoRo-fartyg.



5.3.5 Serviceresor

Serviceresor är Blekinges anropsstyrda kollektivtrafik; Färdtjänst, Sjukresor och Öppen Närtrafik.

Färdtjänst och Riksfärdtjänst

Den allmänna kollektivtrafiken, som buss och tåg, skall så långt möjligt anpassas så att den kan användas av så många som möjligt. Det finns ändå personer som av olika skäl inte kan åka med tåg eller buss. För dessa finns färdtjänst som är en särskilt anpassad del av kollektivtrafiken, Serviceresor. Region Blekinge är myndighet som beviljar färdtjänst- och riksfärdtjänstillstånd. Antal tillstånd idag är 5 500, antal aktiva resenärer är 3 500 och antal resor 2014 var 85 000. Egenavgiften som betalas av resenären motsvarar den allmänna kollektivtrafikens zonbaserade biljettpris inom Blekinge. Resor utanför Blekinge kallas riksfärdtjänst och där tar nationella regler vid. Priset för riksfärdtjänst grundas på tågpriset, med ungdomsrabatt upp till 25 år, och en fastlagd ersättning utgår i förhållande till resans längd och oavsett färdmedel.

Sjukresor

Transport av människor som inte kan ta sig till vården med allmänna kommunikationer men inte är så sjuka att ambulans krävs benämns sjukresor som Region Blekinge utför på uppdrag från Landstinget Blekinge. Sedan april 2013 utför Region Blekinge även liggande transporter. Landstinget fastställer regelverk och taxor för trafiken och beviljar sjukresor. Antal resor 2014 var 92 000 varav liggande 2 000.



Öppen Närtrafik

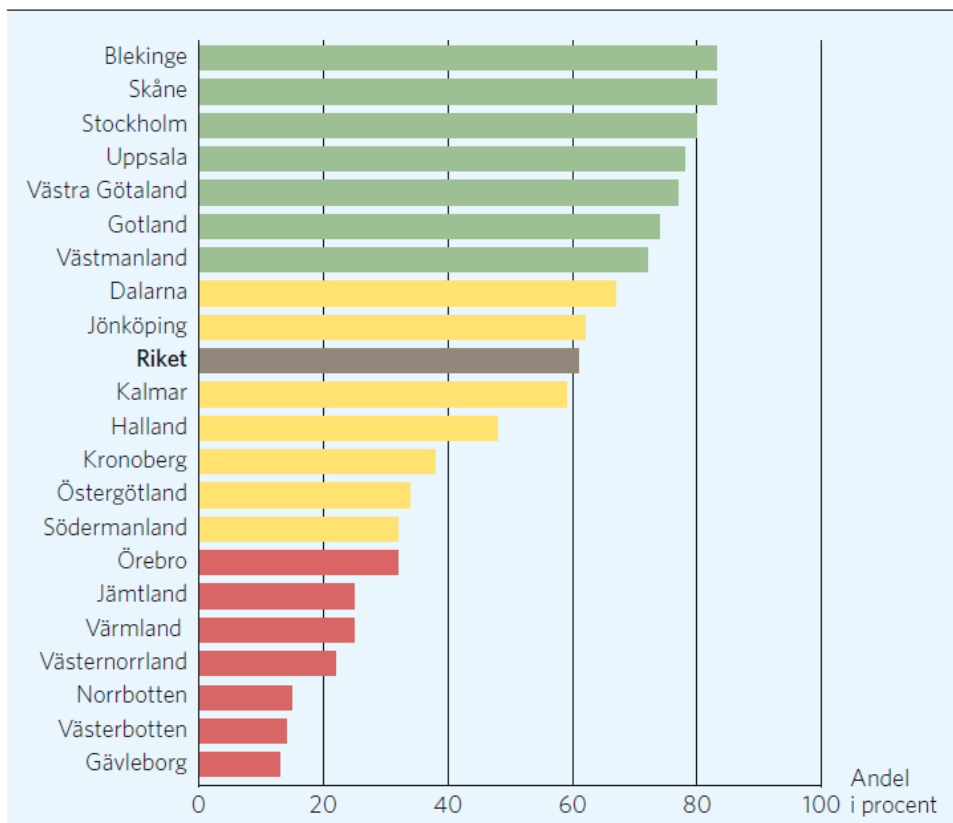
Öppen Närtrafik skiljer sig från övriga serviceresor på så sätt att den faller inom allmän kollektivtrafik. Den behovsstyrda trafiken, som samplanerar med andra serviceresor, täcker ett behov av kollektivtrafik på landsbygd där allmänna kommunikationer saknas eller har få avgångar. Resorna utförs alla dagar kl. 08.00-18.00 och kostnad motsvarande den allmänna kollektivtrafikens zonbaserade biljettpris. Antal resor 2014 var 8 900.

5.3.6 Uppföljning av trafiken

Öppna Jämförelser

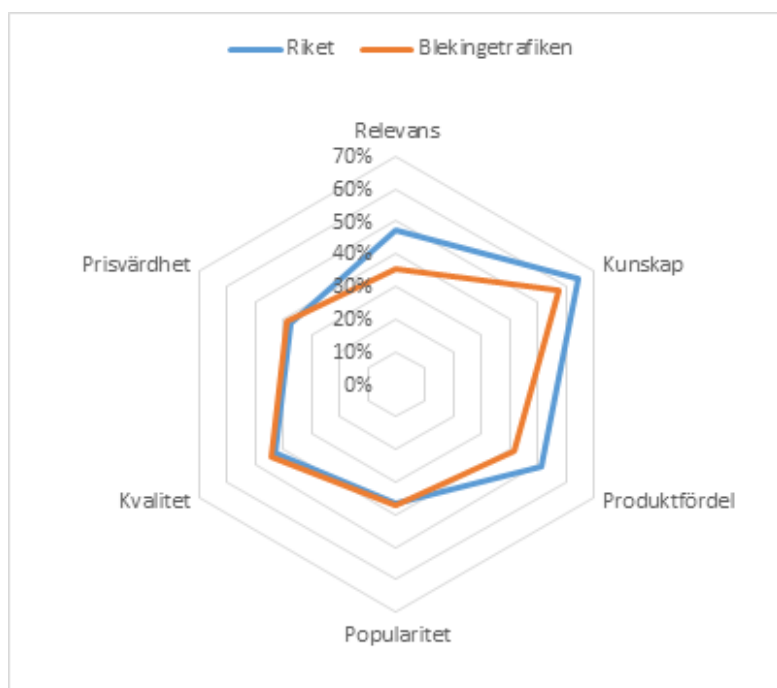
Sveriges kommuner och landsting har länge haft öppna jämförelser på olika områden i samhället för att jämföra hur olika län står sig mot varandra. Efter tillkomsten av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna 2012 valde SKL att ta fram jämförelser även för buss- och tågtrafiken som presenterades 2014. Rapporten, där Blekinge står sig väl i konkurrensen, finns i sin helhet på SKL:s hemsida och uppdateras årsvis. Nedan beskrivs mätningen för tillgänglighet där Blekinge låg i topp 2012 med 82 procent tillgängliga bussar och tåg i linjetrafik. 2015 är den siffran 100 procent. (Sveriges kommuner och landsting, 2014)

DIAGRAM 11. Andel tillgänglighetsanpassade bussar 2012



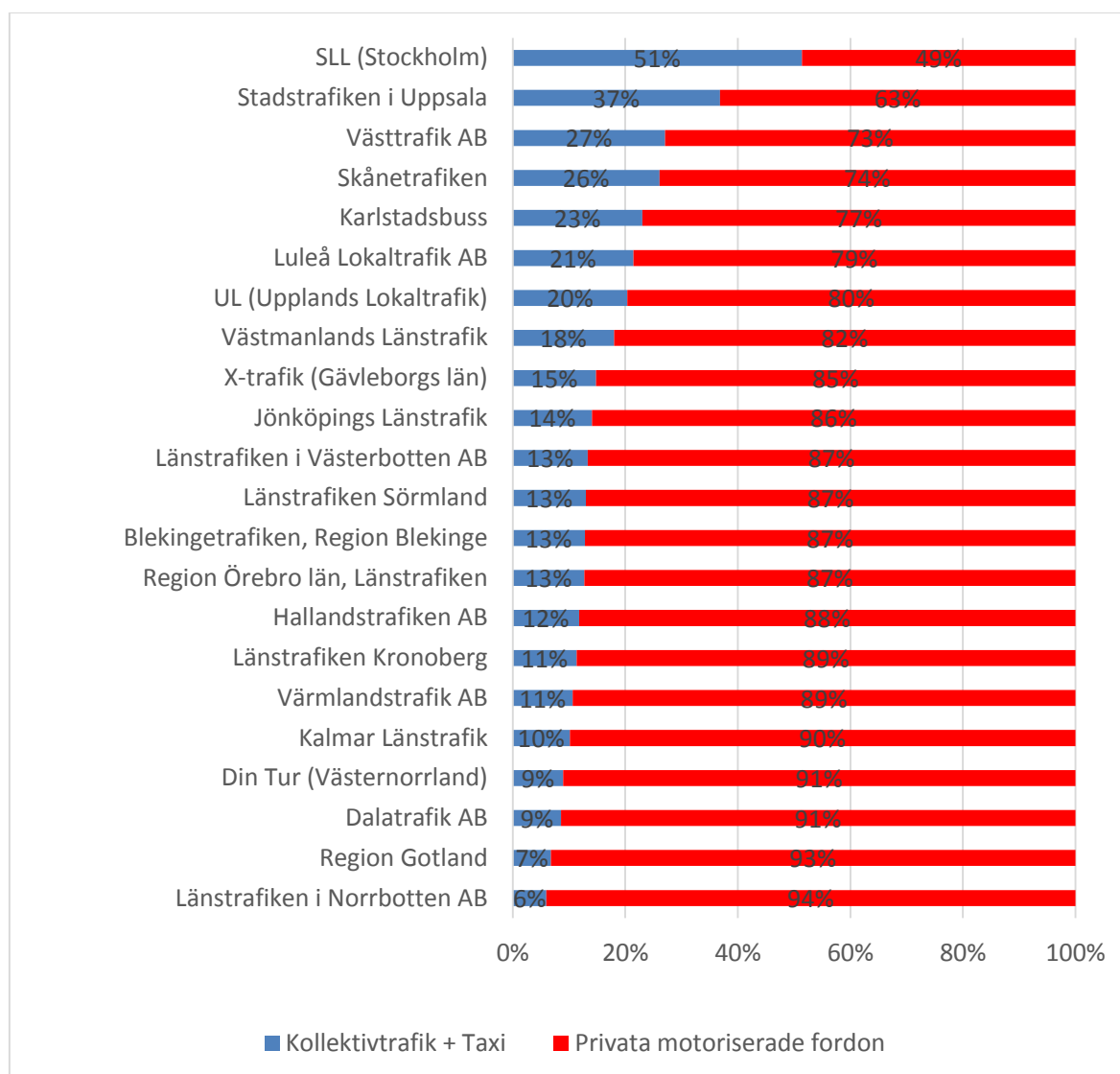
Kollektivtrafikbarometern

Beställningsorganisationernas (Blekingetrafiken) samarbetsforum Svensk Kollektivtrafik har under många år genomfört marknadsundersökningar som visar vad allmänheten ger för betyg på kollektivtrafiken och hur deras resvanor ser ut. Undersökningen jämför bl.a. resultatet från det totala antalet intervjuer (48 811) som genomfördes i Sverige 2014 med resultatet från de 1 200 intervjuer som genomfördes i Blekinge.



