

Mötesbok: Trafiknämnden (2019-02-28)

Trafiknämnden

Datum: 2019-02-28

Plats:

Kommentar:

Dagordning

Val av justerare samt tid för justering

Godkännande av föredragningslista

Anmälan om protokolljustering

Ärenden för beslut

§ 9/19 Trafiknämndens verksamhetsplan och budget 2019	3
§ 10/19 Trafiknämndens budgetram 2019, justerad IPDK	34
§ 11/19 Trafiknämndens interna kontrollplan 2019	39
§ 12/19 Medel ur förfogandeanslaget angående kapacitetsåtgärder 2019	42
§ 13/19 Uppdrag att avropa regionalstågsfordon	108
§ 14/19 Samverkansavtal om Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana	116
§ 15/19 Valärende Regionsamverkan Sydsverige utskottet för infrastruktur och kollektivtrafik 2019-2022 (trafiknämnden)	125
§ 16/19 Återrapportering av delegation vid upphandling inom trafiknämndens verksamhet	126
§ 17/19 Sammanträdesplan 2019 för Trafiknämnden	150

Utbildningsplan för nämnden

Övergripande information om arbetet med nytt Trafikförsörjningsprogram

Information om nytt biljett- och betalsystem

Planeringsförutsättningar, tidplan etc

Rapporter

Övriga dokument

Övriga dokument Trafiknämnden 2019-02-28	153
--	-----

Blekingetrafikens stab
Maria Purnell

2019-02-19

Ärendenummer 2019/00345
Dokumentnummer 2019/00345-1

Till trafiknämnden

Trafiknämndens verksamhetsplan och budget 2019

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att godkänna verksamhetsplan och budget 2019 för trafiknämnden enligt bilaga

Sammanfattning

I enlighet med av regionfullmäktige beslutad regionplan (2018-11-26), ska trafiknämnden besluta om verksamhetsplan och budget 2019, för sin nämnd.

I september 2018 tog dåvarande trafiknämnd beslut om verksamhetsplan och budget för 2019. Det är denna plan som spelat in delar i regionplanen och som nu i uppdaterad form presenteras för beslut.

Förslag till verksamhetsplan och budget 2019 för trafiknämnden redovisas i bilaga.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- Verksamhetsplan och budget 2019 för Blekingetrafiken

Verksamhetsplan och budget för Blekingetrafiken 2019

2019-02-28

2019-XXXXX

Dokumentnamn: Verksamhetsplan och budget för Blekingetrafiken 2019		Revision: 01
Dokumenttyp:	Dokumentnummer:	
Detta dokument gäller för: Verksamhet / Förvaltning	Funktionsområde:	
Dokumentansvarig: Maria Purnell	Beslut av: Trafiknämnden	
Beslut datum: 2019-02-28	Nästa revidering:	

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
Inledning	5
Verksamhetsidé, värdegrund, vision och uppdrag	5
Region Blekinges styrmodell	6
Perspektivet invånare och samhälle	7
Perspektivet kvalitet och process	14
Perspektivet kompetens	17
Perspektivet miljö och hållbarhet	22
Perspektivet ekonomi	24
Budget	27
Investeringsplan	28
Effektivisering och prioriterade nya verksamheter	28

Inledning

Trafikverksamhetens uppdrag finns beskrivet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Blekinge 2016–2019, ett strategidokument för hur trafiken ska utvecklas på sikt. Programmet innebär en satsning på kollektivtrafiken som en del i Blekinges mål om bra möjligheter för rörlighet, bättre möjligheter för utveckling och tillväxt samt en minskad klimat- och miljöbelastning.

Trafikförvaltningens uppdrag är att i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet planera, upphandla, utveckla, marknadsföra och genomföra en god kollektivtrafik inom beslutade ekonomiska ramar. Trafiken drivs huvudsakligen under varumärket Blekingetrafiken.

Verksamhetsidé, värdegrund, vision och uppdrag

Region Blekinges verksamhetsidé, värdegrund, vision och uppdrag anger utgångspunkter för den samlade verksamheten och ska genomsyra samtliga verksamhetsplaner.

Verksamhetsidé

Verksamhetsidén beskriver ändamålet med Region Blekinges samlade verksamhet. Den svarar på frågorna vad vi ska göra, för vem vi ska göra det och vad vi vill uppnå:

Region Blekinge leder utvecklingen för ett attraktivt Blekinge med god livsmiljö för invånare, företag och besökare.

Värdegrund

Värdegrunden vägleder oss i hur vi förhåller oss till dem vi finns till för, invånarna, och hur vi förhåller oss till varandra som medarbetare. Region Blekinges värdegrund vilar på tre ledstjärnor:

Engagemang, samarbete, kvalitet.

Vision

Visionen är en bild av den önskade framtiden. Visionen är ett viktigt hjälpmedel, ett rättesnöre, för att kunna fatta rätt beslut. Region Blekinges vision är:

Den bästa livsmiljön för hållbar tillväxt och god hälsa.

Uppdraget

Uppdraget för Region Blekinge är att:

Främja en hållbar utveckling i hela Blekinge. Våra ansvarsområden är hälso- och sjukvård, folkhälsa, regional tillväxt, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur och bildning.

Region Blekinges styrmodell

Region Blekinges styrmodell innebär en styrning utifrån fem perspektiv för att fastställa, styra mot och följa upp de mål som fullmäktige beslutat är strategiskt viktiga.

- Perspektivet invånare och samhälle
- Perspektivet kvalitet och process
- Perspektivet kompetens
- Perspektivet miljö och hållbarhet
- Perspektivet ekonomi

Dessa perspektiv finns med från fullmäktige till nämnderna och de verkställande organisationerna på alla nivåer. Därigenom skapas en tydlig styrningslogik som sträcker sig från politisk nivå till verksamhetsnivå.

Utgångspunkten för Region Blekinges verksamhet är invånarnas behov. Övriga perspektiv ska stödja invånarperspektivet och syftar till att skapa möjligheter för att leverera den nivå av behovsuppfyllnad som är politiskt beslutad.

Inom ramen för varje perspektiv anges inriktningsmål. Inriktningsmål är långsiktigt strategiska mål som riktar sig till hela Region Blekinge. Indikatorer kopplas till inriktningsmålen för uppföljning och redovisning.

Inom ramen för varje inriktningsmål anges insatsområden. Insatsområden markerar uppdrag som fullmäktige anser särskilt angelägna att genomföra för att uppfylla inriktningsmålen.

Perspektivet invånare och samhälle

Invånare- och samhällsperspektivet beskriver målsättningar för att invånarnas behov ska tillgodoses på bästa sätt samt för att skapa en attraktiv region för invånare, näringsliv och besökare. Perspektivet omfattar även målsättningar inom servicekvalitetsområdet som t.ex. tillgänglighet, bemötande och delaktighet.

Inriktningsmål – ett attraktivt Blekinge

I Blekinge ska fler vilja bo, arbeta och komma på besök. För att fler ska vilja komma till Blekinge måste Region Blekinge gemensamt utveckla bilden av det attraktiva Blekinge. Blekinge ska förknippas med kreativitet, innovation, strategiska läge med en unik kust och skärgård.

En avgörande parameter för Blekinges utveckling är goda möjligheter att pendla in och ut från vår Region. En annan att blekingarna, på ett enkelt och pålitligt sätt, ska kunna färdas klimatsmart mellan hem, arbete och fritidsintressen. Här spelar kollektivtrafiken en mycket viktig roll.

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. I takt med att trafiken utvecklas och kunderna strömmar till krävs högre kapacitet för att rymma nya resenärer.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Resenärer nöjda med Blekingetrafiken	63 % 2017-12-31	72 % 2019-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik
Allmänheten nöjda med Blekingetrafiken	53 % 2017-12-31	55 % 2019-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik
Kollektivtrafik- resenärer nöjda med senaste resan	78 % 2017-12-31	85 % 2019-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad

Skapa förutsättningar för en attraktiv boendemiljö och samhällsservice. Det är viktigt att se till livsmiljön i hela Blekinge. En attraktiv miljö kräver god tillgång till boende, barnomsorg, skola och

vård men även ett differentierat kultur- och idrottsliv som lockar människor i alla åldrar och med olika bakgrund. Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är vägledande för att skapa ett attraktivt Blekinge.

[Attraktiva Blekinge - Regional utvecklingsstrategi 2014–2010 \(RUS\)](#)

Samtliga nämnder ska omsätta den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och bidra till att Blekinge ska vara ett inkluderande samhälle präglad av öppenhet och deltagande.

En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ. Omkring 60 % av befolkningen över sex år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla. Utan kollektivtrafik skulle segregationen och de sociala klyftorna öka. Kollektivtrafiken är därmed ett fördelningspolitiskt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar för medborgarna och bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle.

Skapa bilden av det attraktiva Blekinge. Blekinges geografiska läge med kust och skärgård och ett brett utbud av kultur och upplevelser för såväl boende som besökare tillsammans med en väl fungerande hälso- och sjukvård samt tandvård ger förutsättningar för kreativitet och gott innovationsklimat.

Samtliga nämnder ska utveckla verksamheten så att den stödjer bilden av ett attraktivt Blekinge.

Kollektivtrafiken utvecklas ständigt med fokus på att göra den så attraktiv som möjligt och så tillgänglig som möjligt. Nya satsningar som gjorts i skärgårdstrafiken har uppmärksammats nationellt genom en artikel i SvD ”8 anledningar att stanna i Blekinge”.

Utdrag ur SVD 2018-06-19

Skärgårdstrafiken

blekingetrafiken.se/din-resa/skargardstrafik

Sisådär från Listerlandet och idylliska Hälleviks havsbad i väst ut mot Sandhamns marina och Torhamn i öst guppar Blekinge arkipelag som en något tillplattad hästsko. Det som gör den sällsynt är dess sjöskogsklädda sjörike med Sveriges sydligaste vildmark och havsbandet med skärgårdens 800 öar, holmar och kobbar. Så var börja? Med de nya hop-on hop-off-båtarna förstås. De sammankopplar 14 av de större hållplatserna runt Trossö. Och inte nog med det; alldeles nya arkipelagrutten ARK56 är ett nätverk av leder till fots, cykel, kajak och segelbåt för att uppmuntra både lokalbor och resenärer att på miljövänligt vis – via 13 nav med boenden, krogar och faciliteter – utforska det världsarvslistade biosfärområdet.

Utveckla varumärket för Region Blekinge. För att skapa en enhetlig bild av Region Blekinge behöver kommunikation och insatser till besökare, investerare och potentiella inflyttare koordineras.

Regionstyrelsen ska koordinera kommunikation om Region Blekinge.

Blekingetrafiken är ett dottervarumärke i Region Blekinge. Blekingetrafiken är ett väl inarbetat och välkänt varumärke för blekingeborna och tydliggör vem som är ansvarig för information och annat

som kunden behöver ha för att kunna köpa och genomföra sin resa. Med en tydlig aktör blir det enklare att bygga en relation med kunderna och därmed öka resandet och förtroendet för kollektivtrafiken. Den visuella identiteten, Blekingetrafikens logotyp och grafiska profil, har en nyckelroll i att tydliggöra vem som har ansvar och var kunden kan söka information i syfte att förenkla resandet.

Inriktningsmål – en god och jämlik hälsa

Det finns skillnader i upplevd hälsa mellan kön, olika socioekonomiska grupper och åldersgrupper. Det innebär att hälsan inte är jämlikt fördelad i Blekinge. Folkhälsoarbete ska bidra till en större jämlikhet i hälsa och Region Blekinge har en samordningsfunktion för det länsgemensamma folkhälsoarbetet. Det hälsofrämjande och sjukdomsförebyggande förhållningssättet ska integreras i Region Blekinges alla verksamheter.

Kollektivtrafiken bidrar till många människors vardagsmotion genom att regelbundet gå eller cykla till hållplatsen eller stationen. Motionen blir ett naturligt inslag i vardagen som minskar risken för övervikt, diabetes, högt blodtryck, hjärt- och kärlsjukdomar, vissa cancersjukdomar och ledbesvär. I Sverige cyklar kollektivtrafikresenärer dubbelt så mycket och går tre gånger så mycket som bilister.

I Blekinge får resenärer fr.o.m. 2018 ta med cykel på tåget utan avgift, vilket ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft med kombinationen tåg + cykel.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Kollektivtrafikens andel av motoriserade transporter ska öka	13 % 2013	Ökad andel utgången 2019	Årsredovisning

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Utöka förebyggande och hälsofrämjande insatser i Region Blekinge. Den länsgemensamma folkhälsopolicyn är styrande för regionens prioriteringar och mål och pekar ut fyra prioriterade målområden:

- Goda livsvillkor
- Psykisk hälsa
- Alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel
- Hälsofrämjande miljöer och levnadsvanor

Hälso- och sjukvården och tandvården har med sin kompetens en särskild roll i den långsiktiga hälsoutvecklingen. Ett framgångsrikt förebyggande och hälsofrämjande arbete för en god hälsa leder

på sikt till högre livskvalitet, minskade sjukvårdskostnader och ett effektivt användande av samhällsresurserna.

Samtliga nämnder ska underlätta för invånare att ta ansvar för sin hälsa, även vid sjukdom eller funktionsnedsättning.

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 grönytor eller bebyggelse.

Genomföra insatser för en mer jämlik hälsa i samverkan. Den länsgemensamma Kommissionen för jämlik hälsa i Blekinge överlämnade sin rapport till landstingsstyrelsen i januari 2018. Kommissionen föreslår tydligare politisk samverkan och styrning på regional nivå och att en långsiktig handlingsplan ersätter nuvarande länsgemensamma folkhälsopolicy. Behovsanalysen om palliativ vård pekar på ett behov av utveckling inom området.

Samtliga nämnder ska omsätta kommissionens förslag i sina verksamhetsplaner.

Kollektivtrafiken är ett redskap som Region Blekinge själv råder över. Enligt en rapport som WSP tagit fram skapar kollektivtrafiken samhällsekonomisk nytta för betydligt mer än 14 miljarder kronor netto varje år. Till detta kommer andra nyttor som inte ingår i de samhällsekonomiska kalkylerna. Kollektivtrafiken kan därmed ses som en investering i samhällsnytta. Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken vidgar arbetsmarknadsregionerna, minskar klimatutsläppen och bidrar till ökad jämlikhet.

Utveckla ett personcentrerat förhållningssätt i Region Blekinges verksamheter. Region Blekinge ska verka för ett personcentrerat förhållningssätt i sina verksamheter. Det omfattar ett ledarskap som bidrar till att medarbetarnas kompetens tas tillvara. För hälso- och sjukvården och tandvården innebär det att ta vara på patienters och anhörigas resurser så att patienten kan bli medskapare i sin egen vård.

Samtliga nämnder ska genomföra insatser för ett mer personcentrerat förhållningssätt i sina verksamheter.

Att vara en attraktiv arbetsgivare med medarbetare som står på en gemensam värdegrund kommer att genomsyra arbetssättet i förvaltningen. Genom löpande dialog mellan chefer och medarbetare eftersträvas ett personcentrerat arbetssätt i verksamheten. Exempel på insatser är medarbetarsamtal med fokus på utveckling och uppföljning av dessa. Vid planering av det dagliga arbetet ska hänsyn tas till individens förmåga och t.ex. vid sjukdom eller vård av barn ska god kompetens och god arbetsmiljö säkerställas genom systematiskt arbetsmiljöarbete.

I arbetet med ett nytt trafikförsörjningsprogram för perioden 2020–2023 som startats upp kommer Blekingetrafiken att arbeta med nya modeller för uppföljning.

Inriktningsmål – god tillgänglighet

God tillgänglighet till Region Blekinges verksamheter är en förutsättning för att kunna erbjuda en livsmiljö för hållbar tillväxt och god hälsa samt en säker och jämlik vård av hög kvalitet.

Infrastruktur är en viktig faktor för god livskvalitet och en utvecklande arbetsmarknad. Infrastruktur är också avgörande för regional tillväxt och produktivitet. Blekinge ska ha ett attraktivt och hållbart transportsystem som utvecklas utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov.

Blekinge ska utmärka sig som ett attraktivt e-samhälle där en stor del av befolkningen använder digitala tjänster.

Ett nytt biljett- och betalsystem är under utveckling tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafik med driftstart i december 2019. I arbetet är förenkling för kunden självklart i fokus. Redan idag finns digital tillgång till biljetter och information genom Blekingetrafikens hemsida, webshop och appar för mobiler och surfplattor.

När det gäller tillgänglighet inom särskild kollektivtrafik är också målsättningen att få en effektivare och mer tillgänglig trafik för såväl kunder som administratörer genom förenklade lösningar för bokning och betalning.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Samtliga fordon på i Blekinges linjetrafik på land ska vara tillgänglighetsanpassade		100 %	Delårs- och helårsbokslut, intern statistik
Tillgänglighetsanpassning av båtar ska beaktas vid upphandling i skärgårdstrafiken.		100 % där möjligt	Delårs- och helårsbokslut, intern statistik
Införa resenärsinformation om hållplatsernas utformning senast 2019		Resenärs-information klar vid utgången av 2019	Årsredovisning, Kollektivtrafikmyndigheten
90 % av alla större hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade 2019		90 %	Delårs- och helårsbokslut, intern statistik

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Utveckla tillgängligheten till Region Blekinges verksamheter. God tillgänglighet bidrar till bättre effektivitet. Tillgänglighet innebär både fysiska möten och de möjligheter som e-tjänster skapar. Det ska vara enkelt att få kontakt med Region Blekinges verksamheter.

Samtliga nämnder ska säkerställa god tillgänglighet till sina verksamheter.

Kollektivtrafiken ska kunna användas av alla – då är tillgängligheten bra. Det är viktigt att allt från fysisk utformning av hållplatser och fordon till betalningsrutiner och information är anpassade för så många som möjligt.

Regionstyrelsen, regionala utvecklingsnämnden och trafiknämnden ska agera för en utbyggd infrastruktur i Blekinge

De politiskt uppsatta restidsmålen uppnås inte och Blekingebor har idag ett restidshandikapp jämfört med andra regioner. Det innebär att satsningar i infrastrukturen är nödvändiga för att åtgärda bristerna och därmed bidra till ett attraktivt Blekinge.