I spindeldiagrammet visas sex olika parametrar som har betydelse för resandet. Parametrarnas betydelse för ett ökat resande är fallande klockvis – relevans och kunskap har högst betydelse, kvalitet och prisvärdhet har längst. I jämförelse med riket behöver Blekingetrafiken till exempel arbeta med att göra kollektivtrafiken mer relevant för invånarna, det vill säga förbättra delar såsom linjesträckning och avgångstider.

Stapeldiagrammet visar en övergripande bild av resvanorna och pekar på att allmänheten i Blekinge, i högre grad än resten av riket, är mer benägna att välja bilen som transportmedel framför kollektivtrafiken. För att öka kollektivtrafikens andel behöver Blekingetrafiken arbeta brett med såväl linjenät och infrastruktur som information och beteendeförändring. (Svensk kollektivtrafik, 2014)



5.4 Kommersiell trafik

Inom detta område finns de linjer som är anmälda som kommersiell trafik enligt kollektivtrafiklagens regelverk. Vid datum för beslut om detta dokument utförs tre linjer med regional busstrafik utan avtal med Region Blekinge och samtliga servar Ronneby Airport.

Bergkvarabuss	Karlskrona – Ronneby Airport, SAS
To and from	Karlskrona – Ronneby Airport, Blekingeflyg
Trossöbuss	Karlskrona – Ronneby Airport, SAS

Syftet med trafiken är att tillgodose flygresenärers behov av bussanslutning till samtliga reguljära fligheter mellan flygplatsen och Karlskrona. Den här typen av skräddarsydd linjelagd flygbusstrafik saknas från Ronneby och från orter väster om flygplatsen där det inte finns marknadsmässiga förutsättningar att bedriva kommersiell trafik. Diskussioner förs om att hitta en behovsstyrd flygplatsförbindelse i Blekingetrafikens regi.

5.4.1 Regler för kommersiell linjelagd busstrafik

Kollektivtrafiklagen anger regler för trafikutövare som utför kommersiell linjelagd kollektivtrafik men i princip råder fri etableringsrätt om man anmäler och avanmäler trafiken inom föreskriven tid samt förmedlar information om trafiken. Region Blekinge har en generös inställning till kommersiella aktörer som vill köra linjelagd busstrafik i Blekinge. Trafiken har ett värde för samhället, som komplement till Blekingetrafiken, varför ledig kapacitet i hållplatser med tillhörande väderskydd upplåts utan kostnad. Vid kapacitetsbrist kan en prioritering av vilka bussar som kan angöra vid olika tider behöva göras. Material som krävs för den kommersiella trafiken samt arbetstid som förorsakas av trafikutövaren och innebär en kostnad för Region Blekinge faktureras trafikutövaren.

Som förutsättning för användning av hållplatser och för att informera om trafiken på hållplatsen gäller vissa villkor som finns beskrivna i bilaga. Under programperioden finns ambitionen att ta fram en utförligare handbok för kommersiella trafikutövare.

5.5 Marknadsanalys

Att sätta ett ekonomiskt värde på kollektivtrafikens samhällsnytta kräver omfattande analyser. Svensk Kollektivtrafik gjorde år 2007 en beräkning av kollektivtrafikens samhällsnytta för enskilda län och landet totalt och kom fram till att samhällsnyttan för Blekinges del uppgick till ca 152 mnkr per år omräknat till dagens prisnivå. I denna beräkning har dock inte beaktats den samhällsekonomiska nyttan av t.ex. regionförstoring, ekonomisk tillväxt, bättre stadsmiljö och ökad jämställdhet som är centrala samhällsbehov.

Sannolikt är dessutom samhällsnyttan betydligt större eftersom det är svårt att värdera möjligheten att pendla till arbete och utbildning samt hälsovinster och en god miljö. Enligt Trafikanalys statistik är samhällsbidraget per invånare i Blekinge ca 815 kr/år vilket är ungefär halva det belopp som gäller som riksgenomsnitt. (Svensk kollektivtrafik 2007)

5.5.1 Förutsättningar för kommersiell trafik

2015 är det fjärde året med den nya kollektivtrafiklagen som ger fulla rättigheter för trafikutövare att utföra linjelagd busstrafik i kommersiell regi. Under denna tid har frågan om möjligheterna för kommersiell trafik varit upp i flera sammanhang och senast vid samrådet med trafikutövare som gästades av såväl buss- som taxiföretag. Bilden som trafikutövarna ger är att de inte ser några möjligheter att bedriva kommersiell trafik i konkurrens med upphandlad trafik då det finns krav från samhället att hålla relativt låga biljettpriser. Det begränsade antalet anmälningarna och förfrågningarna om att få köra kommersiell trafik förstärker den bilden. Inför trafikförsörjningsprogram 2012-2015 upphandlades därför all linjetrafik utom flygbusstrafiken där större betalningsvilja finns. Flygbussen mellan Ronneby och Karlskrona bedrivs sedan 2014 helt i kommersiell regi. Inga intresseanmälningar har gjorts om att köra på andra sträckor.

Sammantaget ger detta en hög säkerhet om att dagens nivå med befintliga beslut om allmän trafikplikt är rätt i Blekinge. Om förutsättningarna förändras måste dock besluten omprövas för rätt balans mellan upphandlad och kommersiell kollektivtrafik. Nedan följer en redovisning av gällande beslut om allmän trafikplikt.

5.6 Allmän trafikplikt

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet skall den trafik redovisas som man från samhällets sida anser skall finnas i olika delar av länet. Trafiken, som skall uppfylla ett samhällsekonomiskt behov, skall garanteras genom att kollektivtrafikmyndigheten fattar beslut om s.k. allmän trafikplikt. Sådant beslut är en förutsättning för att kunna ingå avtal om allmän trafikplikt.

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor.

Beslut om allmän trafikplikt fattas av Region Blekinges styrelse, tillika kollektivtrafikmyndigheten, och är en förutsättning för att trafiken skall kunna upphandlas. Vid trafik över länsgräns ska beslut fattas av en myndighet med godkännande från den andra. Beslutet ska fattas innan trafikavtal tecknas. Vidare gäller att den trafik som myndigheten fattat beslut om allmän trafikplikt skall utföras. Beslut om allmän trafikplikt kan överklagas i allmän förvaltningsdomstol och gäller till kollektivtrafikmyndigheten fattar nytt beslut om allmän trafikplikt för berörd trafik.

Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt skall motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den skall ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem.

Här följer en beskrivning av befintliga beslut om allmän trafikplikt. Besluten i sin helhet finns på Region Blekinges hemsida. RKM är en förkortning för Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

5.6.1 Busstrafik i Blekinge

I Blekinge är all busstrafik belagd med allmän trafikplikt med undantag för flygbusstrafiken till Ronneby Airport som upprätthålls i kommersiell regi. Flygbusstrafiken är vital för Blekinges utveckling varför trafikens kvalitet och utveckling följs för att vid behov kunna återföras till styrning via avtal.

Busstrafik över länsgräns mot Skåne

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Skåne och har tagits av Skånes RKM efter godkännande av Blekinge.

Busstrafik över länsgräns mot Kalmar län

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Kalmar och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från myndigheten i Kalmar län.

Busstrafik över länsgräns mot Kronobergs län

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Kronobergs län och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från motsvarigheten i Kronobergs län.

Tågtrafik över länsgräns mot Kalmar län

Beslutet avser all befintlig tågtrafik mellan Blekinge och Kalmar län och har tagits av Kalmars RKM efter godkännande från Blekinge.

Tågtrafik över länsgräns mot Skåne

Beslutet avser all befintlig tågtrafik mellan Blekinge och Skåne och har tagits av Blekinges kollektivtrafikmyndighet. Separat avtal finns inom Öresundståg AB om ömsesidig överenskommelse om att varje län fattar beslut om allmän trafikplikt under förutsättning att trafiken beslutas inom det gemensamma bolaget Öresundståg AB.

Skärgårdstrafik i Blekinge

I Blekinge är all skärgårdstrafik belagd med allmän trafikplikt.

5.7 Infrastruktur och stadsplanering

För att kollektivtrafiken skall fungera på ett effektivt sätt krävs en bra infrastruktur. Planering och byggande av infrastruktur tar tid och kräver långsiktigt strategiskt samarbete mellan många olika aktörer. Åtgärderna varierar mycket från byggande av nya terminaler och järnvägsupprustningar till mindre anpassningar av hållplatser för högre komfort när man ska stiga på bussen. Alla åtgärder är viktiga för att tillgängligheten till kollektivtrafiken och framkomligheten för densamma ska främja konkurrenskraften. Konkurrenten är bilen som är en stor anledning till den miljö- och klimatbelastning många politiska dokument vill bekämpa samtidigt som bilen är ett bra komplement till kollektivtrafiken vilket ställer krav på t.ex. pendlarparkeringar. Infrastrukturen lägger grunden för kollektivtrafikens möjligheter att kunna erbjuda bra alternativ för alla.

5.7.1 Planering av större åtgärder

Större investeringar i infrastrukturen berör ofta länets järnvägar som är stommen i kollektivtrafiksystemet. Kust till kustbanan mellan Karlskrona och Emmaboda färdigställdes 2013 och under 2015 byggs Bergåsa station i Karlskrona om till planskildhet vilket ökar framkomligheten för all trafik, inte minst busstrafiken. Enligt länstransportplanen görs nu en åtgärdsvalsstudie för att utreda vilka åtgärder som behövs för att möjliggöra två avgångar varje timme även mellan Karlshamn och Karlskrona. För att åtgärderna ska bli genomförda krävs dock politisk tydlighet om satsning på utökad tågtrafik. Sydostlänken är en stor fråga för tillverkningsindustrin i sydöstra Sverige och Karlshamns hamn med möjligheter även för persontrafiken. Åtgärden kom dock inte med i nationella planen för perioden 2014 – 2024. (Länstransportplan, 2014)

Den nu gällande Nationella planen och regional plan för transportinfrastrukturen är föremål för revideringar 2018. De politiska riktlinjerna i dessa dokument har stor betydelse för utfallet i kommande planer. Att en ny stambana för höghastighetståg kommer att ta stor plats är säkert ingen underdrift.

5.7.2 Hållplatser och bytespunkter

Hållplatsen och stationen är det som resenären möter först i kollektivtrafiksystemet. Det första intrycket påverkas mycket av vilken miljö man möter när man väntar på bussen, tåget eller båten. Här ska man känna trygghet och få den service man behöver i form av information och hjälp att på ett smidigt sätt stiga in i sitt färdmedel. Kollektivtrafiklagen ställer också krav på system som ger resenären information om bytespunkten och att det finns en plan för utbyggnaden av tillgängligheten för funktionsnedsatta.

Under senare år har länets stationer och större hållplatser succesivt tillgänglighetsanpassats i samarbete mellan kommunerna och Region Blekinge. Det finns dock fortfarande brister som årligen inventeras och åtgärder vidtas i takt med att medel blir tillgängliga. I kollektivtrafiklagen ställs krav på redovisning av ”fullt tillgängliga bytespunkter och linjer” men det finns ingen officiell gräns för när en hållplats är ”tillgänglig”. Region Blekinge föreslår att sätta mål om att utarbeta ett system med olika nivåer av utrustning beroende på hållplatsens storlek enligt modell från Kronoberg. I väntan på det används en enkel definition som utgår från Kronobergs kategorisystem av hållplatser och terminaler.



Det innebär att en hållplats är tillgänglighetsanpassad då följande krav är uppfyllda:

- Plattform med kantstenshöjd 16 – 17 cm
- Väderskydd med sittbänk
- Tidtabell
- Belysning. I väderskydd eller allmän belysning.
- Nivåfri anslutning till omgivande gång- och cykelvägnät alternativt närliggande väg eller gata

Därutöver finns ambition om taktila stråk och annan utrustning som underlättar för funktionshindrade, vilket finns på många större hållplatser, men inte är ett absolut krav för benämningen tillgänglig hållplats.

Med detta som underlag finns en förteckning i bilaga som beskriver vilka hållplatser, bytespunkter och linjer som är tillgänglighetsanpassade enligt vår definition. De mest frekventa hållplatserna ligger på det kommunala vägnätet varför ambitionsnivån i respektive kommun påverkar tidtabellen för åtgärder som gör vårt hållplatsnät mer tillgänglighetsanpassat. I målformuleringen i kap 8 anges mål om utbyggnadstakt och då tas hänsyn i första hand till antalet påstigande vid hållplatsen och inte att prioritera vissa linjer.

5.7.3 Förbindelser mellan hållplats och startpunkt respektive målpunkt

Att kunna gå och cykla till kollektivtrafikens hållplatser på ett säkert sätt har stor betydelse för kollektivtrafiken. Om detta är möjligt väljer många fler att resa med kollektivtrafiken vilket är viktigt att tänka på i den fysiska planeringen. Under senare år har man på många håll i länet byggt ut gång- och cykelvägar till större hållplatser vilket är positivt. Det saknas dock fortfarande tillräcklig service vid många hållplatser i form av möjlighet att låsa fast cykeln och ha den väderskyddad. Vid vissa hållplatser och stationer finns även behov av bilparkering vilket kan vara en effektiv åtgärd för att erbjuda fler möjlighet att åka kollektivt en stor del av resan även om man bor på landsbygden.

5.7.4 Förbättrad framkomlighet

Restiden är avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen. Med åtgärder som underlättar framkomligheten kan restiderna minska både för buss- och tågresenärerna. Åtgärder som kan minska restiderna med buss är t.ex. rätt byggda hållplatser som det är lätt att komma in i och ut från, särskilda bussfiler och signalprioritering i korsningar. Allt fler kommuner ger bussen bättre prioritet i städerna. Det är dock långt kvar till riktigt bra framkomlighet för kollektivtrafiken varför utvecklingsarbetet måste fortsätta och helst påskyndas vilket gäller alla åtgärder från val av hållplatsutformning till separat körbana för busstrafiken.

För tågtrafiken innebär nya mötesplatser en ökad framkomlighet, en säkrare tidtabellshållning och kortare restider. T.ex. innebär den nya mötesplatsen i Ångsågsmossen att restiden kunde reduceras till och från Malmö med nästan tio minuter. Den nu pågående åtgärdsvalsstudien på Blekinge Kustbana ska ge underlag för fler tidsbesparande och kapacitetshöjande åtgärder.

En ny bytespunkt, ett resecentrum vid Gullberna "Karlskrona norra" skulle få stor betydelse för resandet och möjligheten att uppnå målet om fördubblat resande. För ungefär 70 % av de boende i Karlskrona skulle restiden minska vid tågresor och bussresor i norr- och väst- östlig riktning. Med det nya stationsläget skulle målet om en restid på ca 1 timme till Växjö och Kalmar kunna uppnås för dessa resenärer. Dessutom skulle restiden med Öresundstågtrafiken minska med ca 10 minuter i båda riktningarna. En åtgärdsvalsstudie av en ny terminal i Gullberna är framtagen i samarbete mellan trafikverket och Karlskrona kommun, där Region Blekinge har medverkat, och förslag på utformning finns. Karlskrona Centralstation planeras samtidigt få förstärkt profil som slutstation i Karlskrona och resecentrum för de centrala delarna.

Framkomligheten för kollektivtrafiken är beroende av en gynnsam stadsplanering. Därför föreslås mål om en processbeskrivning där Region Blekinge och respektive kommun avtalar om dialog i tidigt skede när staden planeras för att ge kollektivtrafiken bra förutsättningar.

5.7.5 Stadsmiljö och bebyggelse

Kommunernas samtliga översiktsplaner innehåller den givna regeln att bebyggelse i första hand ska planeras i stråk för att kunna försörjas med kollektivtrafik. Nu markerar även staten att prioritering av kollektivtrafik är viktigt genom att anslå pengar genom s.k. stadsmiljöavtal där innovativa lösningar kan belönas med statliga bidrag. Vid samråd med Boverket och kommunerna har frågan diskuterats och alla anser att en minskad miljöpåverkan från trafiken och en ökad möjlighet för invånarna att använda kollektivtrafiken är viktigt. Kollektivtrafiken får samtidigt ett ökat resandeunderlag som är grunden för utveckling av trafiken.

Det är dock inte ovanligt att bostadsområden byggs på platser som inte är optimala ur kollektivtrafikens perspektiv. Detta beror ofta på att marknadskrafter där närhet till bl.a. vatten väger tyngre än möjlighet att åka buss. Kommunen har som viktigt mål att locka till sig nya invånare och då blir erbjudanden från markexploatörer svåra att motstå även om tillgängligheten till kollektivtrafiken inte är optimal. Region Blekinge arbetar för att öka samverkan med kommunerna för att på ett tidigt stadium diskutera bebyggelseplaneringen i förhållande till kollektivtrafiken.

5.7.6 Beteendepåverkande faktorer

Hur infrastrukturen och städerna planeras fysiskt påverkar kollektivtrafikens attraktivitet men det finns andra faktorer som påverkar valet av färd sätt. Ofta handlar dessa om ekonomiska åtgärder där bilen eller kollektivtrafiken kan gynnas respektive missgynnas. I Stockholms län är kollektivtrafikens marknadsandel 51 procent mot 13 procent i Blekinge vilket beror mycket på bilens relativa prioritering (Kollektivtrafikbarometern 2014). I Blekinge är restidsvinsten ofta stor vid bilresa och avgifterna är låga. Tillgång till bilparkering, parkeringsavgifter, skatteregler, reseavdragsregler och kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft är några faktorer som påverkar valet av färd sätt och därmed biltrafikens och kollektivtrafikens utveckling.

6. Samrådsredovisning

Samråd är en central funktion i kollektivtrafiklagen. Beslut om mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet ska bygga på dialog med och kunskap förmedlad av olika samhällsgrupper. Det har därför varit viktigt att samråden inte har betraktats som informationsmöten utan att dialogen skulle reflekteras i det underlag som besluten bygger på. Samråd med olika resenärsgupper, Blekinges kommuner, landstinget, grannlänen, näringslivet, myndigheter och kollektivtrafikföretag har genomförts från hösten 2014 och är en viktig del av underlaget till förslagna mål. Samråden har genomförts genom efter att samrådsparten har informerats om syftet med trafikförsörjningsprogrammet och samrådets funktion i processen. Största delen av samrådet har sedan ägnats åt att hämta in synpunkter och önskemål som underlag till programmets utformning. Referat från genomförda samråd redovisas i bilaga 3.