Trafiknämnden ska öka kapaciteten i kollektivtrafiken. För insatserna finns särskilda medel avsatta i budgeten.

Kollektivtrafikresandet i Blekinge har ökat med cirka en miljon resor de senaste två åren. För att kunna ta emot ökande resevolym krävs ökad kapacitet. För att säkerställa att det finns passagerarkapacitet har åtgärder genomförts för att utöka busskapaciteten i fordonsdimensionerande läge då resandet är som störst, morgon och eftermiddag. Efterfrågan på anropsstyrd linjetrafik ökar också vilket innebär att resurserna för detta tas i anspråk i ökad omfattning. Årlig kostnadsökning fr.o.m. 2019 beräknas till ca 4,0 mnkr för kapacitetsåtgärder.

Inriktningsmål – ett hållbart näringsliv

Blekinge ska kännetecknas av ett expansivt och konkurrenskraftigt näringsliv med ett starkt innovationsklimat som involverar näringsliv, utbildningsaktörer, offentlig och ideell sektor.

”Företagen vill ha närhet till storstadsområden samtidigt som man vill erbjuda anställda goda möjligheter att pendla och utföra sina fritidsbehov” (Trafikförsörjningsprogrammet)

Ett hållbart näringsliv förutsätter att det är lätt att mötas. Genom att utveckla kollektivtrafiken och göra resandet enkelt bidrar verksamheten till ett expansivt och konkurrenskraftigt näringsliv. Samarbete med arbetsgivare avseende fördelaktiga lösningar för medarbetare såsom rabatterade årskort ger dessa en konkurrensfördel vid rekrytering. Enligt en rapport i våras från Ipsos och Transportstyrelsen har arbetspendling mycket stor betydelse för vår vardag och inte minst när vi väljer jobb. Nio av tio tillfrågade i undersökningen, eller 93 procent, svarar att goda eller dåliga

pendlingsmöjligheter kan avgöra om man tackar ja eller nej till ett jobb. Särskilt viktigt är det för ungdomar som hellre tar bussen än bilen.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättdpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Kollektivtrafikens andel av motoriserade transporter ska öka	13 % 2013	Ökad andel utgången 2019	Årsredovisning

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Främja innovationer och företagande. För att öka Blekinges innovationsförmåga behöver vi stimulera kreativ samverkan mellan olika kompetenser inom Region Blekinge och befintligt näringsliv. Region Blekinge ska stärka befintliga kluster, science parks och nätverk samt öka internationaliseringen på arbetsmarknaden.

Samtliga nämnder ska främja innovationer inom sitt ansvarsområde

Trafikverksamheten ser innovation som en viktig och nödvändig väg för att utveckla verksamheten. Samarbeten finns med kommuner, andra regioner, trafikföretag och innovationsföretag för att bidra till en modern och hållbar kollektivtrafik. Just nu pågår projektet Hämta, en samåkningstjänst för kollektivtrafik i Blekinge.

Perspektivet kvalitet och process

Kvalitets- och processperspektivet belyser områden som påverkar kvaliteten i de tjänster Region Blekinge levererar. För att leverera god kvalitet behövs ändamålsenliga, resurseffektiva och flexibla processer i verksamheten. Genom systematiska behovsanalyser där resultat och kvalitet ställs i relation till behov kan Region Blekinge ständigt förbättra processer och kvalitet i verksamheten.

Inriktningsmål – god kvalitet i Region Blekinges tjänster och samverkansprocesser

Kvaliteten i Region Blekinges verksamheter ska systematiskt och fortlöpande utvecklas och säkras. Ledningen ska vara organiserad för att främja god kvalitet och kostnadseffektivitet. Ledningssystem syftar till att skapa en grundläggande ordning och reda i verksamheten för att, så långt det är möjligt, förebygga risker och misstag som kan leda till oönskade resultat.

Blekingetrafiken gör systematisk uppföljning av verksamheten för att säkra leveransen av kollektivtrafik till kunderna. Miljö- och fordonskrav följs upp löpande i hjälp av Svensk Kollektivtrafiks verktyg FRIDA. Stickprovskontroller görs av utförda tjänster. Detta är också ett led i arbetet med att uppfylla lagstiftningen avseende uppföljning av privata utförare enligt kommunallagen.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mätpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Uppföljning av privata utförare enligt kommunallagen	-	Efterlevd lagstiftning	Årsredovisning, intern kontrollplan
Inga prispåslag vid passering av länsgräns efter 2017	Pågår i Sydtaxesamarbetet, ej klart	Inga prispåslag vid passering av länsgräns	Årsredovisning 2019
Utreda betalningsrutiner senast 2019	Pågår	Effektivare betalningsrutiner i och med införande av nytt Biljett- och betalsystem	Årsredovisning 2019

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Etablera ett processorienterat arbetssätt. Ett processorienterat arbetssätt innebär en helhetssyn som utgår ifrån kundens/brukarens behov och att utveckla processer som tillgodoser dessa behov samtidigt som de är resurseffektiva och flexibla.

Samtliga nämnder ska genomföra insatser för en omställning till ett processorienterat arbetssätt

Ett av trafikverksamhetens viktigaste uppdrag är att uppfylla de politiska målen i gällande trafikförsörjningsprogram 2016–2019. För en god och ändamålsenlig kollektivtrafik i linje med den regionala utvecklingsstrategin är processen för såväl framtagandet av trafikförsörjnings-programmet som uppföljningen av densamma avhängig en god dialog och samsyn. I processen involveras medarbetarna internt och externa intressenter i form av kommuner, landstinget och Trafikverket för att nämna de viktigaste.

Inriktningsmål – en digitaliserad verksamhet

År 2025 ska Sverige vara bäst i världen på att använda digitaliseringens och e-hälsans möjligheter i syfte att underlätta för människor att uppnå en god och jämlik hälsa och välfärd samt utveckla och stärka egna resurser för ökad självständighet och delaktighet i samhällslivet. Blekinge har goda förutsättningar för att bli bäst i Sverige på e-hälsa, men det kräver kraftfulla insatser såväl inom Region Blekinges egna verksamheter som för befolkningen.

Trafikverksamheten arbetar ständigt med förbättringar i verksamheten och digitalisering är en del av detta. Efterhand som ny stadstrafik lanseras har realtidsskyltar satts upp för att underlätta för kunderna att se när bussen kommer. Genom förbättrad wifi i bussar som kör i linjetrafik blir det både enklare att se var bussen befinner sig samt att det går fortare att betala med kort när kunden inte köpt biljett i förväg.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Högt förtroende hos resenärerna att bussen är i rätt tid	54 % 2017-12-31	50 % 2019-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik
Nytt biljett- och betalsystem	-	Nuvarande biljett-och betalsystem utbytt december 2019	Årsredovisning 2019

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Utveckla digitala tjänster anpassade till befolkningens behov. Landstinget har fastställt en handlingsplan och landstingsdirektören har beslutat om ett e-hälsolyft för att öka utbudet och användningen, samt höja kompetensen, om e-hälsa och digitalisering i verksamheten.

Digitaliseringen innebär både att erbjuda digitala tjänster för att täcka invånarnas behov men även att införa stöd för att driva en effektiv verksamhet inom Region Blekinge. Införandet av ett nytt vårdinformationsstöd är en viktig del för att kunna arbeta processorienterat och vidareutveckla våra arbetssätt inom hälso- och sjukvården, för att kunna erbjuda våra invånare en god och effektiv vård av hög kvalitet.

Samtliga nämnder ska skapa förutsättningar för systematisk verksamhetsutveckling där digitalisering är en integrerad del.

Att använda digitalisering inom kollektivtrafikens område är redan en förutsättning och utvecklingen pågår. I dagens samhälle är det en konkurrensfördel eller nackdel beroende på vilka mått och steg man är beredd att ta. I affärs- och verksamhetsutveckling för Blekingetrafiken är digitalisering en central fråga. Just nu pågår utveckling av ett nytt biljett- och betalsystem tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafiken som kommer att lanseras i december 2018 och därefter utvecklas till ett fullskaligt kundsystem med start december 2019. Genom ett agilt arbetssätt kommer systemet att vara dynamiskt och kunna utvecklas i takt med kundernas förändrade behov. Ett nytt system möjliggör också bättre lösningar för ärendehantering, anropsstyrd trafik och statistik och uppföljning bara för att nämna några förbättringsmöjligheter.

Perspektivet kompetens

Kompetensperspektivet omfattar målsättningar för att Region Blekinge ska ha den kompetens som behövs för att bedriva verksamheten. Perspektivet omfattar också målsättningar för utvecklingen av kompetensen i Blekinge för att fullfölja visionen.

Inriktningsmål – ett engagerat medarbetarskap

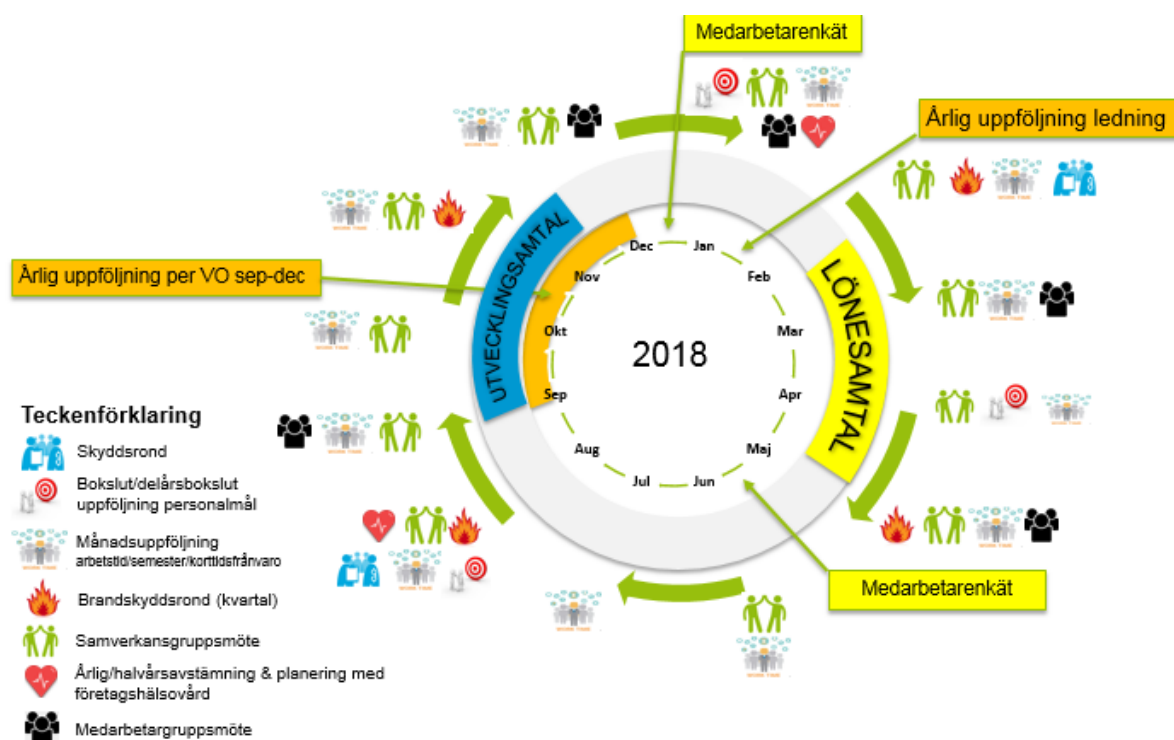
Region Blekinge som arbetsgivare behöver skapa goda förutsättningar för alla medarbetare att kunna bidra och utvecklas. Viktiga delar i förutsättningarna är att alla medarbetare känner ett ägandeskap för vision och mål, samt att målen bryts ner från övergripande nivå till de olika organisationsnivåerna och hela vägen till den enskilde medarbetaren.

Medarbetarna har ett stort ansvar för sin egen kompetensutveckling och i överenskommelse med sin chef ska denna planeras, genomföras och utvärderas utifrån den kompetens som behövs utifrån att verksamheten ska nå sina mål.

En god arbetsmiljö och en väl fungerande verksamhet utgår från medarbetarnas engagemang och delaktighet. Genom dialog och samverkan som utgår från arbetsplatsens frågor om verksamheten och dess utveckling samt frågor om arbetsmiljö och hälsa skapas möjlighet till delaktighet och inflytande för medarbetarna.

Vi ska implementera en gemensam värdegrund. Region Blekinge ska vara en attraktiv arbetsgivare som verkar för att behålla sina medarbetare. Genom löpande dialog med våra medarbetare ska vi genomföra ett personcentrerat förhållningssätt i vår interna verksamhet. Exempel på insatser är att varje medarbetare ska erbjudas utveckling årligen, detta följs upp genom utveckling- och uppföljningssamtal. Vidare ska vi i planering av det dagliga arbetet ta hänsyn till individens situation, vid tex sjukdom vård av barn eller närstående o dyl. genom systematiskt miljöarbete ska vi säkerställa god kompetens och god arbetsmiljö.

Årshjul systematiskt arbetsmiljöarbete



Indikator

Här anges vilka indikatorer nämnden kopplar till inriktningsmålet. Dessa ska kunna redovisas minst i samband med delårsrapporter och årsredovisning. Indikatorerna ska vara relevanta för inriktningsmålet och ge en god grund för bedömning av måluppfyllelse. De ska vara lätta att förstå och följa upp. Indikator ska där det är möjligt anges som ett resultatmått med ett målvärde. Saknas ingångsvärde så sätts ett streck. Indikatorerna anges i nedanstående tabell.

Indikator	Ingångsvärde (ange mätpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Medarbetarsamtal	Årligen	Årligen	Årligen genom medarbetarsamtal, följs upp i samband med årsredovisning
Långtidssjukskrivning (längre än 14 dagar)	-	Ska ha en positiv utveckling där långtidssjukskrivningar minskar	Medarbetarstatistik från HR, följs upp 2 gånger per år
Korttidssjukfrånvaro (kortare än 15 dagar)	-	Minst 85 % av medarbetarna som inte är långtids-sjukskrivna ska som mest ha 5	Medarbetarstatistik från HR, följs upp 2 gånger per år

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
		sjukfrånvarodagar per år	

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Utveckla kompetens inom mål- och processorientering. Det innebär att målen behöver formuleras så tydligt att varje medarbetare kan förstå sin del i helheten. Processer utformas utifrån ett gränsöverskridande helhetsperspektiv så att de tillgodoser behoven för de vi finns till för.

Samtliga nämnder ska öka kompetens inom mål- och processorientering hos sina medarbetare.

I en kunskapsintensiv organisation som Region Blekinge är medarbetarna den viktigaste tillgången. En övergripande målsättning är att Region Blekinges medarbetare ska vara friska och engagerade.

Lärande och kompetensutveckling

Kontinuerligt lärande och kompetensutveckling för medarbetarna är en självklar förutsättning för att en kunskapsintensiv organisation som Region Blekinge ska kunna utvecklas. Kompetenshöjande insatser ska erbjudas till samtliga medarbetare.

Jämställdhet

Region Blekinge ska vara en attraktiv arbetsplats som främjar kvinnor och mäns lika rätt i fråga om arbete, anställningsvillkor och utvecklingsmöjligheter. Jämställdhetsperspektivet finns med i det dagliga arbetet.

Arbetsmiljö

Region Blekinge ska aktivt arbeta för att våra medarbetare ska uppleva att de har en god arbetsmiljö, både fysisk och psykosocial. Uppföljning sker genom en medarbetarenkät till samtliga medarbetare, ett par gånger om året. Kontinuerliga arbetsplatsträffar är också viktigt för dialog och kunskapsutbyte.

Frisknärvaro

Region Blekinge ska fortsätta att arbeta för att ha friska medarbetare. Detta arbete ska göras genom att kontinuerligt driva förebyggande insatser samt att ha ett nära samarbete med vår företagshälsovård.

Samtliga nämnder ska öka kompetensen i personcentrerat arbetssätt i sina verksamheter, så att målen under kvalitet och process nås.

Utveckla kompetens i personcentrerat förhållningssätt

Kärnan i personcentrering är att lyssna på och bekräfta en persons berättelse eller upplevelse, etablera ett partnerskap och dokumentera detta. Personen kan vara en patient, närstående, chef, medarbetare, samarbetspartner eller kollega.

Verksamheten planerar för ett mer personcentrerat arbetssätt genom fortsatt löpande dialog med medarbetarna i den interna verksamheten. Exempel på insatser är att erbjuda varje medarbetare utveckling årligen, vilket följs upp genom utveckling- och uppföljningssamtal. Vidare ska det dagliga arbetet planeras med hänsyn till individens situation, t.ex. vid sjukdom, vård av barn eller närstående.

Samtliga nämnder ska öka den digitala kompetensen i sina verksamheter, så att målen under kvalitet och process nås.

Utveckla digital kompetens

Detta innebär att verksamheten behöver ställa om och matcha medarbetarnas kompetens för att möta den digitala utvecklingens möjligheter. I arbetet med framtagande av individuella kompetensutvecklingsplaner ska digital kompetens vara en del i detta. Medarbetarna ska kontinuerligt kunna ta del av nya metoder och verktyg för att dra nytta av digitaliseringens möjligheter.

Inriktningsmål – säkrad kompetensförsörjning nu och i framtiden

Näringsliv och offentliga organisationer behöver ha god tillgång till kompetent arbetskraft. En tillväxtdrivande faktor för Blekinges företag och organisationer är att attrahera rätt kompetens. En säkrad kompetensförsörjning skapar förutsättningar för den bästa livsmiljön för hållbar tillväxt och god hälsa. Region Blekinge ska uppfattas som en attraktiv arbetsgivare och ett attraktivt län för utbildning och arbete. En viktig framgångsfaktor är samverkansformer och arenor för samverkan för att kunna planera för och matcha behov och tillgång av kompetens.