7. Behovsanalys

Kollektivtrafiken i Blekinge har utvecklats mycket under senare år men visionsbilden för 2050 som till stora delar bygger på redan beslutade strategiska dokument ligger fortfarande en bit bort. Genom samråd med politikens högsta ledning och ett antal andra viktiga aktörer kompletteras programmet här med synpunkter på dagens kollektivtrafik och hur denna främjar en önskad utveckling för länet. Här beskrivs Region Blekinges bild av vad som behöver göras i kollektivtrafiken för att vi ska nå länets uppsatta mål samtidigt som kollektivtrafiken ska utvecklas för att bli så konkurrenskraftig som möjligt. Behovsanalysen blir en del av grunden till och motivet bakom de mål som behövs inom kollektivtrafiken. Behovsanalysen är uppbyggd på tre pelare som mycket av samhällsutvecklingen vilar på enligt vår tolkning av de kunskapskällor som vi har använt, nämligen valfrihet, utveckling och tillväxt samt miljö och klimat

7.1 Valfrihet

7.1.1 Prioritera resurser där de ger störst nytta - relevant trafik!

De satsningar som görs inom kollektivtrafiken ska fokuseras där de gör bäst nytta. Med relevant kollektivtrafik menas trafik som bäst tillgodoser de behov som Blekinges invånare har. Enligt olika undersökningar är det också relevansförbättrande åtgärder som har störst inverkan på hur mycket kollektivtrafiken används. Där de flesta resenärerna finns, finns också störst möjlighet att uppnå positiva effekter på satsningar inom kollektivtrafiken. De verktyg som finns tillgängliga att arbeta med är nuvarande trafik, infrastruktur och åtgärder inom mobility management för att öka medvetenheten om hur vi reser och ändra beteenden. Stadsmiljöavtal är ett sätt för staten att stödja innovativa lösningar för att främja kollektivtrafiken i stadsmiljön varför arbetet bör ske tillsammans med kommunerna för att få del av dessa medel. De starka stråken ligger längs kusten, från Karlshamn upp till Olofström och pendlandet in till Trossö. Där finns ett utbud med stor relevans för kunderna – de ska kunna resa från den plats de önskar, till den plats de önskar på den tidpunkt de önskar – annars blir kollektivtrafiken inte ett alternativ. Relevans är den viktigaste faktorn för att öka resandet i kollektivtrafiken. Med relevans kan kollektivtrafiken konkurrera med bilens styrka när det gäller flexibilitet och valfrihet. I områden med mindre resandeunderlag kan valfriheten ökas genom användning av små resurser effektivare och genom att erbjuda en miniminivå med kollektivtrafik.

För det behövs:

- Fokus på starka stråk och stadstrafik med stort resandeunderlag. Karlskrona och Karlshamn har idag kapacitetsbrister och behöver utvecklas.
- Möjligheter att kunna pendla längre sträckor och utvidga arbetsmarknadsregioner
- Framkomlighetsåtgärder i stadstrafiken
- Trafik i attraktiva lägen med hänsyn till både ekonomi och resandebehov
- Lösningar för att uppnå effektivare trafik med en acceptabel nivå utanför våra starka stråk
- Utökad samverkan med kommuner, landsting, näringsliv, kultur- o idrottsliv och intresseorganisationer

- Tydliga prioriteringar i Länstransportplanen på satsningar på kollektivtrafiken

7.1.2 Information och kunskap

Oavsett utbud och kvalitet på kollektivtrafiken måste resenärerna veta vilka resmöjligheter som finns. De måste ha kunskap om kollektivtrafiken och hur de kan åka. De som arbetar med att utveckla trafiken måste ha kunskap om vilka resebehov som finns för att kunna öka och utveckla resandet och resmöjligheterna. Kunskap och relevans, är de två viktigaste faktorerna för att öka kollektivtrafikresandet

För det behövs:

- Större kunskap om nuvarande och potentiella kunder för att tillgodose de resebehov som finns samt förutse de som kan komma att uppstå. Ett "hela-resan-perspektiv" där alla involverade parter har den kunskap som krävs.
- Erbjuda bättre informationslösningar (före, under (service vid förseningar i trafiken) och efter resan samt mertjänster för resenärerna) som är innovativa och ligger i framkanten av utvecklingen
- Definiera de prioriteringar och satsningar som samhället behöver göra för att styra om till ett hållbart resande

7.1.3 Utveckla nya koncept för att nå fler hushåll, målgrupper och målpunkter

Kollektivtrafik bygger på att många åker tillsammans och att detta därmed ger en effektiv trafik. Det finns dock områden utanför de tätbefolkade som är viktiga att nå för att kunna erbjuda kommunikationer. Här krävs andra typer av lösningar för att dessa ska kunna trafikförsörjas på ett bra sätt och där serviceresor ska vara möjliga. Det finns också platser och tillfällen där kollektivtrafiken inte når hela vägen utan där effektiva byten mellan transportslagen behöver förbättras. Det finns också en tydlig trend idag att båttrafik inte bara är turisttrafik utan också kan bidra till det allmänna transportsystemet. Rapporten "Koll på vatten" har tagits fram av ett samverkansforum under ledning av Trafikverket med visionen "vattenvägen ger liv åt hållbara städer där det är smidigt att bo och färdas". Vattnet är en resurs där det börjar bli trångt på land eller där vatten resan ger en ny dimension i trafiknätet. I Blekinge sker många resor längs vatten varför en översyn av skärgårdstrafiken för att analysera utvecklingsmöjligheter föreslås.

För det behövs:

- Tillgängliga och attraktivt belägna hållplatser. Effektiva och attraktiva bytespunkter mellan bil/cykel och kollektivtrafik. Mervärderna med en bytesresa ska väga upp fördelarna med att ta bilen hela vägen. Med kollektivtrafiken kan du utnyttja tiden till vila eller arbete, du slipper leta parkering och reser billigare.
- Definiera de områden som kan täckas in effektivare med nuvarande kollektivtrafik samt fortsätta utveckla lösningar där ej dimensionerande fordon används på ett kostnadseffektivt sätt.
- Skärgårdstrafik sommar och året runt (inom Trossö) – båtpendel Sturkö
- Effektiva kommunikationer för att nå till och från Ronneby flygplats och våra hamnar
- Öppen Närtrafik som kompletterar den linjelagda trafiken där resandeunderlaget är svagt. Mer kunskap behövs för att utveckla Närtrafik eller andra trafikformer som t.ex. samåkning såväl tidsmässigt över dagen som geografiskt.

Nöjda Kunder/medborgare

Ökat resande med kollektivtrafiken - på ett betydande sätt - kan inte uppnås om inte kunderna får vad de efterfrågar och behöver. Kunderna vill resa från en given plats, till annan given plats på en given tid. Kollektivtrafikens utmaning är att komma så nära detta önskemål att den blir ett reellt alternativ.

Det finns möjlighet att ta stora marknadsandelar, men då krävs bl.a. beteendeförändringar. För att få till denna beteendeförändring krävs tydliga satsningar som dels upplyser oss om detta men även

incitament i vår vardag som gör att det som är bäst för samhället blir belönat. Ett exempel är bussfiler där bussresenären blir belönad med en kortare restid. Andra exempel är attraktiva hållplatser, cykelställ, anslutningsmöjligheter med gång o cykel, inga framkomlighetshinder, möjlighet att utnyttja restiden till vila, nöje och arbete. Slutligen skapar en bra tidhållning robusthet i trafiken som är en förutsättning för nöjda kunder.

För det behövs:

- Fokus på det kunderna tycker är viktigt
- Framkomlighetsåtgärder
- Att kollektivtrafiken får ta plats i staden
- Beskrivning och utveckling av produktfördelarna
- Beteendeändringar och acceptans
- Att alla parter behöver fullt ut tänka: Individens perspektiv och Hela resan-perspektivet
- Att resor över länsgränser hanteras som vilken annan resa som helst
- Att tillräckliga resurser används effektivt av kunniga förare

7.2 Utveckling och tillväxt

7.2.1 Kuststråket - det starkaste stråket och vägen till att komma närmare Öresundsregionen

Stråket längs kusten binder samman kuststäderna och är det starkaste resestråket i Blekinge. Där finns idag ett stort resande och där är det också störst chans att öka resandet med kollektivtrafik. Tätare trafik med kortare restid med en bra kvalitet krävs för att ytterligare öka resandet och marknadsandelen i stråket.

Blekinges närmaste storstadsområde är Öresundsregionen. Tåget är det färdmedel som har möjlighet att konkurrera med bilen om restid och komfort, framför allt på de längre sträckorna. Det är svårt att kombinera en satsning på utökad turtäthet med en satsning på kortare restid på en enkelspårig bana som Blekinge Kustbana. Prioriteringar behövs. En kortare restid ger utöver ett ökat resande effekter i form av utveckling och tillväxt enligt aktuella nyttoberäkningsmodeller. En kortare restid mot Öresundsregionen, inom Blekinge, och vidare mot Stockholm och Göteborg är viktigt för Blekinges möjligheter till att rekrytera företag och locka nya invånare.

Tågtrafiken i stråket kompletteras redan idag med busstrafik med hög komfort och kort restid som dels ger fler resmöjligheter i pendlingsläge, dels har nya upptagningsområden även utanför centralorterna. I takt med att resandet ökar kan trafikutbudet förbättras ytterligare. Trafiken till Olofström byggs upp utifrån resandeströmmar, där viktiga noder är Karlshamn, Sölvesborg samt Bromölla med koppling till tåget. I ett framtida perspektiv bevakas här också byggandet av Sydostlänken.



För det behövs:

- Utbyggnad av tågtrafik längs Blekinge Kustbana. Kortare restider, både inom länet och mot Öresund prioriteras före turtäthet och fler stationsuppehåll.
- Även västkusten och Göteborg är en viktig resrelation varför deltagande är önskvärt i Skånes och Kronobergs arbete med att öppna Markarydsbanan som komplement till Kust-till-Kust-banan
- Fler resmöjligheter i stråket med buss och tåg i pendlingsläge samt utökning av tågtrafiken på helger

- En tydlig inriktning på att stärka infrastrukturen på Blekinge Kustbana för att matcha de satsningar som görs för den övriga fordonstrafiken samt en effektivare koppling till framtida höghastighetsbana
- Höjd kvalitet i tågtrafiken genom ökad punktlighet, högre komfort, och servering
- Attraktiva hållplatser längs Kustbusstråket och utredning av behovet av fler hållplatser
- Utvecklad bebyggelse i våra stationsområden

7.2.2 Kust till kust-banan - samt trafiken till Växjö

Tågtrafiken på Kust till kust-banan från Karlskrona och norrut har idag flera olika syften, dels det lokala resandet längs sträckan upp till Emmaboda, dels det regionala och nationella resandet mot Stockholm och Göteborg. Det långväga resandet är störst. Restiden är idag för lång för att pendling till och från Växjö ska upplevas tillräckligt attraktivt. Vid de diskussioner som nu förs angående en höghastighetsbana i Sverige är Växjö ett aktuellt stopp. Det är då av yttersta vikt att östra och mellersta Blekinge har en effektiv trafik till den framtida höghastighetsbanan samt att Blekinge även får trafik till Växjö med en kort restid som möjliggör utökade arbetsmarknadsregioner. Prioritet för tågtrafiken från Karlskrona och norr ut ligger i att korta restiden upp till Växjö.

För det behövs:

- Prioritering av restid före stationsuppehåll för trafiken från Karlskrona mot Växjö
- Infrastrukturåtgärder på järnvägen för att möjliggöra trafik med kortare restid samt ta fram en ny fordonstyp för snabb tågtrafik
- Komplettering av den snabba trafiken för att trafikförsörja övriga orter längs sträckan
- Översyn av potential och möjlighet att pendla till Växjö från Blekinges städer

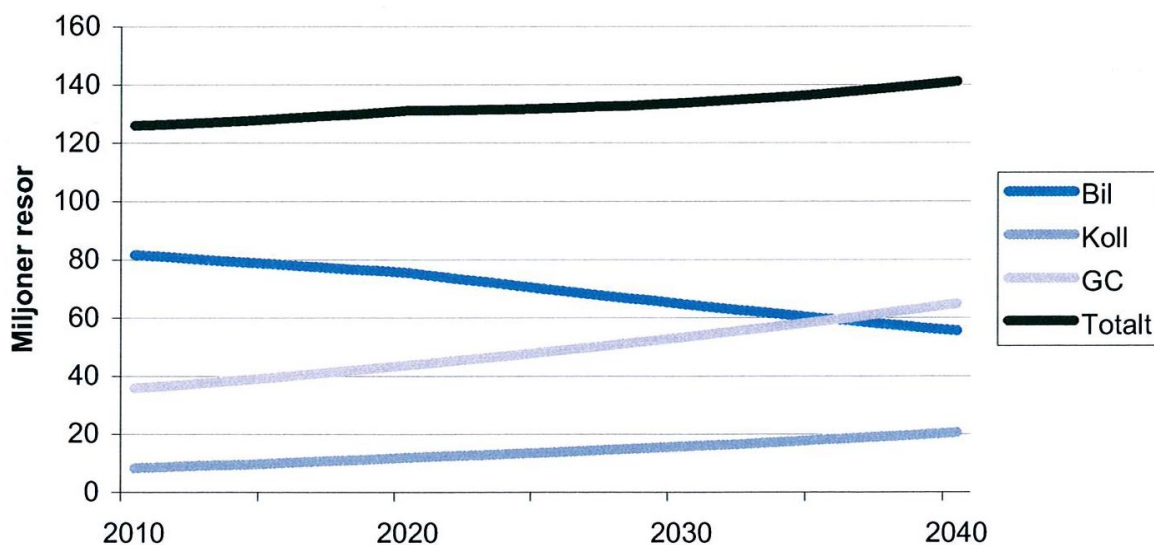
7.2.3 Karlskrona stadstrafik - hälften av våra nuvarande resor och en stor potential

I Stadstrafiken i Karlskrona sker nästan hälften av samtliga kollektivtrafikresor i Blekinge. Karlskronas uppbyggnad på öar ut i vattnet ger att trafiken samlas upp som i en tratt ut mot Trossö. Det sker stora resandeströmmar till och från Trossö varje dag. Även om en stor del av Blekinges kollektivtrafikresor sker här är det dagligen en mycket stor fordonstrafik till och från Trossö. Här finns kollektivtrafikens stora potential och här finns även stadens stora potential. Genom att flytta över resandet från bil till kollektivtrafik kan stadsmiljön göras attraktivare – mindre buller, mindre utsläpp, mindre trängsel och mer plats för grönytor i stället för parkeringar. För att åstadkomma detta krävs att prioriteringar i kollektivtrafiken och marknadsföring av produktfördelar.

För det behövs:

- Att kollektivtrafiken ses som ett verktyg för samhällsutvecklingen
- Ett nära samarbete med alla aktörer
- Beteendeförändring hos resenärerna
- Prioritera resenärer i stället för fordon (jämför 50 passagerare i en buss)

- En tydlig satsning på framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken i Karlskrona



Figur 2.4 Prognostiserat antal resor i Blekinge med olika färdmedel 2010–2040. Antalet bilresor börjar minska och efterhand sker en allt större överflyttning till de mer hållbara transportformerna.

7.2.4 Vattenvägarna - Skärgårdstrafiken

Vattenvägarna i Blekinge är idag en underutvecklad resurs. Blekinge har en lång kuststräcka och större delen av Karlskrona ligger omgärdat av vatten, såväl som av landmassor där den kortaste vägen in till centrum är över vattnet. Skärgårdstrafik ska vara en motor för att utveckla våra kommunikationer på ett effektivt och nyskapande sätt såväl som en tillgång för turisterna.

Blekinge har en stor potential att utveckla besöksnäringen. Skärgården är en av våra främsta tillgångar. Skärgårdstrafiken är en nyckeln till att utveckla skärgården och en tillgång för att utveckla kollektivtrafiken i Blekinge.

För det behövs:

- En ny upphandling av skärgårdstrafiken under planperioden ska ta sitt avstamp i att utnyttja vattenvägarna på ett nytt sätt
- Effektiva kommunikationer som gör det lätt att komma till och från besöksmålet Blekinge
- En attraktiv Skärgårdstrafik kopplade till besöksmål, cykelleder och övrig kollektivtrafik.
- Samarbete med kommuner, Visit Blekinge, Blekinge arkipelag-Arkipelagrutten mm

7.3 Miljö och klimat

7.3.1 Attraktivare städer

Kollektivtrafiken ska bidra till att städerna blir attraktivare. Genom att fler åker kollektivt blir det mindre fordonstrafik i staden samt mindre utsläpp och buller. Parkeringsplatser kan frigöras på attraktiva ytor i staden som kan användas effektivare för exempelvis grönytor eller bebyggelse.

I den attraktiva staden samverkar attraktiv gång och cykeltrafik med kollektivtrafiken. En förutsättning för att det är dessa tre färdssätt utvecklas positivt är prioritering före all annan trafik vilket Länsstyrelsens "Klimat- och energistrategin" tydligt markerar. Biltrafiken har också en roll att spela och kan ges bättre möjligheter då belastningen av inpendlande bilar minskar.

För det behövs:

- En tydlig prioritering av kollektivtrafiken i förhållande till övrig motorfordonstrafik
- Utbyggnad av stadstrafiken med fokus på att det ska vara det mest attraktiva färd sättet - Kollektivtrafiken som en norm istället för bilen.
- Ny och miljövänlig teknik i kollektivtrafiken som minskar energiförbrukningen, utsläppen och sänker bullret
- Förutsättningar för att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik när ny och sammanhållen bebyggelse inom och utom tätort planeras.

8. Mål

Kollektivtrafiken ska vara en del i samhällsservicen och främja Blekinges utveckling i linje med politiska beslut vilket målen ska avspegla. Målområden och indikatorer är också anpassade så att jämförelser av kollektivtrafiken ska kunna göras på nationell nivå.

Grunden för målen är de strategiska dokumenten som redan är politiskt beslutade och beskriver hur Blekinge ska utvecklas vilka sammanfattas i kap. 4 "Attraktiva Blekinge, vår vision". Visionen för Blekinge och kollektivtrafiken är en önskad framtidsbild med fokus på kollektivtrafiken som beskrivs under 4.3. Den andra delen av grundmaterialet är dialogen via samråd med olika samhällsgrupper som beskrivs under Samrådsredovisning, kap 6. Slutligen är behovsanalysen med utgångspunkt från dagens kollektivtrafik viktig för målformuleringarna.

8.1 Målbild

Målbilden beskriver viktiga funktioner i kollektivtrafiken för att denna på bästa sätt ska bidra till det "Attraktiva Blekinge".

- Kollektivtrafiken ska ge *valfrihet* gällande boende, sätt att förflytta sig och tidpunkt för när vi vill förflytta oss i Blekinge.
- Bra rörlighet i Blekinge och närhet till storstäder skapar *utveckling och tillväxt* genom att näringslivets rekrytering av rätt kompetens underlättas.
- En renare och tystare lokal *miljö* samt minskad *klimatbelastning* skapas av konkurrenskraftig, miljösamt och förnybart driven kollektivtrafik.

8.2 Mätbara och tidsbestämda mål

För att nå målbilden finns ett antal mål som är samlade under sex rubriker. Fem av dessa är framtagna genom samarbete mellan SKL, landets kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikens branschorganisationer, för att täcka kollektivtrafikens olika delar. SKL använder denna indelning för att jämföra kollektivtrafiken mellan olika regioner. I Blekinge har vi lagt till rubriken "Infrastruktur och stadsplanering" som är ett viktigt område för kollektivtrafikens utveckling.

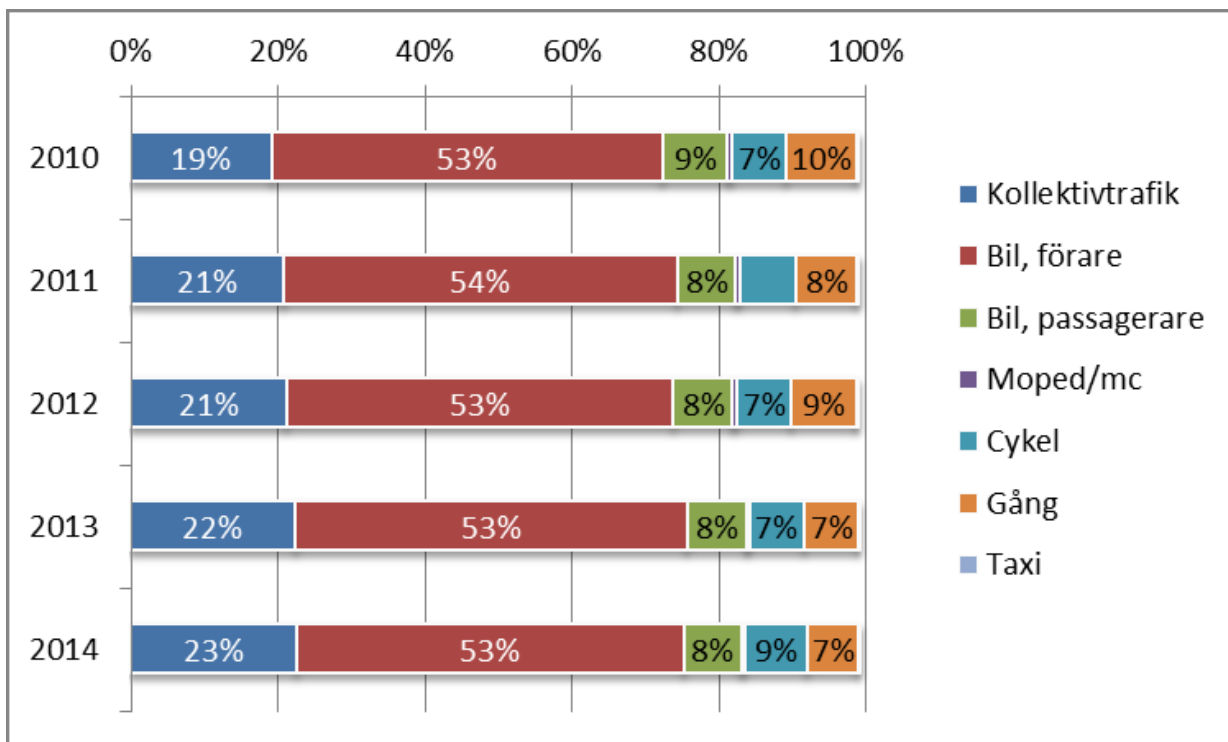
8.2.1 Utbud och resande

Området beskriver mål för trafikens omfattning och resandets utveckling. I TFP 2012-2015 märks här främst fördubblingsmålet utöver vissa restidsmål.