Genom att vara en attraktiv arbetsgivare ökar möjligheterna att attrahera, rekrytera, utveckla och behålla medarbetare. En gemensam värdegrund är också en viktig byggsten i arbetet med att säkerställa kompetensförsörjningen i organisationen.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mätpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Medarbetarsamtal	Årligen	Årligen	Årligen genom utvecklingssamtal, följs upp i årsredovisning

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Säkra kompetensförsörjningen för Region Blekinge som arbetsgivare. Centrala faktorer för kompetensförsörjning är förmågan att hantera förändring och utveckling, en strukturerad planering för att kunna attrahera, rekrytera, utveckla och behålla medarbetare för regionens verksamheter samt en god arbetsmiljö.

Samtliga nämnder ska ta fram kompetensförsörjningsplaner för sitt ansvarsområde.
--

Om och när behov av kompetensförsörjningsplaner uppstår kommer det att prioriteras.

Perspektivet miljö och hållbarhet

I perspektivet miljö och hållbarhet anges målsättningar för hur Region Blekinge ska bidra till en utveckling som skapar hållbara livsmiljöer i länet.

Inriktningsmål – En hållbar verksamhet

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för det hållbara samhället. Vägtrafiken står för ungefär en tredjedel av koldioxidutsläppen medan kollektivtrafiken i Blekinge är nästan helt fossilfri. En kombination av en snabb och komfortabel kollektivtrafik tillsammans med eldrift och delade transportlösningar kan skapa en trafik som kraftigt minskar miljöbelastningen och det utrymme trafiken idag behöver i våra städer.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Region Blekinge ska kräva förnybart drivmedel i all upphandlad linjelagd kollektivtrafik på land samt främja användningen av förnybara bränslen i övrig trafik	-	100 %	Kontinuerligt efter avslutade upphandlingar i delårsbokslut och årsredovisning
Fordon med ny teknik för att minimera buller och utsläpp i stadsmiljö ska övervägas i samband med ny stadstrafik	-		Årsredovisning

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Arbeta systematiskt med miljö- och hållbarhetsförbättringar. Ett systematiskt arbetssätt är en förutsättning för att skapa hållbara livsmiljöer.

Samtliga nämnder ska utveckla ett systematiskt arbetssätt utifrån miljöledningsstandarden ISO 14001:2015.

ISO standards används redan idag av entreprenörer Blekingetrafiken har avtal med. Verksamheten kommer att genomlysas standarden under 2019 och se hur den kan tillämpas på ett relevant sätt.

Ta hänsyn till hållbarhet i beslut och utvecklingsinsatser. En stor del av Region Blekinges miljöpåverkan orsakas genom de beslut som tas i verksamheten.

Samtliga nämnder ska införa rutiner för att säkerställa att hållbarhetshänsyn tas i relevanta beslut och utvecklingsinsatser.

Då den övervägande delen av Blekingetrafikens verksamhet bedrivs genom entreprenader är hållbarhetshänsyn en del av upphandlingsprocessen.

Minska verksamhetens miljöbelastning. Region Blekinge bedriver en omfattande verksamhet med potentiell miljöpåverkan. Verksamheten har därför särskilt ansvar och möjlighet att bidra till en minskad miljöbelastning.

Samtliga nämnder ska genomföra Region Blekinges miljö- och hållbarhetsplan.

Vad gäller den interna verksamheten är ambitionen alltid ett hållbart resande då det är möjligt, dvs. att resa med kollektivtrafik, cykla eller gå då det är möjligt. Verksamheten kommer att ha fortsatt fokus på miljövänligt resande och att delta i videokonferenser istället för att resa då det är möjligt.

Perspektivet ekonomi

Ekonomiperspektivet omfattar målsättningar för att verksamheten bedrivs med god ekonomisk hushållning, kostnadskontroll och långsiktig ekonomisk hållbarhet.

Inriktningsmål – ekonomi med god kostnadskontroll

För att kunna bedriva den verksamhet vi vill ha måste vårt arbete vara rationellt och effektivt. Införandet av nya metoder, verksamheter och investeringar får inte ske utan politiska beslut. Förändringar och omställningar inom verksamheten ska göra att gamla metoder och arbetssätt fasas ut och resurser omfördelas utan kostnadsökningar.

En god kostnadskontroll innebär bland annat att förhindra att tillfälliga intäkter genererar kostnader som inte kan påverkas på kort sikt. Budgeten är regionens sätt att prioritera de begränsade resurserna inom verksamheten. En god kostnadskontroll är nödvändig för att de budgeterade ramar som beslutats av fullmäktige ska kunna följas. För att på längre sikt skapa förutsättningar för budgetföljksamhet måste regionen därför ha kontroll över kostnaderna.

Verksamheten ska bedriva verksamheten inom beslutad budgetram (netto).
Regelbunden uppföljning för att kunna hantera ev. avvikelser och göra omprioriteringar i verksamheten vid behov för att hålla budget.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Resultat	0 tkr 2017 (överskott återbetalas till medlemmarna)	Beslutad ram – 328 462 tkr eller bättre 2019	Årsredovisning 2019 Ekonomisystemet
God kostnadstäcknings-grad ska eftersträvas i all trafikplanering och ny kollektivtrafik ska efter etablering inte försämra den totala kostnadstäckningen	2018 – 42,8 %	40 % Nya satsningar med helårseffekt först 2019	Årsredovisning 2019 Trafikanalys
Marknadsinriktade åtgärder ska fortlöpande övervägas	-	Avsatta resurser följs upp avseende kostnad och resultat	Årsredovisning 2019

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Följa budget i samtliga verksamheter. Fullmäktiges beslutade budget innebär krav att anpassa verksamheten till de ekonomiska ramar som tilldelats. Det innebär ett ständigt behov av utveckling och effektivisering för att samtidigt möta ökade behov och nå uppsatta mål.

Samtliga nämnder ska bedriva en verksamhet med ekonomi i balans.

Verksamhetens ska bedrivas inom beslutad budgetram.

Kostnadskontroll. Förändrad demografi och den tekniska utvecklingen är kostnadsdrivande för flera av Region Blekinges verksamheter. För att möta den utvecklingen krävs insatser för att minska kostnadsnivån.

Samtliga nämnder ska vidta åtgärder för att stärka kostnadskontrollen.

Blekingetrafiken bedrivs huvudsakligen på entreprenad, vilket innebär att det är då upphandling sker som verksamheten konkurrensutsätts. Det innebär att med god upphandlingskompetens och bra avtalsprocesser kan verksamheten nå en gynnsam kostnadsutveckling. För övrig verksamhet är kostnadskontroll och effektivt utnyttjande av anvisade medel en prioriterad fråga.

Intäktskontroll. Förväntade intäkter måste säkerställas för att sammantaget kunna leva upp till en ekonomi i balans.

Samtliga nämnder ska säkerställa att förväntade intäkter erhålls.

Verksamheten följer löpande upp intäkterna i verksamheten, både när det gäller biljettintäkter och övriga försäljningsintäkter inklusive vidarefaktureringskostnader. Rutiner finns genom biljettkontroller för biljettintäkter och påminnelserutiner för fakturerade intäkter.

Inriktningsmål – långsiktig ekonomisk planering

Att Region Blekinges verksamheter bedrivs med långsiktig ekonomisk planering gör det möjligt att möta framtidens utmaningar och eventuella konjunkturnedgångar. Det finns ett ökande investeringsbehov i verksamheten vilket ställer krav på att beslutad investeringstakt följs. En del i en långsiktig ekonomisk planering är graden av självfinansiering av investeringar.

Region Blekinge förfogar över finansiella medel i form av likvida medel och pensionsplaceringar. Region Blekinge ska genom långsiktig ekonomisk planering säkerställa att likvida medel och pensionsplaceringar förvaltas på ett effektivt och säkert sätt.

Investeringsbudgeten revideras varje år utifrån aktuella förutsättningar. Majoriteten av investeringarna utgör tåginvesteringar och beslutas i de konsortium där Blekingetrafiken ingår. Nytt biljett- och betalsystem inför i mitten av december 2019 och innebär större investeringsutgifter 2018–2019. Investeringarna följs upp löpande och prognos lämnas i delårsbokslut under året.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mätpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Utfall investeringar	-	Ej överstiga beslutad investeringsbudget 2019	Delårsbokslut och årsredovisning, Ekonomisystemet

Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad:

Följa planerad investeringstakt. Fullmäktige beslutar om den plan för investeringar som ska gälla för Region Blekinge. Att följa den beslutade planen innebär att Region Blekinge står rustade för framtiden.

Samtliga nämnder ska säkerställa att den beslutade investeringsplanen följs.

Trafikverksamheten är inne i en för verksamheten intensiv investeringsfas. Investeringsbudgeten för de närmaste 5 åren omfattar upprustning av Öresundståg som påbörjats men är försenad, installation av ERTMS (European Rail Traffic Management System) som är planerad samt att nytt biljett- och betalsystem ska vara på plats i mitten av december 2019. Utöver det är löpande investeringar om mindre belopp budgeterade för hållplatsinvesteringar mm.

Utveckla långsiktighet i förvaltningen av kapital. Kapitalplaceringspolicy för Region Blekinge beslutas av fullmäktige och ska säkerställa att kapitalplaceringarna genomförs effektivt.

Regionstyrelsen ska säkerställa att likvida medel och pensionsplaceringar förvaltas på ett effektivt och säkert sätt.

I och med att såväl tåginvesteringar som systeminvesteringar sker i samverkan har trafikverksamheten ringa eller ingen möjlighet att påverka när investeringsbeloppen faller ut. Trafikverksamheten har tät dialog och samverkan med de regioner/trafikbolag och aktörer som är involverade i pågående/kommande investeringar för att kunna ge så bra återkoppling som möjligt för de utbetalningar som blir en följd av dessa investeringar.

Budget

Plan och budget är Region Blekinges huvudsakliga styrinstrument och ska vara styrande på alla nivåer i organisationen. Budgetprocessen ska ha tydligt planeringsfokus och det ska finnas samstämmighet mellan verksamhetens uppdrag och budgetram.

Respektive förvaltning ska i samband med verksamhetsplanen upprätta en budget för verksamheten inför varje verksamhetsår. Nämndernas och förvaltningarnas budgetram ska vara lika med den ram som tilldelats av fullmäktige, specificerat på intäkter, personalkostnader, driftskostnader och avskrivningar. Budgetramarna finns i direktivet.

Förvaltningarna ska utöver att upprätta en budget för verksamheten även redovisa de interna överenskommelser som gjorts mellan förvaltningar/nämnder.

Budgeten nedan är enligt landstingsfullmäktiges beslut i november. Budgeten nedan följer landstinget Blekinges budgetmodell vilket innebär att intäkter inte är uppräknade, löneökningar ej är utfördelade till nämnden samt att avskrivningar och ränta (finanssen) utfördelas från centrala anslag efterhand som investeringar genomförs.

Budget enligt beslut i regionfullmäktige 2018-11-26

Nämnd	Förvaltning	IPDK	2019	2020	2021
Trafiknämnden	Blekingetrafiken	Intäkter	-203 447,8	-203 448,0	-203 448,0
Trafiknämnden	Blekingetrafiken	Personal	22 716,2	22 789,5	17 962,5
Trafiknämnden	Blekingetrafiken	Drift	495 049,4	507 426,6	517 504,9
Trafiknämnden	Blekingetrafiken	Avskrivningar	14 143,8	14 144,2	14 144,0
Trafiknämnden	Blekingetrafiken	Finansen	0,0	0,0	0,0
Summa trafiknämnden			328 461,6	340 912,3	346 163,4

Investeringsplan

För att möta behovet av investeringar har Region Blekinge en beslutad investeringsplan. Tillkommande behov av investeringar i verksamheten ska presenteras och beskrivas. Nämnderna ska också redogöra för och beskriva konsekvenserna av de investeringar som prioriterats bort. Nämnderna ska utifrån det föreslå en ny investeringsplan.

Investeringsplan 2019–2023 bygger på beslut i Regionfullmäktige 2018-11-26.

De största investeringsposterna under perioden är upprustning av Öresundståg (31 886 tkr), ERTMS – nytt signalsystem Öresundståg (10 115 tkr) samt nytt biljettsystem (12 000 tkr).

Investeringsplan för Trafiknämnden 2019-2023							
Trafiknämnden	2019	2020	2021	2022	2023	Delsumma 2019-2023	Summa perioden
Tåginvesteringar	23 283	20 690	3 863	5 194	4 767	57 797	57 797
Systeminvesteringar	12 000	0	0	0	0	12 000	12 000
Övriga investeringar (hållplatsunderhåll mm)	950	950	950	950	950	4 750	4 750
Summa Trafiknämnden	36 233	21 640	4 813	6 144	5 717	74 547	74 547

Effektivisering och prioriterade nya verksamheter

För att klara kommande års finansiering har Region Blekinge ett behov av effektiviseringar. Det ekonomiska läget gör att samtliga nämnder ska beskriva konsekvenserna av en kostnadseffektivisering på 1,5 procent av sin verksamhet. Utgångspunkt är senaste prognos. Effektiviseringen ska planeras för att genomföras med minsta möjliga negativa effekt.

Region Blekinges verksamheter utvecklas ständigt och nya behov uppstår. Samtliga nämnder ska beskriva prioriterade nya verksamheter eller liknande behov.

Trafikverksamheten har t.o.m. 2018 medlemsfinansierats av landstinget och länets kommuner. Basen för detta har varit gällande Trafikförsörjningsprogram för perioden 2016–2019. Uppräkningsfaktor för verksamheten har varit 2,5 % under planperioden samt att satsningar i programmet har verkställts efter hand.

I dagsläget har uppräkningskostnader gjorts i landstingsfullmäktiges beslutade ramar 2018-11-26 med 2,4 % för direkta trafik kostnader samt 2,1 % för övriga kostnader. Medel för övriga åtgärder och kapacitetsåtgärder enligt trafikförsörjningsprogrammet har finansierats av medlemmarna 2017–2018, men 2019 återfinns dessa medel på regionstyrelsens förfogandeanslag att erhållas genom särskilt budgetäskande.

Vad gäller underlag för kostnadseffektivisering har trafikverksamheten kostnader som vidarefaktureras och som inte påverkar resultatet då självkostnadsprincipen gäller. Uppdrag av större karaktär är tilläggstrafik som ej skatteväxlar, skolskjutsar, uthyrning av tåg (överkapacitet Öresundstågssystemet), gränsöverskridande linjetrafik samt samarbete Krösatågssystemet.

En genomlysning utifrån 2018 års budget gav följande underlag:

		Tilläggstrafik	Ny trafik				Gränstrafik	Gränstrafik	
IPDK	2019	kommuner	R-By och K-hamn	Uthyrning tåg	Krösatågs-samarbete	Skolskjutsar	buss till andra län	buss från andra län	Netto 2019
Personal	29 458	0	0	0	0	0	0		29 458
Drift	496 350	-11 507	-4 800	-5 466	-2 248	-20 345	-11 073	-10 042	435 668
	525 808	-11 507		-5 466	-2 248	-20 345	-11 073	-10 042	465 126

Kostnadseffektivisering om 1,5 % beräknat på nettot 465 126 tkr gav 6 977 tkr som underlag.

Efter beslut i regionfullmäktige har budgeten reducerats med 7 000 tkr vad gäller verksamhetens kostnader. Därefter har kompensation för index har erhållits med 851 tkr. Uppdrag avseende kapacitetsåtgärder är budgeterat på förfogandeanslag med 3 900 tkr. En förhoppning finns om lägre gemensamma kostnader i och med samgående med landstinget som bör ge stordriftsfördelar. Verksamhetens arbetssätt innebär redan nu löpande bevakning och genomgång av intäkter och kostnader för att bedriva en så effektiv verksamhet som möjligt i förhållande till nettokostnaden.

Neddragningar i den upphandlade trafiken har långa ledtider och avtalsreglerade begränsningar. Mot denna bakgrund har inga effektiviseringsåtgärder riktats mot den upphandlade trafiken under 2019. Busstrafik med lägst efterfrågan finansieras dessutom helt av kommunerna som tilläggstrafik och det utbudet prövas varje år av respektive kommun.

Om motsvarande inriktning återkommer till budgeten 2020 och/eller 2021 kan trafikneddragningar komma att behöva genomföras. I första hand bör i så fall Pågatågstrafiken i Blekinge prövas.

I Trafikförsörjningsprogrammet finns en ambition att Öresundstågen ska avgå varje timme alla dagar i veckan. Nu är det ibland två timmar mellan tågen på helgerna samtidigt som det varken går Pågatåg eller Kustbussar. I programmet föreslås 3,0 mnkr från 2017 för detta. Åtgärden har ännu inte verkställts och föreslås heller inte att verkställas från december 2018, då tågplaneskiftet äger rum, med tanke på den föreslagna kostnadseffektiviseringen. Om Trafikförsörjnings-programmets ambition ska uppnås under programperioden 2016–2019 måste timmestrafik alla dagar införas senast i december 2019 med budgetpåverkan 2020.

Blekingetrafikens stab
Maria Purnell

2019-02-21

Ärendenummer 2019/00346
Dokumentnummer 2019/00346-1

Till trafiknämnden

Trafiknämndens budgetram 2019, justerad IPDK

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

- att godkänna budgetram 2019 med justering mellan IPDK för Blekingetrafiken.

Sammanfattning

Regionfullmäktige beslutade om regionplan med budgetram den 26 november 2018. Denna ram baserades på ram från planeringsdirektiv som delvis justerats pga. budgetflyttar pga. regionbildning. Beslut om ytterligare budgetflyttar togs sedan av landstingsstyrelsen i december 2018, ärendenummer 2018/01751. Detta tillsammans med vår senaste prognos för intäkter och kostnader gör att vår ram behöver skifta mellan IPDK. Det förväntade nettoresultatet för trafiknämndens verksamhet redovisas i kolumn 4 Prognos 2019 i tabellen nedan.

	Regionplan 2019-2021	Budgetflyttar Regionbildning	Effektiviseringskrav	Prognos 2019
Intäkter	-203 447 600			-203 447 600
Personalkostnader	22 715 300	2 464 300	7 063 800	32 243 400
Drift	495 050 300	-502 300	-7 063 800	487 484 200
Kapital(avskrivningar och internränta)	14 143 800			14 143 800
TKR	328 461 800	1 962 000	0	330 423 800

1)

2)

- Beslut landstingsstyrelsen nov 2018 (ärendenummer 2018/01751, dokumentnummer 2018/01751-1): Flytt av färdtjänsthandläggning från regional utveckling. Flytt av gemensamma kostnader (del av tidigare flyttade resurser) till regionstaben. Flytt av medel för HR strateg till regional utveckling, kultur och bildning. Flytt av gemensam resurs till regional utveckling, kultur och bildning.