Marknadsandel

Kollektivtrafikbarometern har länge mätt kollektivtrafikens andel av alla persontransporter fördelat per län. Under årtionden har bilresandet ökat men det finns tecken på att detta planar ut och kollektivtrafikens andel ökar. Bilden är från kollektivtrafikbarometern 2014 och visar andel resor i Sverige. Med hjälp av en ökad gång- och cykeltrafik, ökat turutbud i kollektivtrafiken och ekonomiska styrmedel kan biltrafiken börja minska vilket skulle bidra mycket till minskad klimatpåverkan och mer

plats i Blekinges städer. 2009 gjorde även Trivector denna bedömning i sin rapport "Framtidens kollektivtrafik i Blekinge" från vilken bilden är hämtad.



2013 beräknades kollektivtrafikens andel av motoriserade persontransporter i Blekinge till 13 procent enligt SKL:s öppna jämförelser och vårt mål innebär en 50-procentig ökning på 17 år.

- Senast 2030 ska kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter i Blekinge vara minst 20 procent. Kostnad bedöms ingå i kostnad för fördubblingsmålet.

Fördubblat resande 2008 – 2030

Resandet är ett bra mått på kollektivtrafikens generella utveckling och detta mål togs fram 2012. Vi ligger idag något under den ökningstakt som krävs men är övertygade om att behovet av större rörlighet och minskad klimatbelastning kommer att öka det allmänna behovet av kollektivtrafik. För att nå visionsbilden för 2050 som beskrivs under kap 4.3 är överflyttning av resor till kollektivtrafik en viktig grund. Genom högre servicenivå än idag och större kapacitet för att ge plats till nya resenärer kan ökningen påverkas aktivt. Vi utgår från 2008 års resande på 7,55 miljoner resor vilket innebär drygt 15 miljoner resor 2030. 2014 var resandet knappt 8,3 miljoner resor vilket ger 6,7 miljoner nya resor för att nå målet eller en genomsnittlig ökningstakt på 3,1 procent. Utöver genomförda och planerade trafiksatsningar, högre beläggning i befintlig trafik och prioritering av busstrafiken i stadsmiljö krävs högre kapacitet för att ta emot de nya resenärerna.

- Senast 2030 ska antalet resor i den samlade kollektivtrafiken i Blekinge nå 15 miljoner resor. Kapacitetsökningen bedöms innebära en genomsnittlig nettokostnadsökning med 3,9 mnkr per år från 2017 med tyngdpunkt på de senare åren.

Två avgångar per timme på hela Blekinge Kustbana

Under 2015 genomför trafikverket en åtgärdsvalsstudie som ska visa vad som krävs för att möjliggöra två avgångar varje timme med tåg även på sträckan Karlshamn – Karlskrona. Utökningen är en viktig åtgärd för att erbjuda bättre pendlingsmöjligheter genom Blekinge och därmed vara en nödvändig del i att uppnå fördubblingsmålet ovan. Kapacitetsmässigt närmar sig taket i pendlingsläge vilket bromsar resandeutvecklingen. Sweco har utfört en nyttoanalys för att bedöma värdet av satsningen samt vilka effekter förändringen kan ge för de tre berörda kommunerna.

- Senast 2022 ska två tågavgångar per timme trafikera även sträckan Karlshamn – Karlskrona. Nettokostnaden beräknas till 21,5 Mkr per år.

Restid utvalda stråk

Restiden är en viktig faktor när resenären väljer färdmedel och påverkas av faktorer som linjestreckning, infrastruktur och biljettsystem. Restiderna bör succesivt minska på samtliga relationer inom kollektivtrafiken. Här följer några utvalda målsättningar.

	Restid år 2035	Restid år 2020	Restid idag
Karlskrona - Malmö	1 tim 55 min	2 tim 15 min	2 tim 46 min
Sölvesborg - Lund		58 min	1 tim 17 min
Karlskrona - Växjö		1 tim 10 min	1 tim 22 min
Ronneby - Växjö		*	1 tim 26 min
Hjorthöjden- Stadshuset - Ronneby resec.		13 min	15 min
Asarum - Storgatan - Karlshamns resec.		13 min	15 min
Karlskrona - Stockholm (tåg)	3 tim		4 tim 57 min

Trafikkostnader bedöms rymmas inom Region Blekinges budget men infrastrukturinv. krävs.

** Sträckan Ronneby – Växjö är prioriterad men ej tidsatt p.g.a. valet av hållplatslägen i dagsläget (sep -15) ej är klart efter pågående ombyggnad av väg 27. Valet av dessa påverkar i stor utsträckning hur lång restiden blir.*

Pendlingsbarhet

I Blekinge finns ett relativt stort trafikutbud i städerna, mellan städerna och till de större tätorterna nära städerna vilket ger bra service till en stor del av invånarna. En stor del av Blekinge har dock inte kollektivtrafik som ger möjlighet att pendla till skola och arbete vilket minskar friheten vid val av bostad. Därför måste möjligheterna öka att invånarna ska kunna pendla i Blekinge genom utökad trafik där pendlingsmöjlighet saknas. För att pendling inte bara ska vara teoretiskt möjlig så krävs ett visst turutbud för att man ska kunna välja sin start- och sluttid. Minsta utbud för s.k. pendlingsbar trafik bör vara fem turer i varje riktning till kommunhuvudorten måndag till fredag. Avståndet till hållplats från bostaden ska vara max en kilometer. Turutbudet ska ge möjlighet att pendla till skola och arbete i närmaste centralort.

- Pendlingsbarheten enligt definitionen ovan ska utredas, mätas och förbättras under programperioden till 2019. Åtgärder bedöms rymmas inom budget.

Utbyggnad av båttrafik

Många bostäder och målpunkter ligger i Blekinge vid vatten. Skärgården är en av Blekinges största styrkor för såväl invånarna som besökarna. Besöksnäringen är beroende av skärgårdstrafiken och en bättre tillgänglighet till skärgården kan öka Blekinges attraktionskraft ytterligare. I vissa fall ger färd på vatten möjlighet till kortare restider vilket kan vara intressant även för skol- och arbetspendling. Region Blekinge vill därför analysera möjligheterna av en utbyggd båttrafik. bl.a. i samband med upphandling av skärgårdstrafiken 2018.

- I samband med upphandling av skärgårdstrafiken 2018 ska möjligheterna för en utbyggd vattentrafik utredas och vid positivt resultat ska förslag om utökad trafik presenteras. Kostnad och kostnadsfördelning är okänd varför nytt beslut krävs när utredning är klar

8.2.2 Miljöpåverkan

Kollektivtrafikens miljöpåverkan är viktig både för de stadsmiljöer som trafikeras, för konkurrenskraften mot andra färdmedel och för samhällets övergripande miljöplanering. Kollektivtrafiken har en central roll i samhällets totala energibalans där bl.a. förbränning av biogas och en mångfald av förnybara bränslen är viktig för att minska CO₂-utsläppen. Blekinge ligger väl till idag jämfört med andra län när det gäller kollektivtrafikens utsläpp. Utvecklingen går fort men fortfarande finns uteslutande förbränningsmotorer som belastar klimatet med växthusgaser och den lokala miljön

med luftpartiklar och buller. Nationella utredningar visar att många olika förnybara bränslen behövs för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030. Eldrift beskrivs som framtidsbränslet i stadstrafik och det finns behov av att prova detta inför kommande upphandling.

- Region Blekinge ska kräva förnybart drivmedel i all upphandlad linjelagd kollektivtrafik på land samt främja förnybara bränslen i övrig trafik. Region Blekinge ska i kommande upphandlingar bidra till förutsättningar för infrastruktur för en mångfald av förnybara bränslen och samhällets mål om minskad klimat- och miljöbelastning.
- Fordon med ren eldrift ska ingå i stadstrafikutbudet 2017
Högre fordonskostnader ger bedömningen att trafikknoden ökar vilket ingår i kostnad för utveckling av Karlskrona stadstrafik.

8.2.3 Tillgänglighet

Tillgänglighet i SKL:s definition handlar endast om funktionsnedsattas möjlighet att använda kollektivtrafiken. Under 5.7.2. finns beskrivning av vilka krav som sätts på en "tillgänglighetsanpassad" hållplats och i bilaga finns en förteckning över anpassade hållplatser idag. Samtliga fordon i linjetrafik på väg är sedan senaste bussupphandlingen tillgänglighetsanpassade. Det finns ett behov av att informera resenärerna vilken servicenivå som gäller om man har en funktionsnedsättning. Kostnaden för Region Blekinge bedöms ligga inom budgeterad ram men kan öka om utbyggnadstakten för tillgänglighetsanpassade hållplatser beslutas bli snabbare. Kostnad för markarbete mm belastar till stor del berörd kommun varför målsättningen förutsätter kommunala medel utöver det som är budgeterat för trafiken.