2)Förändring av fördelning effektiviseringskrav, ny prognos

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- budgetomfördelningar Landstingsstyrelsen december 2018

Budgetomfördelningar

Landstingsstyrelsen beslutar

1. Att i budget 2019-2021 omfördela 3 870 tusen kronor från regionstaben till hälso- och sjukvårdsförvaltningen avseende omorganisation mellan regionstaben och hälso- och sjukvårdsförvaltningen
2. Att i budget 2019-2021 omfördela 1 537 tusen kronor från regionstaben till hälso- och sjukvårdsförvaltningen avseende en tjänst som verksamhetsstrateg
3. Att i budget 2019-2021 omfördela 44 tusen kronor från regional utveckling till regionstaben avseende omorganisation mellan regionalutveckling och regionstaben
4. Att budget 2019-2021 omfördela 2 472 tusen kronor från regional utveckling till trafikförvaltningen avseende färdtjänsthandläggare
5. Att budget 2019-2021 omfördela 360 tusen kronor från trafikförvaltningen och 180 tusen kronor från kultur- och fritid till regional utveckling avseende HR-strateg i före detta region Blekinge
6. Att i budget 2019-2021 omfördela 78 tusen kronor från regional utveckling och 150 tusen kronor från trafikförvaltningen till kultur- och fritid avseende flytt av gemensam resurs i före detta region Blekinge
7. Att i budget 2019-2021 omfördela 285 tusen kronor från regionstaben till hälso- och sjukvårdsförvaltningen avseende omorganisation mellan regionservice och regionstaben
8. Att i budget 2019-2021 omfördela 29,6 tusen kronor från regionstaben till tandvårdsförvaltningen avseende omorganisation mellan regionservice och regionstaben
9. Att i budget 2019-2021 omfördela 17,1 tusen kronor från regionstaben till Blekinge folkhögskola avseende omorganisation mellan regionservice och regionstaben
10. Att i budget 2019-2021 omfördela 19,1 tusen kronor från regionstaben till regiongemensamt politik avseende omorganisation mellan regionservice och regionstaben

-
11. Att i budget 2019-2021 omfördela 229,8 tusen kronor från regionstaben till regiongemensamt anslag avseende omorganisation mellan regionservice och regionstaben
 12. Att i budget 2019-2021 omfördela 20,3 tusen kronor från regionstaben till patientnämnden avseende omorganisation mellan regionservice och regionstaben
 13. Att omfördela 600 tusen kronor från finansförvaltningen till primärvårdsförvaltningen avseende kostnaderna för barnlots
 14. Att omfördela 800 tusen kronor från finansförvaltningen till Blekingesjukhuset avseende ST-läkare inom geriatrik
 15. Att omfördela 2 miljoner kronor från finansförvaltningen till primärvårdsförvaltningen avseende läkarlöner

Sammanfattning

Ärendet berör följande budgetomfördelningar:

Omorganisation mellan regionstaben och hälso- och sjukvårdsförvaltningen från och med 2019

Verksamhetsstrateg mellan regionstaben och hälso- och sjukvårdsförvaltningen från och med 2019.

Omorganisation mellan regional utveckling och regionstaben från och med 2019.

Färdtjänsthandläggare mellan regionalutveckling och trafikförvaltningen från och med 2019.

HR-strateg i före detta Region Blekinge.

Gemensam resurs i före detta Region Blekinge.

Omorganisation mellan regionstaben och regionservice från och med 2019.

Barnlots

ST-läkare inom geriatrik

Läkarlöner i primärvården

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande: Budgetomfördelningar

Protokollet ska skickas till

Ekonomienheten

Landstingsstyrelsen

Protokoll

46
(44)

Sammanträdesdatum:
2018-12-10

Hälso- och sjukvårdsförvaltningen
Regional utveckling
Trafikförvaltningen
Regionservice
Patientnämnden
Primärvårdsförvaltningen
Kultur och fritid

Blekingetrafikens stab
Maria Purnell

2019-02-19

Ärendenummer 2019/00348
Dokumentnummer 2019/00348-1

Till trafiknämnden

Trafiknämndens interna kontrollplan 2019

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att godkänna intern kontrollplan 2019 för trafiknämnden.

Sammanfattning

Enligt reglemente för intern kontroll har regionstyrelsen det övergripande ansvaret för att se till att det finns en god internkontroll. I detta ligger ett ansvar för att interna kontrollrutiner upprättas inom Region Blekinge samt se till att dessa utvecklas utifrån Region Blekinges kontrollbehov.

Nämnderna har ansvaret för den interna kontrollen inom respektive nämnd. Den enskilda nämnden ska se till att regler och anvisningar för den interna kontrollen tas fram. Förslag till internkontrollplan 2019 för trafiknämnden presenteras i bilaga.

Metod

Under arbetet med intern kontrollplan för 2019 har vi utgått från den s.k. bruttolistan för 2018 och uppdaterat den interna kontrollplanen. Kontrollpunkt lagts till liksom 2018 för uppföljning av program för uppföljning och insyn av verksamheter som utförs av privata utförare på uppdrag av Region Blekinge.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- Förslag till intern kontrollplan 2019 för trafiknämnden

Intern kontrollplan 2019

Med hjälp av en intern kontrollplan dokumenteras arbetet med intern kontroll. Av internkontrollplanen ska framgå vad som kontrolleras, vem som ansvarar för att kontrollen görs samt hur ofta och med vilken metod kontrollen görs. När kontrollen är utförd ska kontrollansvarig intyga med datum och namnteckning att kontrollmomentet är utfört. Skriftlig avrapportering sker till och sammanställs av Ekonomi och återrapporteras till Regionala Utvecklingsnämnden enligt kontrollfrekvens.

Process/rutin/system	Kontrollmoment	Kontroll-ansvar	Kontrollmetod	Kontroll-frekvens	Rapportering utförd (datum, namn)	Väsentlighets- och risk-bedömning*	Resultat vid utförd kontroll	Väsentlighet (1=försumbar, 4=Allvarlig)	Risk (1=osannolik, 4=Sannolik)
Efterlevnad policy representation	Efterlevs representationspolicy?	Trafikdirektör	Stickprov. Kontroll av utformad verifikation kring representation, se representationspolicy punkt 1.7 samt beloppsbilaga för representation.	2 gånger/år		12		4	3
Efterlevnad riktlinjer vid konferens	Efterlevs konferensriktlinjerna?	Trafikdirektör	Stickprov. Kontroll av utformad verifikation kring konferens se Riktlinjer vid konferens samt beloppsbilaga för representation.	2 gånger/år		12		4	3
Intäktssäkring	Säkerställa att vi får in våra intäkter	Trafikdirektör	Analys trafikintäkter - matchning och analys mellan försystem och faktiska inbetalningar	1 gång/år		12		4	3
Fattade beslut	Att beslut som fattats följs upp	Trafikdirektör	Granskning av samtliga fattade beslut.	2 gånger/år		12		4	3
Uppföljning och kontroll av privata utförare	Efterlevs lagstiftning?	Trafikdirektör	Miljö- och fordonskrav följs upp löpande i hjälp av Svensk kollektiv trafiks verktyg FRIDA. Stickprovskontroller görs av utförda tjänster.	FRIDA 4 gånger/år Stickprovskontroller 2 gånger/år		8 Krävs enligt lagstiftning		4	2

**väsentlighet respektive risk graderas på skala från 1-4:

-väsentlighet: 1 försumbar, 2 lindrig, 3 kännbar, 4 allvarlig

-risk: 1 osannolik, 2 mindre sannolik, 3 möjlig, 4 sannolik

Summan av risk*väsentlighet ger den samlade bedömningen (tex försumbar väsentlighet * sannolik risk = 1*4 = 4)

Avdelning trafikenheten
Pär Welanders

2019-02-19

Ärendenummer 2019/00349
Dokumentnummer 2019/00349-1

Till trafiknämnden

Medel ur förfogandeanslaget angående kapacitetsåtgärder 2019

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen besluta

1. att godkänna underlag för ianspråktagande av medel under förfogandeanslaget avseende kapacitetsåtgärder 2019 och framåt med 3,9 mnkr årligen (indexuppräkningsfr.o.m. 2020).

Sammanfattning

I enlighet med av Regionfullmäktige beslutad regionplan (2018-11-26), ansöker trafiknämnden om medel för kapacitetsåtgärder från Region Blekinges förfogandeanslag i enlighet med beslutat trafikförsörjningsprogram 2016–2019.

Kollektivtrafikresandet i Blekinge har ökat med cirka en miljon resor de senaste två åren. För att kunna ta emot ökande resevolymerna krävs ökad kapacitet. För att säkerställa att det finns passagerarkapacitet har åtgärder genomförts för att utöka busskapaciteten i fordonsdimensionerande läge då resandet är som störst, morgon och eftermiddag. Efterfrågan på anropsstyrd linjetrafik ökar också vilket innebär att resurserna för detta tas i anspråk i ökad omfattning. Årlig kostnadsökning fr.o.m. 2019 beräknas till ca 4,0 mnkr för kapacitetsåtgärder.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- Trafikförsörjningsprogram 2016–2019

Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019





Trafikförsörjningsprogram 2016-2019.

Dnr: 503-66-2014

Version B, beslutad av regionstyrelsen 2016-03-16
2016-06-28/magfor

Layout: Happiend Reklambyrå

Foto: Joakim Lenell, Jörgen Ragnarsson,
Dreamstime, Andreas Blomlöf, Månsson,
Stefan Nilsson, Serny Pernebjerg, m fl

Förord

»Utveckling drivs av människor.
Blekinges utveckling är beroende av vår
förmåga att attrahera människor. God livskvalitet
och ett rikt arbetsliv gör att människor vill och
kan etablera sig här. Denna helhet kallar
vi för Attraktiva Blekinge.«

Så inleds texten i vårt politiska inriktningsdokument som heter just Attraktiva Blekinge. Blekingestrategin anger en gemensam färdriktning med en hållbar utveckling vilken grundas i de styrkor och utmaningar som finns just här i vårt län.

En avgörande parameter för Blekinges utveckling är goda möjligheter att pendla in och ut från vårt län. En annan är att blekingarna, på ett enkelt och pålitligt sätt, ska kunna färdas klimatsmart mellan hem, arbete och fritidsintressen. Här spelar kollektivtrafiken en mycket viktig roll.

Trafikförsörjningsprogrammet är det politiska dokument som visar på hur vi vill använda kollektivtrafiken som ett redskap för att uppnå det vi slagit fast i Blekingestrategin. Programmet har fyra grundläggande mål: skapa valfrihet för människor, bidra till utveckling och tillväxt i regionen och att utveckla en kollektivtrafik som tar ansvar för miljö och klimat.

En viktig del som vi lyfter fram i programmet är att kollektivtrafiken inte lever ett eget liv. Den ska snarast ses som ett viktigt instrument då vi bygger Blekinge starkare och bättre. Kollektivtrafiken är inte en fråga enbart för Region Blekinge utan i precis lika stor grad för varje enskild kommun.

Förutom att skapa bättre förutsättningar för människor att resa inom och mellan regionen och omvärlden har trafikförsörjningsprogrammet också i uppgift att se till att kollektivtrafiken anpassas för personer med funktionsnedsättningar och till Sveriges och Blekinges klimatmål.

Trafikförsörjningsprogrammet har utarbetats i dialog med organisationer och enskilda människor såväl inom Blekinge som våra grannlän. Programmet är antaget i bred politisk enighet. Den gemensamma bild som tecknas i programmet kring vad vi vill med kollektivtrafiken är en viktig förutsättning för dess möjlighet att vara en kraft i utvecklingen av Blekinge.



Christina Mattisson
Ordförande i Region Blekinge

Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019

1. SAMMANFATTNING	6
2. BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR.....	8
2.1 Krav och begränsningar	9
2.2 Processbeskrivning.....	10
2.3 Definitioner och begrepp	11
2.4 Upphandlad eller kommersiell trafik	12
2.5 Ambitioner och strategiska dokument.....	12
3. SYFTE.....	15
4. ATTRAKTIVA BLEKINGE	16
4.1 Blekingestrategins insatsområden.....	17
4.2 Horisontella perspektiv	19
4.3 Blekinge och kollektivtrafiken vision 2050	20
5. KOLLEKTIVTRAFIKEN IDAG	23
5.1 Flera nivåer med olika syften.....	24
5.2 Pendlingsbar kollektivtrafik	25
5.3 Blekingetrafiken.....	26
5.4 Kommersiell trafik	31
5.5 Marknadsanalys	31
5.6 Allmän trafikplikt	33
5.7 Infrastruktur och stadsplanering	34
6. SAMRÅDSREDOVISNING.....	39
7. BEHOVSANALYS.....	40
7.1 Valfrihet.....	41
7.2 Utveckling och tillväxt	43
7.3 Miljö och klimat.....	46
8. MÅL	47
8.1 Målbild.....	48
8.2 Mätbara och tidsbestämda mål	48
8.3. Ekonomi och taxor	52
9. STRATEGISKA VAL, RAMAR OCH RIKTLINJER	53
10. MILJÖBEDÖMNING.....	54
11. EKONOMI.....	55
11.1 Regler för underskottsfördelning	55
11.2 Ekonomisk utveckling	56
11.2 Föreslagna satsningar som bedöms påverka nettokostnad	56
12. VÅRA ROLLER	57
13. AVSLUTNING, SÅ HÄR GÅR VI VIDARE	60
14. KÄLLFÖRTECKNING TFP 2016 - 2019	62

Bilaga 1. Förteckning tillgänglighetsanpassade hållplatser

Bilaga 2. Regler hållplatser kommersiell kollektivtrafik

Bilaga 3. Samrådsredovisning

Bilaga 4. Referat från strategiska dokument

Bilaga 5. Ekonomi



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 26 mätbara mål

formulerats inom sex områden. Fyra utpekade trafiksatsningar och målet att kollektivtrafiken kontinuerligt ska öka sin marknadsandel av motoriserade transporter i Blekinge, innebär kostnadsökningar jämfört med Region Blekinges verksamhetsplan för 2016. I ekono- miavsnittet beskrivs bedömningar av kostnadsnivåer och när olika trafikförslag bör verkställas. Beslut om budgetförändringar tas inte genom detta dokument utan i ordinarie budgetplanering.

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 ansvar för att främja kollektivtrafikens utveckling. Samverkan på flera nivåer är nödvändig för att målen ska nås.

»Olika delar av samhället och kollektivtrafikorganisationen har ansvar för att främja kollektivtrafikens utveckling. 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 kollektivtrafik-marknaden 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 kollektivtrafik- organisationens utformning, dess arbetssätt och trafikens utformning. Kollektivtrafiklagen i rutan är ett sammandrag varför hänvisning till ordinarie lagtext rekommenderas vid behov.

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.

Kollektivtrafiklagen i sammandrag

- §1** Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.
- §2** I varje län ska 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, kollektivtrafi företag, näringsliv och resenärer m. f.l.
- §10** Innehållskrav på trafikförsörjningsprogrammet:
 - 1. Behov av regional kollektivtrafik
 - 2. Omfattar 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
- §13** RKM ska verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgupper.
- §14** RKM ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

(Svensk författningssamling, lag (2010:1065) om kollektivtrafik).



2.2 Processbeskrivning

Den regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKM) arbete ska bygga bland annat på samråd enligt lagtexten. Syftet är att de delar av samhället som har inflytande över kollektivtrafiken och de delar av samhället som är beroende av den ska vara delaktiga i 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, resenärsgrupper, berörda kollektivtrafikföretag, grannlänens regionala kollektivtrafikmyndigheter och berörda myndigheter varit viktiga delar av utvecklingsarbetet. SKL (Sveriges kommuner och landsting) och Svensk kollektivtrafik har varit centralt viktiga organisationer där landets olika RKM

diskuterar trafikförsörjningsprogrammen tillsammans med kollektivtrafikföretagens olika företrädare.

Här sker ett förbättringsarbete som leder till att kollektivtrafiken blir alltmer kvalitetsinriktad och kostnadseffektiv bl.a. inom ramen för "Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik". 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 två 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 att 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 den 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 regional utveckling på Region Blekinge med regiondirektören som ansvarig tjänsteman. Beslutande organ är regionstyrelsen. Operativt organ är verksamhetsområde trafik/Blekingetrafiken.

Trafikföretag eller kollektivtrafikföretag

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 Region Blekinge.

Regional kollektivtrafik

Kollektivtrafik som äger rum i ett län eller, om det handlar om arbetsplatspendling eller annat vardagsresande, sträcker sig över flera län. Beslut om allmän trafikplikt får endast gälla 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

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 kan förekomma om exempelvis hållplatser, biljettgiltighet eller information.

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 personer med funktionsnedsättningsars 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 samhälls-subventionerade 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 marknads-analys. Upphandlad trafik ska bygga 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 trafik-plikt 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 Blekinge-strategin, länstransportplan för Blekinge, klimat- och energistrategi för Blekinge, kommunernas översikts-planer 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, internationalisering samt samverkan. Kollektivtrafik innebär att resmöjligheter finns för alla till minimal miljöpåverkan.