- Samtliga fordon i Blekinges linjetrafik på land ska vara tillgänglighetsanpassade
 - Tillgänglighetsanpassning av båtar ska beaktas vid upphandling i skärgårdstrafiken
 - 90 procent (82 procent idag) av alla hållplatser(20 påstigande per dag) ska vara tillgänglighetsanpassade senast 2019
 - Införande av resenärsinformation per hållplats ska ske under programperioden
 - Riktlinjer för bemötande av äldre och funktionshindrade ska vara framtagna senast 2016
 - Alla operativ personal ska vara utbildad i ovanstående riktlinjer senast 2017
- Kostnader bedöms rymmas inom befintlig ram för region Blekinge. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser innebär kostnader för de kommuner som berörs av hållplatsinvesteringarna vilket framgår av bilaga " Förteckning tillgänglighetsanpassade hållplatser". Elva hållplatser ska anpassas för att nå målet och varje hållplats, två lägen, bedöms kosta 150 tkr för kommunen med 50 procent statsbidrag.



8.2.4 Nöjdhet

Kundernas upplevelse av kollektivtrafiken är viktig för utvecklingen och kan påverkas av en mängd aktiviteter men den viktigaste marknadsföringen är ändå produkterna. Målen för nöjdhet är betydelsefulla för uppföljningen av att trafiken är relevant och motsvarar kundernas förväntningar. För mätning av nöjdhet används Kollektivtrafikbarometern som tas fram av Svensk Kollektivtrafik.

- 2019 ska 72 procent av kollektivtrafikresenärerna vara nöjda med Blekingetrafiken (69 procent 2014)
- 2019 ska 55 procent av allmänheten i Blekinge vara nöjda med Blekingetrafiken (52 procent 2014)
- 2019 ska 85 procent av kollektivtrafikresenärerna vara nöjda med senaste resan (83 procent 2014)
- 2019 ska 50 procent av resenärerna ha högt förtroende för att bussen är i rätt tid (42 procent 2014)
- Blekingetrafiken ska ingå i servicetrafikens kvalitetsbarometer Anbarometer senast 2017
Kostnad bedöms ligga inom befintlig ram.

8.2.5 Infrastruktur och stadsplanering

Kollektivtrafiken är mycket beroende av hur framkomligheten är mellan de punkter som resenärerna vill komma nära. Kommunerna och trafikverket påverkar till stor del hur kostnadseffektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafiken är. För att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur krävs nära samarbete mellan Region Blekinge och väghållaren som är kommunen eller trafikverket. Vid förändringar i staden är det viktigt att planering för busstrafiken görs på ett tidigt stadium. I kampen om resenärerna behöver kollektivtrafiken kunna kombineras med andra färdssätt för att man ska komma från dörr till dörr. Ibland är det bilen som används då avståndet till bussen eller tåget är långt och då krävs bra och säkra pendlarparkeringar. Vid mindre avstånd är cykeln det perfekta färdssättet vilket kräver bra cykelvägar och cykelparkering vid bussen och kanske plats för cykeln på bussen eller tåget. Detta styrs med följande mål.

- En infrastrukturplan med konkreta åtgärder ska vara en del av verksamhetsplanen från 2017
- En processbeskrivning för samverkan med kommuner ska vara framtagen senast 2016
- En cykelstrategi för kollektivtrafiken ska vara framtagen under 2017
Kostnader bedöms ligga inom befintlig ram

8.3. Ekonomi och taxor

Enligt öppna jämförelser är kostnaden för kollektivtrafiken i Blekinge förhållandevis låg per resa. Priserna ligger lägre än i våra jämförbara grannlän vilket bidrar till ett högt antal resor per invånare. En god kostnadstäckning innebär att trafiken är relevant och bidrar till en god ekonomi vilket är grunden för trafiksatsningar. Det är viktigt att rörelsefrihet finns för prissättning för att kunna anpassa dessa till kostnadsökningar eller en förändrad marknad. Mål och riktlinjer bör därför utformas så att utrymme finns för att marknadsinriktade eller budgetpåverkande åtgärder ska kunna vidtas löpande. Självvisering bör t.ex. utredas då det kan innebära att föraren belastas mindre med biljetthantering vilket minskar restider.

- God kostnadstäckning ska eftersträvas i all trafikplanering
- Ny trafik ska efter etablering bidra till trafikområdets kostnadstäckning
- Prispåslag vid länsgränspassage ska inte förekomma efter 2017
- Under programperioden ska betalningsrutiner i kollektivtrafiken utredas bl.a. i syfte att förbättra tidhållning och förkorta restider

9. Strategiska val, ramar och riktlinjer

Trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2016 – 2019 innebär en satsning på kollektivtrafiken som en del i Blekinges mål om bättre rörlighet, bättre möjligheter för utveckling och tillväxt och en minskad miljö- och klimatbelastning. Rörligheten är viktig för att ungdomar och samhällsgrupper utan bil ska vara en del av samhällsgemenskapen. Valfrihet betyder att man kan välja bostad, arbete och skola utan att vara beroende av bilen. För näringslivet är kommunikationer en avgörande faktor för Blekinges utveckling. Kommunikationer bör finnas nära utvecklingscentra och kunna erbjuda bra lokala persontransporter. Miljön och klimatet kräver mindre förbränning av fossila bränslen samtidigt som stadens yta ska användas till mycket annat förutom parkerade bilar, vilket är svårt att nå utan en bättre kollektivtrafik.

Målen ovan hjälper oss att närma oss dessa ambitioner och här följer några sammanfattande vägval som antaganden av målen och beslut om här programmet innebär:

- Genom högre effektivitet, större utbud och högre kapacitet i kollektivtrafiken erhålls i kombination med pågående cykelsatsning bättre rörlighet i Blekinge. Samtidigt förbättras förbindelserna med grannregionerna och de som vill börja åka med kollektivtrafiken får plats.
- Genomförd Pågatågssatsning 2014 till Karlshamn fullföljs genom satsning på högre turutbud i tågtrafiken även till Karlskrona. Detta motiverar att Trafikverkets planer på nödvändiga infrastruktursatsningar på sträckan genomförs i enlighet med pågående åtgärdsvalsstudie. Detta val är en viktig signal inför arbetet med förbättrade förbindelser till den nya höghastighetsbanan där regeringen 2018 tar beslut som påverkar kommande infrastrukturplaner.
- Kollektivtrafiken ska vara drivande och en central del i Blekinges miljöarbete vilket innebär att kollektivtrafiken ska bibehålla sin status som det mest miljövänliga färdmedlet. Samtidigt ska samhällsplaneringen i stort främja en övergång till kollektivtrafik från andra motoriserade färdmedel genom bl.a. planering av bebyggelse och infrastruktur.

10. Miljöbedömning

Enligt miljöbalken kap 6 §11 finns skyldighet att överväga om det finns behov av att göra en miljöbedömning när det handlar om lagstadgade planer och program. En miljöbedömning ska göras

då ett ...”genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ansvaret för behovsbedömningen har den myndighet eller kommun som upprättar planen eller programmet”. (Svensk författningssamling, Miljöbalk 1998:808 kap 6 §11)

Enligt erfarenhet från tidigare behovsbedömningar är inte åtgärderna i denna plan av den storlek eller så betydande att de kan medföra betydande miljöpåverkan. Regionala kollektivtrafikmyndigheten gör därmed tolkningen att en miljöbedömningsprocess inte är aktuell för detta trafikförsörjningsprogram.

11. Ekonomi

Under kap 4 beskrivs det framtida önskade Blekinge och hur kollektivtrafiken kan bidra. Där framgår värdet av de samlade föreslagna åtgärderna som ska vägas in när vi nu beskriver hur dessa påverkar ekonomin. Nedan följer en beskrivning av vad förslagen i trafikförsörjningsprogram 2016 – 2019 bedöms innebära för varje bidragsgivare över perioden fram till 2030 som är slutåret för fördubblingsmålet. Siffrorna finns även under respektive mål i kap 8 där flertalet mål bedöms inrymmas i befintlig budget.

Fyra nya utpekade åtgärder, som delar av fördubblingsarbetet, bedöms innebära ökade nettokostnader d.v.s. ökat bidrag från intressenterna:

- Utveckling av Karlskrona stadstrafik ramökning från 2017 4,0 mnkr
- Utbyggnad Öresundståg timmestrafik helg 3,0 mnkr ramökning från 2017
- Utveckling av Karlshamns stadstrafik 3,0 mnkr ramökning från 2018
- Två tågavgångar per timme Karlshamn – Karlskrona 21,5 mnkr ramökning från 2022

Vid en förlängning av trafiken från Karlshamn till Karlskrona är det främst Ronneby och Karlskrona tillsammans med Landstinget som påverkas av utökade kostnader. I tabellen visas en bedömning av nettokostnadsökning per kommun och år.

Nettokostnadsförändring för två tågavgångar per timme Karlshamn - Karlskrona

Landstinget	10728 tkr
Karlskrona	7441 tkr
Ronneby	3234 tkr
Karlshamn	26 tkr
Sölvesborg	15 tkr
Olofström	11 tkr
<hr/> Totalt	21,5 mnkr

Fördubblingsmålet beslutades första gången i trafikförsörjningsprogrammet 2012 – 2015. Vi önskar fortsätta det arbetet med samma målsättning. Här följer en beskrivning av beräkningarna som ligger bakom bedömningen av vilka insatser som krävs för att målet ska kunna uppfyllas.

2014 gjordes 8,3 miljoner resor i Blekinge. Det krävs 6,7 miljoner nya resor för att nå 15 miljoner 2030 vilket är en fördubbling från 2008. Med en effektivisering som ger 700 000 resor med befintliga resurser till 2020 återstår 6 miljoner nya resor vilket är en ökning på 67 procent från 2014 till 2030.