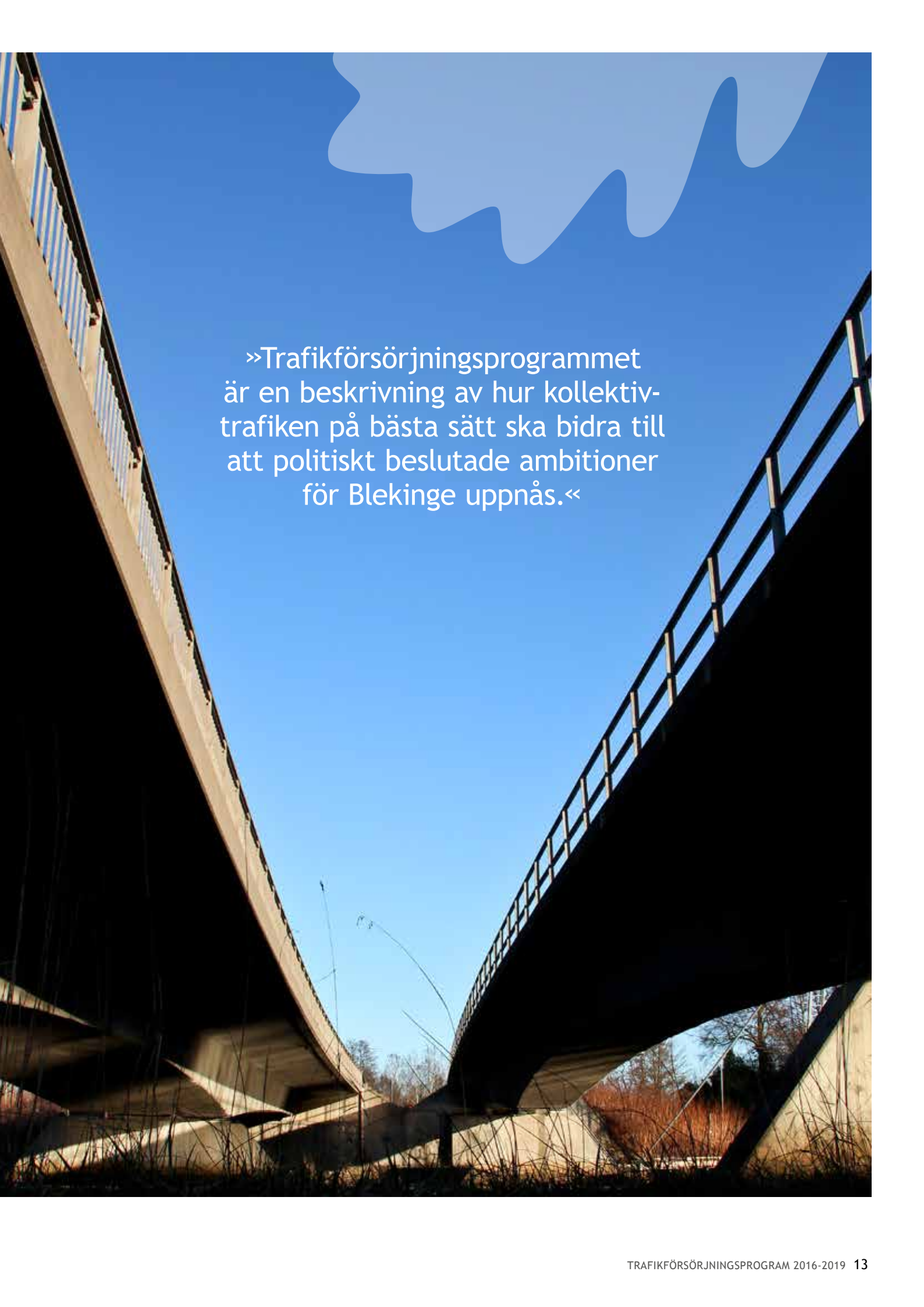
Blekingestrategin sätter upp mål och indikatorer för de olika insatsområdena vilka ska genomsyra även utvecklingen av kollektivtrafiken. (Region Blekinge, 2013)

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.



»Trafikförsörjningsprogrammet
är en beskrivning av hur kollektiv-
trafiken på bästa sätt ska bidra till
att politiskt beslutade ambitioner
för Blekinge uppnås.«

»Det är viktigt med bra möjligheter till rörlighet. Förtätning av bebyggelse för att ge kollektivtrafiken bättre konkurrenskraft återkommer också.«

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 översiktsplanerna för Blekinges fem kommuner, 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. 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 en 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.

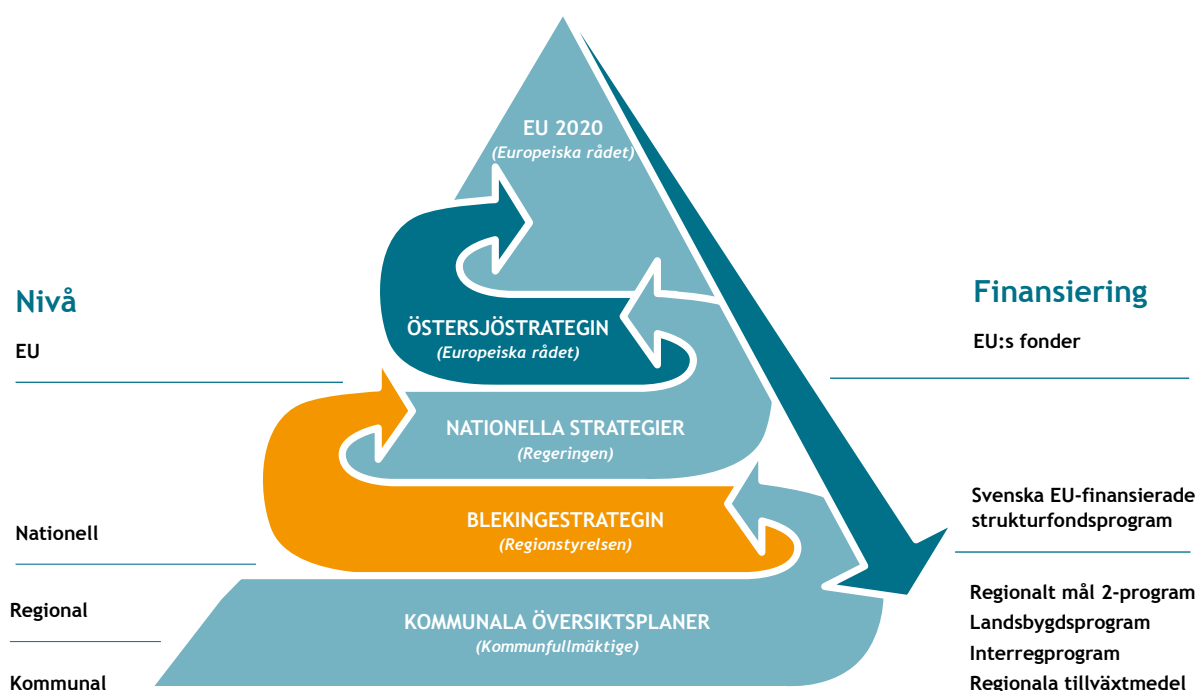
Programmet ska resultera i konkreta mål för programperioden 2016 - 2019 samt långsiktigare mål och en vision för år 2050.

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





Blekingestrategin visar riktningen för hur Blekinge ska utvecklas långsiktigt hållbart med stark tillväxt, hög attraktionskraft och god livsmiljö för regionens invånare. Blekingestrategin är länken mellan kommunala, nationella och europeiska strategier för tillväxt. Strategier och insatser på de olika nivåerna är samordnade för att nå större effekt.

Blekingestrategin 2014 - 2020, Attraktiva Blekinge är Blekinges regionala utvecklingsstrategi som kopplar ihop den kommunala nivån med den nationella i det politiska systemet (se bilden ovan).

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.

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.

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.

»Ju enklare det är att röra sig inom Blekinge och till omvärlden desto mer ökar värdet av att bo i länet.«

4.1.3 Tillgänglighet - förbindelser

Inom kollektivtrafiken generellt har ordet tillgänglighet betydelsen av anpassning till behov hos personer med funktionsnedsättning 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. Hela resan-perspektivet är också viktigt där vi kan nämna Kallinge flygplats och Karlshamns hamn som exempel på punkter där kollektivtrafiknätet 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 kollektiv-





trafiken 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, internationalisering 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 finns goda förutsättningar idag. Bussar och tåg i Blekinge drivs med förnybara bränslen vilket ger bra möjligheter för invånarna att minska sin klimatbelastning 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 energianvändning 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

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för arbetsmarknadsförstoring och tillgänglighet även ur ett jämställdhetsperspektiv. Kvinnor är fortfarande bättre på att åka kollektivt och män är i större grad kvar i bilberoendet. En förbättring av buss- och tågutbudet är ett bra sätt att förbättra samhället samtidigt som jämställdheten ökar. Det ekonomiska och miljövänliga sättet att resa bör också vara det mest konkurrenskraftiga gällande restid och service.



4.2.3 Mångfald

Det finns samhällsgrupper, som exempelvis ungdomar och personer med funktionsnedsättningar, som är extra beroende av 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 informations-kanalerna blir allt fler och snabbare. Blekinge är idag betydligt mer påverkat 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 expansiva delar av centrala 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 Karlshamns hamn via Olofström vilket bland annat gett nya transportmöjligheter för industrin i södra Sverige och skapat möjlighet till persontrafik mellan Älmhult och Karlshamn som komplement till den busstrafik som täcker lokala behov. 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 naturliga vägen från Skandinavien till centrala och östra Europa går 2050 genom Blekinge. Öresundsregionens utveckling har genom snabbare förbindelser spridit sig till Blekinge.«

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. År 2050 åker såväl män som kvinnor kollektivt i lika stor omfattning. 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 en effektiv och attraktiv kollektivtrafik med el som huvudsaklig energikälla vilken 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 länet. 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, grönare och tystare städer och levande landsbygd erbjuder Blekinge 2050 Sveriges mest attraktiva levnadsförutsättningar.

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

5. Kollektivtrafiken idag





Kollektivtrafikutbud med buss och tåg i Blekinge. I figuren redovisas inte stråk med färre än fem 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.

5.1 Flera nivåer med olika syften

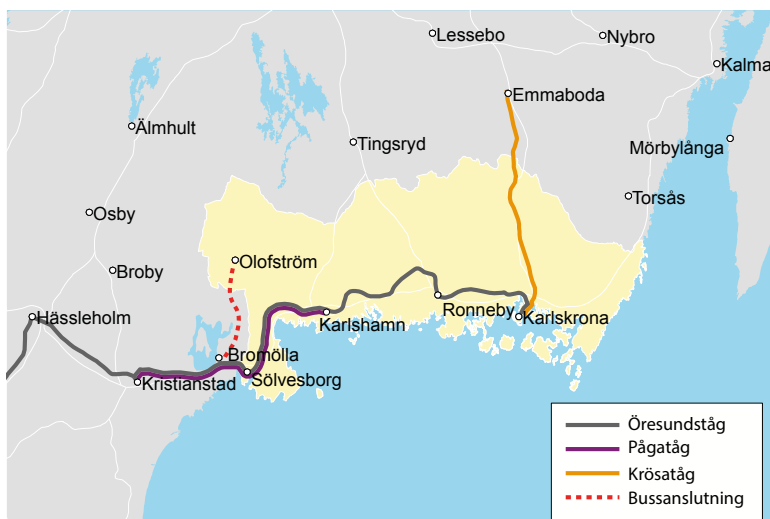
Tågtrafiken är stommen i kollektivtrafiken som även sätter ramarna för övrig trafik. Den binder samman kommunerna längs kusten med Skåne, Danmark och Stockholm via Hässleholm. Norrut från Karlskrona når man Växjö, Kalmar, Stockholm och Göteborg. Olofströms kommun saknar persontågsförbindelse och kopplas till Blekinge kustbana med busstrafik via Bromölla samt till södra stambanan via Älmhult.

Tågsystemet 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 Blekinge kustbana och kustbussar kompletterar på sträckorna Olofström - Karlshamn - Karlskrona samt Karlskrona - Kalmar och Ronneby/Karlshamn - Växjö.

Tågtrafiken spelar en viktig roll för utvecklingen av Blekinge vilket avspeglas i 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. Det är fler Blekingebor som reser till Skåne och Danmark med tåg än som reser med tåg mellan orterna i länet. 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. Öresundstågstrafiken 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 grann-regionerna 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 bytestpunkter som finns i form av stationer och resecentrum.

Lokalbusstrafiken är uppdelad i landsbygdstrafik och stadstrafik. Den syftar till att mata den regionala tåg- och busstrafiken med resenärer. Den fungerar även för dagliga resor till arbete, studier, nöjen, fritidsaktiviteter och målpunkter för inköp. Det är inom lokalbuss- trafiken som merparten av alla de kollektiva resorna sker. 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. Turutbudet ska ge möjlighet att pendla till skola och arbete i närmaste centralort. Vilket antal turer som krävs och när dessa ska avgå varierar med förutsättningarna för respektive geografiska område. Gränsdragningen i denna beskrivning är vald för att ge en bild av var i Blekinge vi har ett relativt bra turutbud.

I Karlskrona har 70 procent av befolkningen en buss- avgång var 20:e minut (undantaget Hästö och Långö som har var 30:e minut). I Ronneby har 59 procent av befolkningen möjlighet att åka kollektivt oftare än var 30:e 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 och i Olofström har 68 procent en avgång varje halvtimme. 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 kust- bandet där tillgängligheten med buss är svår och där det inte finns naturliga kollektivtrafikstråk vilket ger höga trafikknaster för att inrätta trafik. Samtidigt är läget för tomtens 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 arbets- pendlingsorter vilket beskrivs i de närhetsskator som följer. 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 finns trafik med tåg eller buss som avgår var 30:e minut. 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 Påga- tåg. Mellan Kalmar och 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.



Ronnebyborna når fem olika kommunhuvudorter inom en timmes pendlingstid.



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



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 interkommunal pendling åt två håll.



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.

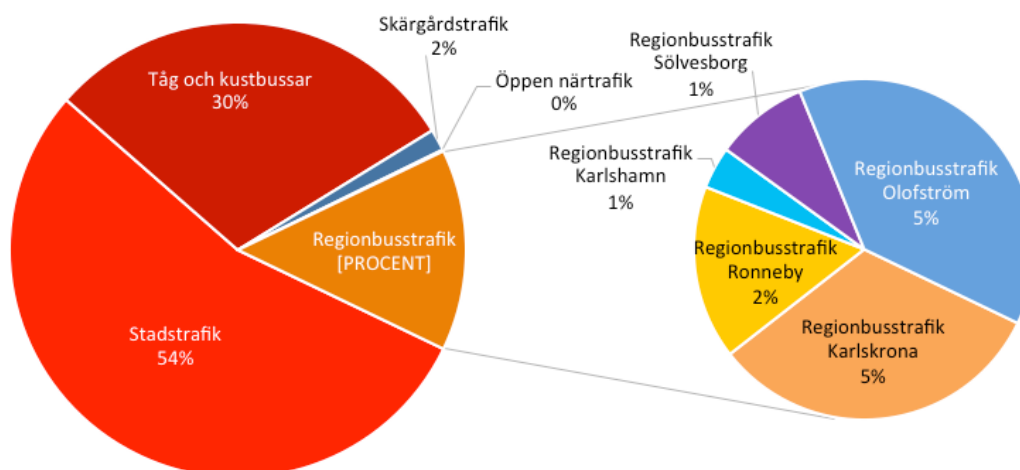
5.3 Blekingetrafiken

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.

5.3.1 Tåg och Kustbuss

Tåg och kustbuss är de viktigaste redskapen inom länet för att transportera resenärer mellan städerna i och utanför länet. Tågtrafiken har under de senaste

Resor med kollektivtrafik 2014



20 åren bidragit till en regionförstoring och regionför-tätning. 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

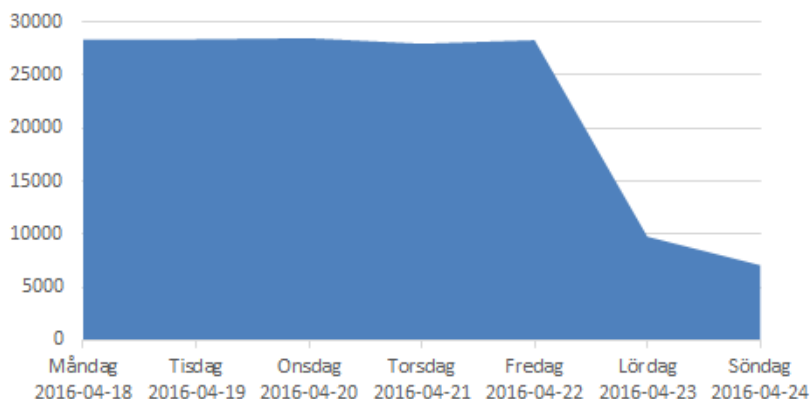
Regional trafik och landsbygdstrafik kopplar ihop alla mindre tätorter till kommunhuvudorterna. I den regionala trafiken finns också viss länsöverskridande trafik. Det finns länsöverskridande regional trafik mellan Olofström och Älmhult, mellan Karlshamn och Tingsryd samt på sträckan Ronneby-Tingsryd-Växjö. 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 Vekeum, Mörrum, Pukavik och Ysane samt linje 630 och 635 Karlshamn-Olofström med stopp i Pukavik och Jämshög. Dessa linjer skiljer sig från Kustbussen genom att de har fler hållplatsstopp och längre restid.

5.3.3 Stadstrafik

Stadstrafik körs i Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg. I Karlskrona trafikerar förorterna Nätt-

raby, Rödeby och Jämsjö 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 trafikerar 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 trafikerar Stenhagen, Kreativum och Rosenkällan. Till delar av Asarum är turtätheten högre än var 20:e minut och mellan Asarum och Svängsta som helhet var 20:e minut. Till Mörrum går bussarna var 30:e minut via delar av Asarum. I Sölvesborg finns en stadsbusslinje till Falvik och Ljungaviken med avgångar varje timme. Olofström har en busslinje mellan resecentrum och Vilboken med timmes turtäthet.

Utbudet av kollektivtrafik vardagar på stadsbusslinjerna skiljer sig väsentligt från utbudet på helgerna, med ett lägre utbud på lördagar och ett än lägre utbud på söndagar (Se illustration på nästa sida). 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. Måndagar är resandet störst. Resandet minskar något under veckans vardagar. Under lördag och söndag minskar både utbud och resande.

5.3.4 Skärgårdstrafik

Blekinges kustkommuner har skärgårdstrafik. I Sölvesborg trafikeras Hanö - Nordersund under hela året, i Karlshamn trafikeras öarna Tärnö - Joggesö - Ekö - Tjärö under sommarhalvåret och i Ronneby finns båtförbindelse mellan Ekenäs och Karön samt mellan Järnavik och Tjärö (ej 2015) på sommaren i kommersiell drift. I Karlskrona trafikeras en båtlinje under hela året medan flera andra enbart trafikeras under sommarhalvåret. Den linje som är i trafik hela året gör det möjligt för boende på öar utan broförbindelse 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 en samfällighetsförening med egen taxa. Kommersiell kollektivtrafik bedrivs i form av båttaxi i Karlskrona Skärgård.

Under 2015 upphandlades skärgårdstrafik för arbetspendling mellan Sturkö och Trossö. Busstaxa gäller på den nya båtpendeln.

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. Förutom Verkö utanför Karlskrona är Karlshamns hamn en viktig port till Blekinge med persontrafik vilket innebär behov av goda förbindelser.

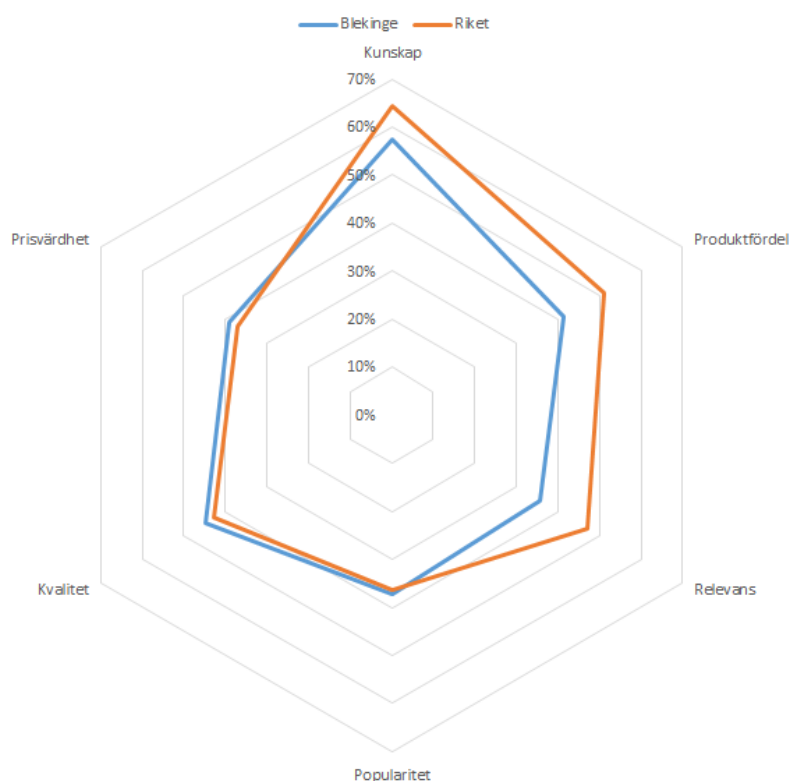
5.3.5 Serviceresor

Serviceresor är Blekinges anropsstyrda kollektivtrafik; färdtjänst, sjukresor och öppen närtrafik. Färdtjänst och riksfärdtjänst

Den allmänna kollektivtrafiken, som buss och tåg, ska så långt som 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. Region Blekinge är myndighet som beviljar färdtjänst- och riksfärdtjänsttillstånd. Antal tillstånd 2015 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 biljettpreis 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 oavsett färdmedel.

Sjukresor

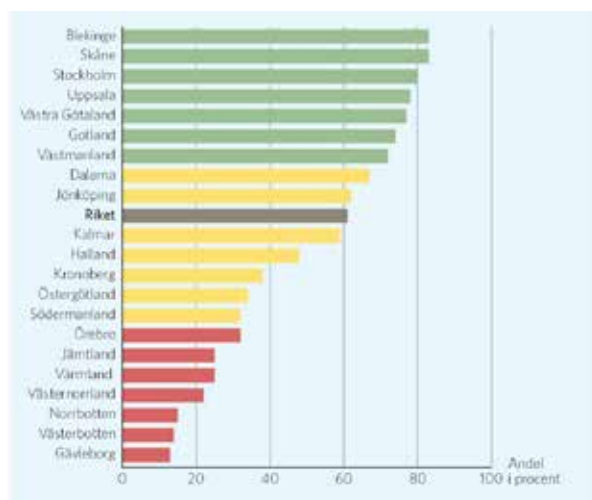
Transport av människor som inte kan ta sig till vården med allmänna kommunikationer, men som inte är så sjuka att ambulans krävs, benämns sjukresor. Sjukresorna utförs av Region Blekinge på uppdrag av Landstinget Blekinge. Sedan april 2013 utför Region Blekinge även liggande transporter. Landstinget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



Spindeldiagrammet visar sex 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 genom att förbättra delar såsom linjesträckning och avgångstider.

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 kostnaden motsvarande den allmänna kollektivtrafikens zonbaserade biljettpolis. Antal resor 2014 var 8 900.



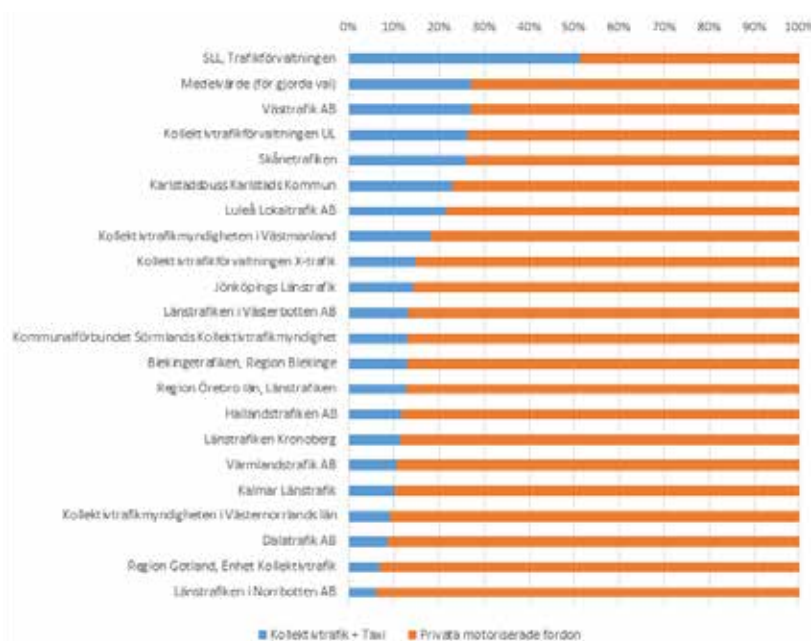
5.3.6 Uppföljning av trafiken

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)

Kollektivtrafikbarometern

Beställningsorganisationernas 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.



Stapelndiagrammet 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 av resandet behöver Blekingetrafiken arbeta brett med såväl linjenät och infrastruktur som information och beteendeförändring. (Svensk kollektivtrafik, 2014)

5.4 Kommersiell trafik

Under våren 2016 fanns det tre linjer anmälda för kommersiell trafik enligt kollektivtrafiklagen. Alla tre är linjer för regional busstrafik och drivs utan avtal med Region Blekinge. 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. I princip råder fri etableringsrätt om aktören 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 kollektivtrafik 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 två. 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 omkring 152 mnkr per år omräknat till dagens prisnivå. I denna beräkning har dock inte



beaktats den samhällsekonomiska nyttan av exempelvis 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 kronor per år vilket är ungefär halva det belopp som gäller som riksgenomsnitt. (Svensk kollektivtrafik 2007)

5.5.1 Förutsättningar för kommersiell trafik och taxitrafik

2015 är det fjärde året med den nya kollektivtrafik-

lagen som ger fulla rättigheter för trafikutövare att utföra linjelagd kollektivtrafik i kommersiell regi och under denna tid har det också funnits ett uppdrag för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att verka för en tillfredsställande taxitrafik. Frågan om möjligheterna för kommersiell trafik har varit uppe i flera sammanhang och senast vid samrådet med trafikutövare om trafikförsörjningsprogrammet. Här deltog såväl buss- som taxiföretag och deras branschorganisationer. 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 anmälningar och förfrågningar om att få köra kommersiell trafik förstärker den bilden. Inför trafikförsörjningsprogram 2012-2015 upphandlades därför all linjetrafik utom flygbusstrafiken där

»Trafiken, som ska uppfylla ett samhällsekonomiskt behov, ska garanteras genom att kollektivtrafikmyndigheten fattar beslut om så kallad allmän trafikplikt.«

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.

Tillgången till taxi i samhället är viktigt för Blekinge varför myndigheten ska ge bästa möjliga förutsättningar. Färdtjänst och närtrafik är viktiga uppdrag från Region Blekinge som ger taxiföretagen i Blekinge en bas för sin verksamhet. Behovsstyrd linjetrafik som utförs av taxiföretag har varierat i volym och bedrivs i en liten omfattning idag men detta är en av flera tänkbara trafikeringsformer då landsbygdstrafiken ses över.

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 ska den trafik redovisas som man från samhällets sida anser ska finnas i olika delar av länet. Trafiken, som ska uppfylla ett samhällsekonomiskt behov, ska garanteras genom att kollektivtrafikmyndigheten fattar beslut om så kallad allmän trafikplikt. Sådant beslut är en förutsättning för att kunna ingå avtal om kollektivtrafik. 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 ska 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 ska 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 ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska 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 ska fungera på ett effektivt sätt krävs 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 dess konkurrenskraft. Cykeln och bilen är komplement till kollektivtrafiken vilket ställer krav på parkeringsmöjligheter. 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 och ger möjligheter till kapacitetsstarka och miljövänliga transporter även för industrin. Dessa åtgärder prioriteras därför högt i Region Blekinge.

Kust till kustbanan mellan Karlskrona och Emmaboda färdigställdes 2013 och under 2015 byggdes Bergåsa station i Karlskrona om till planskildhet vilket ökar framkomligheten för all trafik, inte minst busstrafiken. Med anledning av den planerade höghastighetsbanan görs nu en åtgärdsvalsstudie för att se vad som krävs för att Kronoberg, Kalmar län och Blekinge ska få god tillgång till ett tågstopp i Växjö som regionen jobbar för.

På Kustbanan görs också en åtgärdsvalsstudie enligt läntransportplanen för att utreda vilka åtgärder som behövs för att möjliggöra två avgångar varje timme även mellan Karlshamn och Karlskrona. Studien undersöker också hur trafiken till höghastighetsbanan i Hässleholm kan bli snabbare. För att åtgärderna ska bli genomförda krävs dock politisk tydlighet om satsning på utökad tågtrafik.

Sydostlänken mellan Älmhult och Karlshamn är en stor fråga för industrin i södra Sverige med möjligheter även för persontrafiken. Sydostlänken skulle ge bättre tillgänglighet från Karlshamns hamn till stora delar av södra Sverige. Sydostlänken skulle också kunna avlasta den hårt belastade södra stambanan. Genomförda analyser har visat att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam och Region Blekinge arbetar för att åtgärden ska ingå i nationell plan 2018 - 2029.

Den nu gällande nationella planen och regional plan för 2014 - 2025 är föremål för revideringar 2018.



De objekt som idag ligger i planen gällande kollektivtrafiken är:

- » Ombyggnad av Bergåsa station med tillkomst av planfri korsning (genomfört 2015).
- » Fördjupade utredningar på Blekinge kustbana och medel är reserverade i länsplanen.

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 resenären väntar på bussen, tåget eller båten. Resenären ska känna sig trygg och få den service hen 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 personer med funktionsnedsättningar.

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 en 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.
- » Vädskydd med sittbänk.
- » Tidtabell.
- » Belysning i vädskydd eller allmän belysning.
- » Nivåfri anslutning till omgivande gång- och cykelväg nät alternativt närliggande väg eller gata.

Därutöver finns en ambition om taktila stråk och annan utrustning som underlättar för personer med funktionsnedsättningar, vilket finns på många större hållplatser, men inte är ett absolut krav för benämningen tillgänglig hållplats. Region Blekinge vill utveckla och förfinas vilken nivå av tillgänglighet som ska finnas vid respektive hållplats i samarbete med organisationer för personer med funktionsnedsättningar. I bilaga 1 finns en förteckning 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

»Restiden är avgörande för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen. Med åtgärder som underlättar framkomligheten kan restiderna minska både för buss- och tågresenärerna. «

tidtabellen för åtgärder som gör Blekinges hållplatsnät mer tillgänglighetsanpassat. I målformuleringen i kap 8 anges mål om utbyggnadstakt och då tas i första hand hänsyn till antalet påstigande vid hållplatsen och inte en prioritering av 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 exempelvis 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. Den nya mötesplatsen i Ångsågs mossen

innebär att restiden till och från Malmö kunde reduceras 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 större andel kollektivtrafikresor. För ungefär 70 procent av de boende i Karlskrona skulle restiden minska med tåg och buss i nordostlig, västlig och östlig riktning. Med det nya stationsläget skulle målet om en restid på cirka en timme till Växjö och Kalmar kunna uppnås för dessa resenärer. Dessutom skulle restiden med Öresunds-tågtrafiken minska med omkring tio 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 ett 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 så kallade 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 viktig. 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 bland annat 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 färdssätt. 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. Skillnaden beror mycket på hur bilen prioriteras i stadsplaneringen (Kollektivtrafikbarometern 2014). I Blekinge är res-tidsvinsten 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 färdssätt och därmed biltrafikens och kollektivtrafikens utveckling.

5.7.7 Måluppfyllelse 2012 - 2015

Detta trafikförsörjningsprogram bygger mycket på mål och ambitioner i föregående program och här redovisas dess mål kortfattat. Fördubblingsmålet med ambitionen att nå 100 procents resandeökning från 2008 - 2030 hade ett delmål för 2015 på 25 procent vilket skulle innebära 9,4 miljoner resor. Under 2014 gjordes 8,4 miljoner resor efter en lägre ökning än förväntat på senare tid vilket gör att vi ligger under målet. För klimat har målet om förnybart bränsle i all linjetrafik nåtts efter busstrafikupphandling 2014. Gällande tillgänglighet har Blekinge sedan länge haft anpassade fordon medan anpassning av hållplatser fortgår för att fler av de större hållplatserna ska vara fullt tillgängliga. Gällande ekonomin uppgick kostnadstäckningsgraden till 47 procent 2014 vilket anses ligga inom beskrivet målområde. Kvalitet och kundnöjdhet når för 2014 uppsatta mål och detsamma anses gälla system för priser och biljetter som bland annat ska vara lättförståeligt för att attrahera nya resenärer. För utförligare beskrivning av mål och resultat 2012 -2015 hänvisas till Region Blekinges årsredovisning på www.regionblekinge.se.

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, grannlänerna, näringslivet, myndigheter och

kollektivtrafikföretag har genomförts från hösten 2014 och är en viktig del av underlaget till föreslagna mål. Samråden har genomförts 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



»De satsningar som görs inom kollektivtrafiken ska fokuseras där de gör bäst nytta.«

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 länets politiska 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, 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 (koncept 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 nivå med kollektivtrafik som täcker nödvändiga resor för service. Under 2014 sammanställdes rapporten Kollektivtrafik på landsbygd - framtidens modell där Blekinge och fyra andra län i södra Sverige med mycket landsbygd kartlade problem och möjligheter. Goda exempel finns beskrivna från både Sverige och utlandet. Trafiklösningar som närtrafik, samåkning, anropsstyrning och så kallade byabusar kan vara alternativ för att förbättra möjligheterna till förbindelser mellan stad och landsbygd.

För det behövs:

- » Fokus på starka stråk och stadstrafik med stort resandeunderlag. Karlskrona och Karlshamn har idag kapacitetsbrister som behöver åtgärdas.
- » Förbättrade möjligheter att kunna pendla längre sträckor och utvidga arbetsmarknadsregionerna.
- » 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- och idrottsliv och intresseorganisationer.
- » Tydliga prioriteringar i länstransportplanen på satsningar i kollektivtrafiken.

»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.«

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.
- » Bättre informationslösningar före, under och efter resan samt mertjänster för de resenärer som är innovativa och ligger i framkant 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. Ronneby kommun utgör idag ett glapp mellan de mer utvecklade skärgårdstrafiksystemen i Karlskrona och Karlshamn

och Blekinge Arkipelag arbetar med ett projekt att förbinda hela Blekinge med båttrafik. I kombination med utbyggt cykelstråk längs Blekingekusten är det en intressant vision både för turismen och vardagsresandet. 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 när det är trångt på land eller där vatten ger resan en ny dimension i trafikinätet. 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. Mervärdena 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 att utveckla lösningar där fordon används mer kostnadseffektivt.
- » Skärgårdstrafik sommar och året runt.
- » Effektiva kommunikationer för att nå till och från Ronneby flygplats och Blekinges 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

Betydligt ökat resande med kollektivtrafiken 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 bland annat beteendeförändringar. För att få till stånd denna beteendeförändring krävs tydliga satsningar och incitament i vår vardag som gör att det som är bäst för samhället blir belönat. Ett exempel är bussfiler där bussresenären blir belönad med kortare restid. Andra exempel är attraktiva hållplatser, cykelställ, anslutningsmöjligheter med gång och 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.
- » Incitament för beteendeändringar och acceptans.
- » Att alla parter tänker fullt ut på 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. Här finns idag ett stort resande och här är det också störst chans att öka resandet med kollektivtrafik. Enligt en nyttoanalys som Sweco gjorde för Region Blekinge 2015 är restid viktigast gällande samhällsnyttan. Ökad turfrekvens med bra tidhållning och kvalitet är viktig för pendling och rörlighet samt för kapaciteten. 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. 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 attrahera företag och locka nya invånare.

Tågtrafiken i stråket kompletteras redan idag med busstrafik med hög komfort och kort restid. Dessa ger fler resmöjligheter i pendlingsläge och ger 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 och 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.
- » Västkusten och Göteborg är viktiga reserelationer 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 fordons- trafiken 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 anslutning till 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 resandet till grannregionerna och slutligen det 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 effektiv trafik till den framtida höghastighetsbanan samt att Blekinge även får trafik till Växjö med kort restid som möjliggör utökade arbetsmarknadsregioner. Prioritet för tågtrafiken från Karlskrona och norrut ligger i att korta restiden upp till Växjö. Under 2016 genomförs en utredning om tågstopp i Rödeby för att se om det är möjligt att samordna lokala och långväga resbehov.