I beräkningen nedan beskrivs hur delar av fördubblingsarbetet fördelas på genomförda och planerade trafiksatsningar (Nettokostnader exkl. index i 2014 års kostnadsläge)

<u>Nettokostnad 2014**:</u>	<u>183 mnkr</u>	<u>År</u>
Trafikökning utöver effektiviseringar 67 procent:	122 mnkr	
<u>Genomförda åtgärder</u>		
Krösatåg	-15 mnkr	2013
Pågatågsatsning	-14 mnkr	2014
<u>Beslutade ej genomförda åtgärder</u>		
Snabbturer Öresundståg	-7 mnkr	2016
<u>Föreslagna åtgärder i detta program</u>		
Utveckling av Karlskrona stadstrafik	-4 mnkr	2017
Utbyggnad Öresundståg helg	-3 mnkr	2017
Utveckling av Karlshamns stadstrafik	-3 mnkr	2018
<u>Två tågavgångar per timme Kh-Kna</u>	<u>-21 mnkr</u>	<u>2022</u>
<u>Återst. Trafiksats 2017 - 2030</u>	<u>55 mnkr</u>	
Ökning nettokostnad årligen 2017 - 2030	3,9 mnkr	

**Trafikrelaterade nettokostnader exkl. serviceresor, tilläggstrafik buss och admin. utfall 2014.

Kostnaden för ospecificerade trafiksatsningar ska fördelas enligt konsortialavtalet men en bedömning är att utfallet 2014 ligger nära en slutlig fördelning vilket skulle ge följande fördelning: (genomsnittlig årlig bidragsökning under perioden 2017 – 2030):

Landstinget Blekinge:	45,4 %	1,8 mnkr
Karlskrona kommun:	31,3 %	1,2 mnkr
Ronneby kommun:	6,5 %	250 tkr
Karlshamns kommun:	8,3 %	320 tkr
Sölvesborgs kommun:	5,9 %	230 tkr
Olofströms kommun:	2,6 %	100 tkr

Förslaget innebär att snittet 3,9 mnkr nås genom en tyngdpunkt under de senare åren fram till 2030. Nettokostnadsramen föreslås för 2017 ökas med 3,3 mnkr, för 2018 med 3,4 mnkr, för 2019 med 3,5 mnkr och för 2020 med 3,6 mnkr. Exakt placering av kostnader respektive år är inte möjlig varför en flexibilitet mellan åren bör vara möjlig. Åren därefter föreslås en motsvarande årlig ramökning men föreslås beslutas som en långsiktig ambition och inte som bestämda årsbelopp i detta program.

Sammanfattningsvis vill vi erbjuda ett snabbt och stabilt färdssätt som är komfortabelt med bra service. Detta kräver insatser för att höja såväl utbud som kvalitet. I en samhällsutveckling där miljö- och klimatfrågorna är större och kraven på buller- och emissionsfria städer blir tydligare måste mer plats i kollektivtrafiken erbjudas för nya resenärer. Fler resenärer kräver fler bussar, fler förare och längre körd sträcka även om viss effektivisering fortfarande är möjlig med bibehållen kvalitet.

Genomförda och planerade åtgärder som kommer att bidra till fler resor är beskrivna. Utöver dessa krävs åtgärder fram till 2030 som måste detaljplaneras i takt med att prioriteringarna blir tydligare och behoven blir kända i detalj. Den succesiva omfördelningen till kollektivtrafiken från främst biltrafiken bedöms innebära en kostnadsökning med i genomsnitt 3,9 Mkr varje år med början 2017 då budgeten föreslås utökas med 3,3Mkr jämfört med VP 2016 och därefter en årlig ökning med 100 Tkr av tillskottet för att nå snittet 2030.

12. Våra roller

Detta dokument innebär beslut om mål och riktlinjer som ska ge värdefulla effekter för Blekinge genom en bättre kollektivtrafik. Programmet är ett bra underlag för det fortsatta arbetet men för att besluten ska få ett värde är det helt avgörande att det finns en organisation som genomför föreslagna

åtgärder och följer upp att de får avsedd verkan. Kollektivtrafikens utveckling är därför beroende av att flera delar av samhället samarbetar och här följer några huvudrollsinnehavare.

Invånaren och besökaren

Många val görs som påverkar samhället. När man väljer sitt sätt att resa påverkar man bl.a. sin ekonomi, sin tid och sin miljöbelastning. Hur man väljer att prioritera dessa olika delar är personligt varför det behövs ett ansvarstagande från var och en som väljer sin resa. När många reser får finns ett bra underlag för att öka utbudet ytterligare.

Trafikutövaren

Den som är närmast nuvarande och blivande resenärer är de ca 400 på bussar, båtar, tåg och taxibilar. Bakom dessa står många i administration och företagsledning som planerar verksamheten i trafikföretagen. Den här gruppen av kollektivtrafikexperter vet vad som behöver förbättras och är resenärens viktiga kontakt med kollektivtrafikorganisationen varje dag. Trafikföretagen har fått vara med och påverka detta program och har en viktig roll för att målen ska nås.

Näringsliv

Näringslivet i Blekinge når många besökare, medarbetare och kunder och påverkar mycket hur man väljer att resa. Näringslivet är tydliga med att kollektivtrafiken är viktig för företagsetablering och rekrytering och ser gärna att trafiken utvecklas. Det finns många sätt för företag att informera och aktivt påverka resandet hos anställda och därmed förbättra sin miljöprofil genom de produkter som Blekingetrafiken och övriga kollektivtrafikleverantörer erbjuder.

Kommunerna och Landstinget Blekinge

Dessa intressenter betalar hälften av kollektivtrafiken och bidrar därmed starkt till rörlighet, minskad miljöbelastning och andra samhällsnyttiga funktioner som skapas. Genom sitt stora arbetsgivaransvar, sitt stora besöksantal och sina möjligheter att styra samhällsplaneringen påverkas mycket av hur kollektivtrafiken utvecklas och hur många som väljer kollektivtrafiken. Ett djupt samarbete i tidiga skeden mellan planering av kollektivtrafik och samhällsplanering i övrigt är en förutsättning för att kunna forma en attraktiv kollektivtrafik.

Region Blekinge

Region Blekinge är ett samarbetsorgan som kommunerna och Landstinget har inrättat för att hantera länsövergripande frågor. Sedan 2012 är kollektivtrafiken en del av Region Blekinge och har därmed flyttats närmare andra utvecklingsfrågor. Kollektivtrafiken är ett av flera redskap för att bygga det "Attraktiva Blekinge" i enlighet med Blekingestrategin. En roll för Region Blekinge är att forma ett lag av de viktiga aktörerna ovan, samt många andra som inte har nämnts här, och sätta en gemensam kurs mot framtidens Blekinge. Slutligen har Region Blekinge uppgiften att analysera måluppfyllelse för att se att åtgärder får avsedd verkan.

13. Avslutning, så här går vi vidare

Blekinge ska vara en region som har Öresundsregionen, och den nya höghastighetsbanan mot Stockholm, inom bekvämt avstånd. Samtidigt ska en ökad kapacitet och kvalitet i den regionala kollektivtrafiken ta marknadsandelar från bilen vilket ger grönare och tystare stadscentra som lockar fler besökare. Landsbygden ska också få bättre kollektivtrafik med pendlingsmöjlighet för fler och en utvecklad Närtrafik. Utöver attraktiva städer växer besöksnäringen p.g.a. en utvecklad skärgårdstrafik och ett omfattande cykelledsnät.

För att nå dessa effekter krävs mycket arbete och några svåra beslut. En titt i backspegeln visar att den ifrågasatta satsningen på Kustpilen som genomfördes 1992 idag innebär 2 miljoner nya resenärer och är stommen i Blekingetrafikens utbud. Kollektivtrafiken är en av flera delar av samhällsutvecklingen som behöver samverka för att önskade mål ska nås. Efter beslut påbörjas arbetet med två viktiga dokument som programmet innehåller, nämligen infrastrukturplan och processbeskrivning för samverkan mellan Region Blekinge och våra kommuner. Båda handlar om planering för en högre

prioritering av kollektivtrafiken i kommunerna. Beslutet innebär också en klarlagd ekonomisk ram vilket ger riktlinjer för planering av olika delar av trafiken. Snart påbörjas också revidering av Länstransportplanen där infrastrukturinvesteringarna bestäms vilket påverkar kollektivtrafiken.

Programmets mål innebär att vi måste forma våra instrument för att mäta, följa upp och rapportera måluppfyllelsen vilket blir viktigt underlag för trafikplaneringen. Detta och mycket mer blir inspirerande uppgifter som bara kan slutföras i samverkan med de olika partners och samhällsgrupper som har beskrivits tidigare. Region Blekinge ser fram emot ett krävande men mycket inspirerande arbete.

14. Källförteckning TFP 2016 - 2019

Blekingestrategin 2014 – 2020, Attraktiva Blekinge, beslutad av regionstyrelsen 2013Näringsdepartementet, Prop. 2009/10:200

EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik på järnväg och väg, utfärdad 2007

Klimat- och energistrategi för Blekinge, Rapport 2013:21, Beslutat av Länsstyrelsen Blekinge län 2013, Författare Cecilia Näslund, Monika Oredsson, Jenny Rydqvist, och Lisa Wälitalo

Länstransportplan, Beslutad av regionstyrelsen 140611, Författare Peter Hermansson

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2012 – 2015, Beslutat av regionstyrelsen 2012, Handläggare Magnus Forsberg

Svensk författningssamling, Miljöbalk 1998:808 kap 6 §11, utfärdad av Miljö- och energidepartementet 1998

Svensk kollektivtrafik, Årsrapport 2014 Kollektivtrafikbarometern

Svensk kollektivtrafik, Rapport om samhällsnytta för kollektivtrafik 2007.

Sveriges kommuner och landsting, Öppna Jämförelser kollektivtrafik 2014, Sammanställning Sara Rhudin

Sveriges riksdags hemsida, Svensk författningssamling, Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

Trivector, Framtidens kollektivtrafik i Blekinge, 2008, Författare Joel Hansson

Översiktsplan 2030 Karlskrona kommun, Samhällsbyggnadsförvaltningen, beslutat 2010

Översiktsplan 2006 Ronneby kommun, 2006

Översiktsplan för Karlshamns kommun – Karlshamn 2030, granskningsdokument beslutat av Karlshamns kommunfullmäktige 4 maj 2015.

Översiktsplan 2010, Sölvesborgs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2010

Översiktsplan för Olofströms kommun, beslutat av kommunfullmäktige 2012

Kraft att vilja. Tillsammans är det möjligt.

Vi inspirerar, skapar tillfällen att mötas och stärker Blekinge i Sverige och Europa.

Tillsammans med våra medlemmar - Blekinges kommuner och landsting - arbetar vi för att göra det ännu mer attraktivt att besöka, leva och verka i vår region.



Region Blekinge, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona

Tel 0455-30 50 00 | E-post kansli@regionblekinge.se