För det behövs:

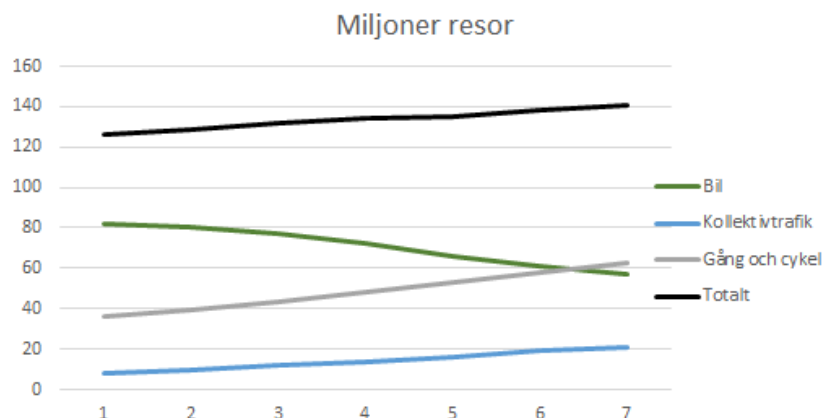
- » Prioritering av restid före stationsuppehåll för trafiken från Karlskrona mot Växjö.
- » Infrastrukturåtgärder på järnvägen för att möjliggöra trafik med kortare restid samt ta fram en ny fordonstyp för snabb tågtrafik.
- » Komplettering av den snabba trafiken för att trafikförsörja övriga orter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

7.2.3 Sydostlänken

Järnvägen mellan Olofström och Älmhult är idag en viktig länk för Volvo i Olofström som förbindelse med omvärlden. Med 18 km ny järnväg ner till Kustbanan skulle helt nya funktioner erhållas. Förutom att ge Volvo nya möjligheter för sina transporter skulle godshandlingen i hela södra Sverige få en ny väg via Karlshamn ut i världen där Ikea är en av flera aktörer som skulle få nya förutsättningar. Sydostlänken är en stor fråga för industrin i södra Sverige och för framtidens Blekinge med Karlshamn hamn som en stor utvecklingsmöjlighet. När den nya järnvägen är på plats finns nya möjligheter även för persontrafiken.

För det behövs:

- » Sydostlänken blir en del av nationell plan för transportinfrastruktur 2018 - 2029



Figuren visar prognostiserat antal resor i Blekinge med olika färdmedel 2010 - 2040 enligt Trivectors utredning "Framtidens kollektivtrafik" från 2008. Antalet bilresor börjar minska och efterhand ökar de mer hållbara transportformerna.

7.2.4 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 i vattnet gör 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. Stadstrafik generellt är viktigt för regionens utveckling både som smörjmedel för en bra rörlighet lokalt men även som anslutande trafik för regionala resor. Bilden på andra sidan visar att ökad kollektivtrafik kan ge möjlighet för mindre biltrafik. 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.

7.2.5 Vattenvägarna - Skärgårdstrafiken

Vattenvägarna i Blekinge är idag en underutvecklad resurs. Blekinge har en lång kuststräcka och större delen av Karlskrona ligger omgärdad 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 nyckel till att utveckla skärgården och en tillgång för att utveckla kollektivtrafiken i Blekinge.

För det behövs:

- » En ny upphandling av skärgårdstrafik 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 kopplad till besöksmål, cykelleder och övrig kollektivtrafik.
- » Samarbete med kommuner, Visit Blekinge, Blekinge arkipelag-Arkipelagrutten m.fl.



7.3 Miljö och klimat

7.3.1 Attraktiva städer

Kollektivtrafiken ska bidra till att städerna blir attraktiva. 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 gång och cykeltrafik med kollektivtrafiken. En förutsättning för att dessa tre färdssätt utvecklas positivt är prioritering före all annan trafik vilket Länsstyrelsens Blekinges Klimat- och energistrategin tydligt markerar. Biltrafiken har också en roll att spela och kan ges bättre möjligheter då belastningen av inpendlande bilar minskar. Elteknik utvecklas snabbt och BTH har fått fram forskningsresultat som visar att kostnaden för elbussar inte behöver överskrida kostnaden för konventionella bussar med förbränningsmotorer. Under 2014 gjordes test med elbuss i bland annat Karlskronas stadstrafik som fick bra betyg av resenärer och förare. De minskade utsläppen och det minskade bullret som eldriften tillför ger störst värde i stadstrafik där närheten till bostäder och gående är störst.

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 färdssättet - kollektivtrafiken som norm istället för bilen.
- » Ny och miljövänlig teknik i kollektivtrafiken som minskar energianvändningen, utsläppen och sänker bullret.
- » Förutsättningar för att tillhandahålla en attraktiv kollektivtrafik när ny och sammanhållen bebyggelse inom och utom tätort planeras.

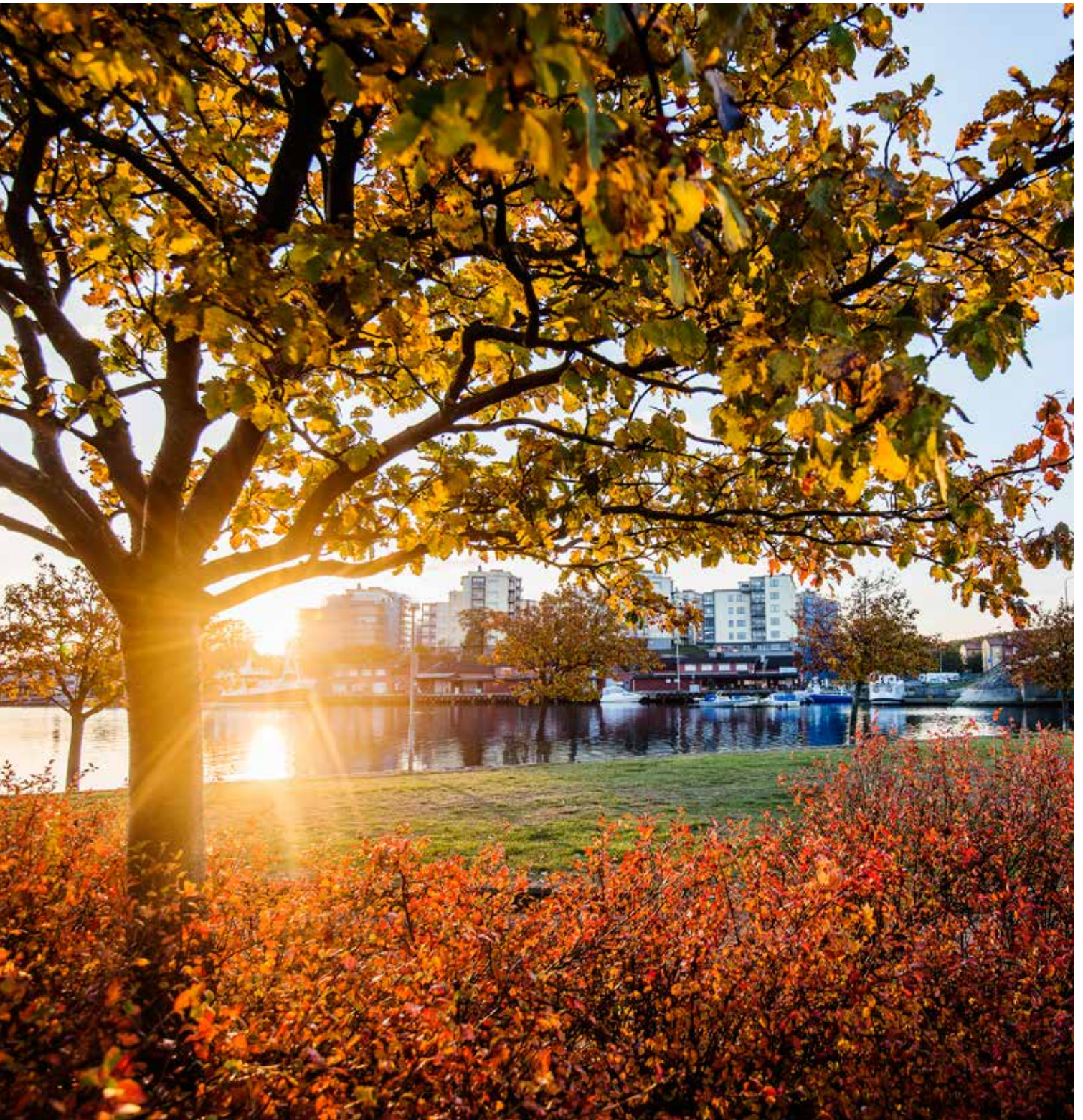
7.3.2 Minskad klimatpåverkan

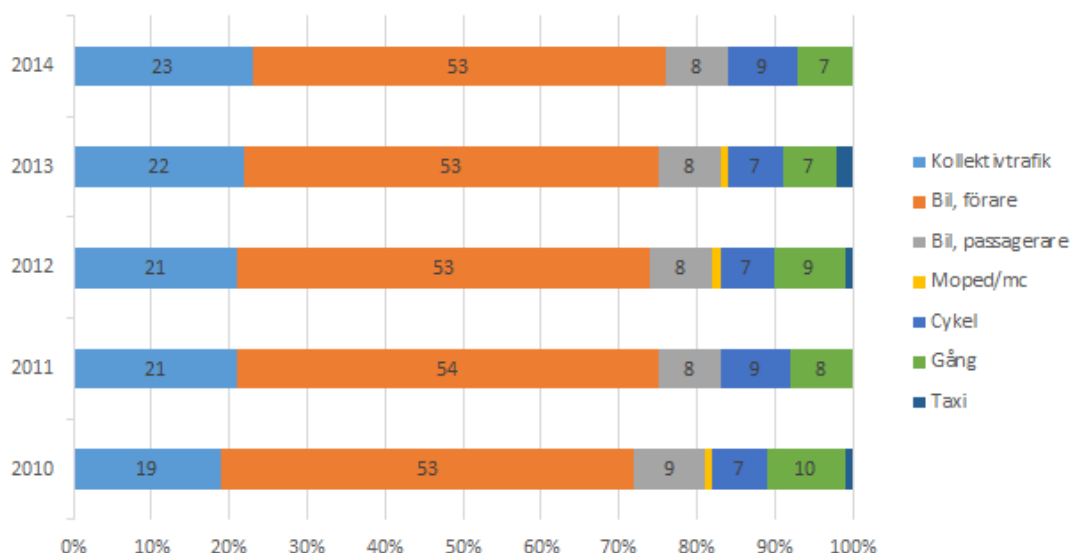
Inom klimatarbetet har vi kommit långt med fastigheter och industri men på transportområdet kan vi komma mycket längre. Klimatmötet i Paris bekräftar enigheten om att klimathotet är akut och ett globalt avtal skrevs för att förhindra att jordens temperaturhöjning ska överstiga 2 grader. Trafiken står för en stor del av växthusgaserna och kollektivtrafiken har en viktig roll att erbjuda klimatvänligt resande tillsammans med framförallt cykel. Här finns stöd i bl.a. BTH:s forskningsprojekt Green Charge som visar att elteknik kan användas i många typer av fordon i främst lokal och regional trafik. På längre sträckor är förnybara bränslen för förbränningsmotorer fortfarande nödvändiga.

För det behövs:

- » Övergång till förnybara bränslen och energieffektiva transporter.

8. Mål





Bilden är från kollektivtrafikbarometern 2014 och visar kollektivtrafikens marknadsandel i Sverige

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 och trafikförsörjningsprogram 2012 - 2015 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.

Marknadsandel

Kollektivtrafikbarometern har länge mätt kollektivtrafikens andel av alla motoriserade persontransporter fördelat per län. Under årtionden har bilresandet ökat men det finns tecken på att detta planar ut och kollektivtrafikens andel ökar. En ökad marknadsandel anger hur kollektivtrafikresorna ökar relativt andra motorfordon (se illustrationen överst på sidan). Fler cykelresor som ersätter bilresor bidrar t.ex. till målet. En hög rörlighet är viktig för en regions utveckling vilket bl.a. Sweco nämner i sin rapport Nyttöanalys Blekinge kustbana, 2015, varför en minskning av antalet resor totalt inte är ett bra sätt att nå målet. Förbättring av målet nås snarare genom satsning på såväl kollektivtrafik som på cykel och kombinationen mellan



dessa ger bra alternativ till bilresorna. Region Blekinges bedömning är att såväl kollektivtrafikens kapacitet som utbud behöver öka succesivt samtidigt som fysisk planering och ekonomiska incitament främjar dessa färdssätt. Förbättrat utbud i Karlskrona och Karlshamn är exempel på åtgärder som direkt tillgodoser befintlig efterfrågan på snabbare kollektivtrafik med större kapacitet. Fysisk planering handlar om att ge kollektivtrafikresenärer högre prioritet i trafiken genom att bussen kommer fram snabbare och finns närmare resmålet i jämförelse med bilen. Parkeringsavgifter är ett exempel på ekonomiska styrmedel som både kan ge intäkter till kommunen och främja kollektivtrafiken. Målpuppfyllelse skulle bidra till minskad klimatpåverkan och mer plats i Blekinges städer.

2013 beräknades kollektivtrafikens andel av motoriserade persontransporter i Blekinge till 13 procent enligt SKL:s öppna jämförelser och vårt mål innebär en höjning av denna andel över tid.

Mål:

- » Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter i Blekinge ska öka.

Kostnader:

Kostnadsökning för bl.a. ny kapacitet utöver planerade trafiksatsningar bedöms till 3,9 mnkr i genomsnitt årligen från 2017 men var och när satsningar är aktuella beror på många externa faktorer varför precisering måste göras inför respektive budgetplanering.

Två avgångar per timme på hela Blekinge kustbana

Under 2015 påbörjade Trafikverket en åtgärdsvalsstudie som ska visa vad som krävs för att möjliggöra

två avgångar varje timme med tåg även på sträckan Karlshamn - Karlskrona samt anslutning till höghastighetsbana i Hässleholm. Utökningen är en viktig åtgärd för att erbjuda bättre pendlingsmöjligheter genom Blekinge och därmed vara en nödvändig del i att uppnå marknadsandelsmålet ovan. Beläggningen närmar sig taket i pendlingsläge vilket bromsar resandeutvecklingen varför fler resmöjligheter behövs. Sweco har utfört en nyttoanalys för att bedöma värdet av satsningen samt vilka effekter förändringen kan ge för de tre berörda kommunerna. Denna visade att restid är det som ger störst samhällsnytta genom bl.a. större arbetsmarknad medan turfrekvens tillför samhället andra fördelar som t.ex. ökad kapacitet. Två avgångar per timme är nödvändigt för att kunna införa snabbturer som minskar restiden vid längre resor. En överenskommelse om samfinansiering har träffats mellan Trafikverket och Region Blekinge om kapacitetshöjningar på Blekinge kustbana som en åtgärdsvalsstudie kommer att precisera. I denna studie undersöks bland annat var man bör lägga eventuellt tillkommande mötesspår. Ett alternativ man tittar på är strax intill flygplatsen i Kallinge för att i framtiden eventuellt möjliggöra ett stationsläge. För utbetalning av statliga medel är en politisk ambition om trafikökning avgörande.

Mål:

- » Senast 2022 ska två tågavgångar per timme trafikera även sträckan Karlshamn - Karlskrona.

Kostnader:

Nettokostnaden för samma trafikvolym som dagens Pågatåg mellan Kristianstad och Karlshamn beräknas till 21,5 mnkr per år.

	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
Karlskrona - Kalmar		1 tim 15 min	1 tim 25 min
Ronneby - Växjö		1 tim 20 min*	1 tim 26 min
Hjorthöjden- Stadshuset - Ronneby resecentrum		13 min	15 min
Asarum - Storgatan - Karlshamns resecentrum		13 min	15 min
Karlskrona - Stockholm (tåg)	3 tim		4 tim 57 min

Utvalda målsättningar. Trafikkostnader bedöms rymmas inom Region Blekinges budget men infrastrukturinvesteringar krävs.* Förutsättning är högre genomsnittshastighet på riksväg 27 och trafikering via förbifart i de fall vägen leds utanför samhällen.

Restid utvalda stråk

Restiden är en viktig faktor när resenären väljer färdmedel och påverkas av faktorer som linjesträckning, infrastruktur och biljettsystem. Restiderna bör succesivt minska på samtliga relationer inom kollektivtrafiken. Mål och kostnader, se illustrationen ovan.

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. Möjligheterna för invånarna att pendla med kollektivtrafik i Blekinge kan öka genom utökad trafik där pendlingsmöjlighet saknas. Avståndet till hållplats från bostaden ska vara max en kilometer och turutbudet ska ge möjlighet att pendla till skola och arbete i närmaste centralort.

Mål samt kostnader:

- » Pendlingsbarhet ska utredas, definieras, mätas och förbättras under programperioden till 2019. Åtgärder bedöms rymmas inom budget.

Utbyggnad av båttrafik

Många bostäder och målpunkter i Blekinge ligger 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 attraktions-

kraft 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, bland annat i samband med upphandling av skärgårdstrafiken 2018.

Mål:

- » I samband med upphandling av skärgårdstrafiken 2018 ska möjligheterna för en utbyggd vattentrafik utredas och vid positivt resultat ska förslag om utökad trafik presenteras.

Kostnader:

Kostnad och kostnadsfördelning är okänd varför nytt beslut krävs när utredningen 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 klimat 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.

»Nittio procent av alla större hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade senast 2019.«

Eldrift beskrivs som framtidsbränslet i stadstrafik och det finns behov av att prova detta inför kommande upphandling. Region Blekinge följer även eventuella nationella regleringar till följd av det klimatavtal som undertecknades i Paris i december 2015. Nationella överenskommelser finns genom Partnerskap för förbättrad kollektivtrafik som bland annat styr upphandlingar.

Mål:

- » 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 ny teknik för att minimera buller och utsläpp i stadsmiljö ska övervägas i samband med ny stadstrafik under programperioden.

Kostnader:

Högre fordonskostnader ger bedömningen att trafik-kostnaden ökar vilket ingår i kostnad för utveckling av Karlskrona stadstrafik.

Mål:

- » 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 större hållplatser (20 påstigande per dag) ska vara tillgänglighetsanpassade senast 2019.
- » Införande av resenärsinformation inklusive nivå gällande tillgänglighet per hållplats ska ske under programperioden.
- » Riktlinjer för bemötande av äldre och personer med funktionsnedsättningar ska vara framtagna under 2016.
- » Alla operativ personal ska vara utbildad i ovanstående riktlinjer senast 2017.

Kostnader:

Kostnaderna bedöms rymmas inom befintlig ram för Region Blekinge. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser innebär kostnader för de kommuner som berörs av hållplatsinvesteringarna vilket framgår av bilaga 1 Tillgänglighetsanpassade hållplatser. Elva hållplatser ska anpassas för att nå målet och varje hållplats, två lägen, bedöms kosta 150 tkr för kommunen med 50 procents statsbidrag.

8.2.3 Tillgänglighet

Tillgänglighet i SKL:s definition handlar endast om möjlighet för personer med funktionsnedsättningar att använda kollektivtrafiken. Under 5.7.2. finns beskrivning av vilka krav som sätts på en tillgänglighetsanpassad hållplats och i bilaga 1 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.

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.

Mål:

- » 2019 ska 72 procent av resenärerna vara nöjda med Blekingetrafiken (69 % 2014).
- » 2019 ska 55 procent av allmänheten i Blekinge vara nöjda med Blekingetrafiken (52 % 2014).
- » 2019 ska 85 procent av kollektivtrafikresenärerna



- vara nöjda med senaste resan (83 % 2014).
- » 2019 ska 50 procent av resenärerna ha högt förtroende för att bussen är i rätt tid (42 % 2014).
- » Blekingeträfer ska ingå i servicetrafikens kvalitetsbarometer Anbarometer senast 2017.

Kostnader:

Kostnaden 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 bilen, cykeln eller en promenad utmärkta färdssätt vilket kräver bra gång- och cykelvägar samt parkering i anslutning till kollektivtrafiken. Det kan också finnas behov av att ge plats för cykeln på bussen eller tåget vilket under vissa förutsättningar kan vara möjligt. Detta styrs med följande mål.

Mål:

- » En infrastrukturplan med konkreta åtgärder ska utarbetas i samråd med kommunerna.
- » En processbeskrivning för samverkan med kommuner ska vara framtagen under 2016.
- » En cykelstrategi för kollektivtrafiken ska vara framtagen under 2017.

Kostnader:

Kostnaderna 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 biljettantering vilket minskar restider.

Mål:

- » 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.
- » Marknadsinriktade åtgärder ska fortlöpande övervägas.

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 i kapitel 8 hjälper oss att närma oss dessa ambitioner och här följer några sammanfattande vägval som antaganden av målen och beslut om vad 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 satsning med Pågatåg 2014 till Karlshamn fullföljs genom satsning på högre turutbud i tågtrafiken även till Karlskrona. Detta motiverar att Trafikverkets planer på nödvändiga infrastrukturens satsningar 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 färd sättet. 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 detta dokument av den storlek eller så betydande att de kan medföra betydande miljöpåverkan enligt lagens mening. Regionala kollektivtrafikmyndigheten gör därmed tolkningen att en miljöbedömningsprocess inte är aktuell för Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016 - 2019.

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. Vi beskriver här förutsättningar för intäkter och kostnader för kollektivtrafiken i Blekinge samt övergripande hur ambitionerna i detta dokument bedöms påverka ekonomin. Total nettokostnad finns även under respektive mål i kap 8 där flertalet mål bedöms inrymmas i befintlig budget.

11.1 Regler för underskottsfördelning

Konsortialavtalet styr hur nettokostnader för kollektivtrafiken fördelas mellan finansörerna som är Blekinges fem kommuner och Landstinget Blekinge. Region Blekinge reviderar varje år en treårsbudget där planerade förändringar presenteras och godkänns genom beslut i regionstyrelsen.

Kostnadsfördelningen inom Blekinge beskrivs här översiktligt. För mer detaljer hänvisas till avtalet.

» Kostnadsdelarna tågtrafik, kustbusstrafik, sjukresor, beställningsmottagning och kringkostnader som t.ex. information, marknadsföring, försäljningskostnader betalas av landstinget till 50 procent och 50 procent av kommunerna. Mellan kommunerna fördelas kostnader efter invånarantal

» Kostnader för linjetrafik på land, närtrafik och färdtjänst betalas till 58 procent av den kommun där trafiken utförs och 42 procent av Landstinget

» I övrigt kan respektive finansör, eller flera finansörer, uppdra åt Region Blekinge att upphandla och driva trafik och bekostar då detta på egen hand. Exempel idag är skärgårdstrafik, skoltrafik, resandesvag trafik, Krösatåg och Pågatåg.

Trafik över länsgräns upphandlas i samarbete med respektive grannlän och kostnader fördelas som regel efter antal kilometer i respektive län.

11.2 Ekonomisk utveckling

Kostnader för kollektivtrafik har ökat mer än resandet i Sverige under senare år. Politiska ställningstaganden gällande miljö, tillgänglighet, information och resandekomfort har gett kollektivtrafik med hög standard vilket har påverkat kostnaderna. I Blekinge har t.ex. investering gjorts i en större andel tågtrafik och bussar med förnybart bränsle som har bidragit till att komma närmare övergripande mål för länet. Samtidigt har resandet i Blekinge planat ut där två orsaker är infrastrukturproblem i tågtrafiken och ett sjunkande bensinpris. Här visas hur underskottet i Blekinges kollektivtrafik och därmed finansiärernas bidrag har förändrats mellan åren 2008 och 2014.

	2008	2010	2012	2014
Bidrag från finansiärer (mnkr)	140,8	163,7	174,3	188,7*

* Återföring av obeskattade reserver gör att det faktiska underskottet för trafiken är högre än bidraget 2014

11.3 Föreslagna satsningar som bedöms påverka nettokostnad

Inför Trafikförsörjningsprogram 2012 -2015 infördes fördubblingsmålet. Detta ersätts nu med ett marknadsandelsmål som förutom att driva kollektivtrafikutvecklingen också ställer krav på omprioriteringar där gång, cykel och kollektivtrafik främjas för överflyttning av resor från andra motordrivna färdssätt. Vi gör bedömningen att en ökning av kollektivtrafikens andel av motoriserade persontransporter från 13 procent 2014 bidrar till Blekinges övergripande mål men också kräver mycket i form av en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik. Planerade satsningar inom kollektivtrafiken behöver, enligt Region Blekinges bedömning, fullföljas för att en marknadsandelsökning ska nås.

Därutöver krävs fortlöpande nya resurser till kapacitetshöjningar för att ta hand om de resenärer som väljer att ersätta sitt minskade bilresande med kollektivtrafik. Förändringstakten är förutom kollektivtrafikens utveckling mycket beroende av externa faktorer som fysisk planering, skatter, avgifter och beteendeförändringar. Även interna faktorer som kostnadseffektivitet och beläggning i lågtrafik påverkar vilka nya resurser som krävs. Fyra nya utpekade åtgärder, som delar av arbetet för att uppnå marknadsandelsmålet, bedöms innebära ökade nettokostnader d.v.s. ökat bidrag från intressenterna:

Utveckling av Karlskrona stadstrafik
4,0 mnkr ramökning från 2017

Utbyggnad av Öresundståg till timmestrafik helger
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

Övriga åtgärder och kapacitetsökningar
3,9 mnkr årlig kostn. från 2017*

* Utöver beskrivna trafiksatsningar bedöms en allmän succesiv övergång till kollektivtrafik enligt beskrivning av marknadsandelsmålet leda till behov av utökad kapacitet i form av t.ex. fordon och förare. Siffran anger bedömning av årlig utökning av nettokostnadsram.

Observera att detta är en information om Region Blekinges bedömning av kostnader för åtgärder som är viktiga för att nå uppsatta mål. Beslut om åtgärder och därmed ekonomisk påverkan tas inte genom detta dokument utan i ordinarie budgetarbete. För beskrivning av och motiv till åtgärderna se kap. 7 Behovsanalys och kap 8 Mål. Mer detaljer om ekonomin finns i bilaga 5.

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 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 finns ett bra underlag för att öka utbudet ytterligare.

Trafikutövaren

De som är närmast nuvarande och blivande resenärer är de cirka 400 personer som arbetar på bussar, båtar, tåg och i 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. På nationell nivå är fortsatt samarbete mellan trafikföretagens branschorganisationer och RKM:s intresseorganisationer SKL och Svensk Kollektivtrafik viktigt för bland annat utveckling av lagar och regelverk för resenärens bästa.

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 samverkansorgan 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 måluppfyllelsen 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 tack vare 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 doku-

ment som programmet innehåller, nämligen infrastrukturplan och processbeskrivning för samverkan mellan Region Blekinge och Blekinges kommuner. Båda handlar om planering för en högre prioritering av kollektivtrafiken i kommunerna. Beslutet innebär också en klarlagd ambitionsnivå vilket ger riktlinjer för planering av olika delar av trafiken. Snart påbörjas också revidering av Blekinges Länstransportplan 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 innebär utmanande 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

Blekingestrategin 2014 - 2020, Attraktiva Blekinge, beslutad av regionstyrelsen 2013

Näringsdepartementet, 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.



Avdelning trafikenheten
Jakob Emander

2019-02-19

Ärendenummer 2019/00350
Dokumentnummer 2019/00350-1

Till trafiknämnden

Uppdrag att avropa regionalstågsfordon

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen besluta

1. ge AB Transitio i uppdrag att avropa 2 regionalstågsfordon med tillhörande högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt upphandla finansiering för detta.
2. ge regionstyrelsen i uppdrag att ingå uppdragsavtal med AB Transitio för avrop och anskaffning av 2 regionalstågsfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning
3. ge regionstyrelsen i uppdrag att ingå hyresavtal med AB Transitio för anskaffade av 2 regionalstågsfordon.

Sammanfattning

Region Blekinge, Region Jönköpings län, Region Halland, Region Kronoberg samt Region Kalmar har tidigare träffat en principöverenskommelse kring anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen. Inför genomförandet via AB Transitio ska beslut fattas om uppdrag att genomföra anskaffningen samt om borgensåtagande rörande AB Transitios finansiering av tågen.

Bakgrund

Region Blekinge, Region Jönköpings län, Region Halland, Region Kronoberg samt Region Kalmar har tidigare träffat en principöverenskommelse kring anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen. Regionstyrelsen i Blekinge fattade beslut att ingå denna överenskommelse under 2018 (bilaga 'Överenskommelse inför upphandling av tågfordon för

Krösatågen). För Blekinges del gäller det att ersätta de tågfordon som går i trafik mellan Karlskrona och Emmaboda. Dessa tågfordon hyrs av Transitio under en 10-årig period (med start 2013) och vars tekniska livslängd efter hyrestiden har passerats och fordonen därför måste ersättas.

Under 2018 har förberedelser för anskaffning av nya tågfordon genomförts genom att en projektorganisation bildats under ledning av AB Transitio med representation från ingående parter enligt ovan samt ett antal experter. I projektet, som benämns TAKK (Tåganskaffning Krösatågen och Kustpilen), ingår flera delar - finansiering, avropsupphandling samt leveransprojekt fordon. Tidplanen för avropsupphandlingen är att tilldelningsbeslut ska kunna tas februari 2020 och första leverans av de första fordonen ska kunna ske vid årsskiftet 2022/2023 och för Blekinges del något år senare

För att AB Transitio ska kunna skicka ut förfrågningsunderlaget för konkurrensutsättning behöver bolaget ha bindande uppdragsavtal samt borgensåtagande för finansieringen. De i projektet ingående regionerna behöver utifrån tidplanen ta beslut om detta under mars 2019.

För Region Blekinge innebär det att avtalet med AB Transitio rörande **avropsuppdraget** (bilagt) kommer att omfatta spårfordon av typen elmotorvagn samt uppdrag att upphandla extern finansiering avseende dessa spårfordon samt högvärdeskomponenter och strategisk utrustning upp till en ram om totalt 220 miljoner kronor. **Borgensförbindelsen** kommer att tecknas på särskild blankett som tillhandahålls av AB Transitio. Nivån på borgensramen är framtagen utifrån AB Transitios bedömning av priser i befintliga ramavtal. Slutlig prisnivå och borgensåtagande är avhängigt utfallet i upphandlingen. Detta avrop avser ett utbyte av befintliga elmotorvagnar.

För Region Blekinges del delas beslutet upp i två delar, där detta beslut avser avropsuppdraget och att beslutet om Borgensförbindelsen tas separat.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- Avtal om avrop/anskaffning och finansiering av spårfordon, högvärdeskomponenter samt strategisk utrustning för TAKK-projektet.
- Beslut regionstyrelsen 2018 'Överenskommelse inför upphandling av tågfordon för Krösatågen'

Avtal om avrop/anskaffning och finansiering av spårfordon, högvärdeskomponenter samt strategisk utrustning för TAKK projektet.

Parter:

- (1) ----- ("Avropande Aktieägare");
- (2) ----- ("Borgensman/män")
- (3) AB Transitio, org.nr. 556033-1984 ("**Vagnbolaget**")

Förutsättning

Avropande Aktieägare önskar hyra spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning (nedan gemensamt benämnda "**Avropade Spårfordon**"). Genom detta avtal uppdrar Avropande Aktieägare åt Vagnbolaget att genomföra en förnyad konkurrensutsättning i syfte att köpa Avropade Spårfordon för att hyra ut dem till Avropande Aktieägare, samt att upphandla extern finansiering av Avropade Spårfordon.

Avropande Aktieägare har, liksom ett antal av Vagnbolagets övriga aktieägare, uttryckt önskemål om att Vagnbolaget skall bistå Avropande Aktieägare med att anskaffa och finansiera Avropade Spårfordon.

Samtliga aktieägare som i detta projekt uppdrar åt Vagnbolaget att anskaffa och finansiera Avropade Spårfordon benämns nedan gemensamt "**De Avropande Aktieägarna**".

I syfte att uppdra åt Vagnbolaget att genomföra avrop/anskaffning av Avropade Spårfordon ingår De Avropande Aktieägarna och Vagnbolaget detta avtal. Avrop/anskaffning ska ske genom förnyad konkurrensutsättning enligt de ramavtal som upphandlats av Vagnbolaget samt enligt kravspecifikation framtagna av Vagnbolaget i samverkan med Avropande Aktieägare i det så kallade TAKK-projektet.

Vagnbolaget utgör avtalspart med vald fordonsleverantör och är ansvarig för anskaffningsprojektet.

För anskaffning av Avropade Spårfordon har en styrgrupp bildats av Vagnbolaget och representanter för de Avropande Aktieägarna där projektets framdrift löpande redovisas. De Avropande Aktieägarna delegerar härigenom till styrgruppen att fatta beslut i för projektet relevanta frågeställningar. För upphandling av extern finansiering av Avropade Spårfordon ska en projektgrupp bildas av Vagnbolaget och De Avropande Aktieägarnas och/eller Borgensmännens ekonomi-/finanschefer där projektets framdrift löpande redovisas.

Villkor

Ett avtal mellan aktieägarna i Vagnbolaget ingicks den 11 oktober 2012 ("**Aktieägaravtalet**"). Syftet med Aktieägaravtalet är, bland annat, att reglera frågor rörande aktieägarnas ägande av aktier i Vagnbolaget och utnyttjandet av Vagnbolagets resurser. Avropande Aktieägare bekräftar nedanstående punkter:

- A.** Avropande Aktieägare är aktieägare i Vagnbolaget och kan därmed avropa/anskaffa Avropade Spårfordon, det vill säga spårfordon, högvärdeskomponenter och strategisk utrustning, på det sätt som anges i Aktieägaravtalet punkt 8.1 med innebörden att Avropande Aktieägaren tar det fulla ekonomiska ansvaret för Avropade Spårfordon, däribland ansvaret för hyresgaranti och restvärdesrisken.
- B.** Avropade Spårfordon ställs till respektive Avropande Aktieägares förfogande genom ett hyresavtal med Vagnbolaget och i enlighet med villkoren i Aktieägaravtalet, däribland punkt 5.2 i Aktieägaravtalet. Genom hyresavtalet överförs alla förmåner och risker som är förknippade med ägandet av Avropade Spårfordon till Avropande Aktieägaren. Avropande Aktieägare kan därefter vidare uthyra Avropade Spårfordon i enlighet med villkoren i Aktieägaravtalet, däribland punkt 9 i Aktieägaravtalet.
- C.** Avropande Aktieägare är skyldig att ställa fullgod säkerhet, i första hand i form av proprieborgen, eller lämna villkorat aktieägartillskott som motsvarar Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende Avropade Spårfordon. För det fall Avropande Aktieägare är ett aktiebolag skall sådan säkerhet ställas av kommun, kommunalförbund eller landsting som äger aktiebolaget. För det fall Avropande Aktieägare är ett kommunalförbund eller ett regionförbund skall kommun och landsting som är medlemmar i förbundet ställa säkerhet enligt ovan om Vagnbolaget eller vald finansiär så kräver.
- D.** Om flera Avropande Aktieägare gemensamt avropar Avropade Spårfordon genom Vagnbolaget skall dessa Avropande Aktieägare, enligt punkt 8.2 i Aktieägaravtalet, ställa gemensam solidarisk säkerhet för Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende de Avropade Spårfordonen eller lämna villkorat aktieägartillskott som motsvarar Vagnbolagets totala kostnads- och förlustexponering avseende de Avropade Spårfordonen.
- E.** Den Avropande Aktieägare för vars räkning Vagnbolaget har avropat Avropade Spårfordon skall ersätta Vagnbolaget för samtliga kostnader vid införskaffandet av Avropade Spårfordon i enlighet med punkt 8.3 i Aktieägaravtalet. Vad avser Vagnbolagets upparbetade projektkostnader ska dessa regleras årsvis efter modell som särskilt överenskommes eller, vid avsaknad av sådan överenskommelse, vid anfordran.

För det fall händelse inträffar som medför att Vagnbolaget inte kan eller lämpligen inte bör avropa/anskaffa Avropade Spårfordon åtar sig Avropande Aktieägare att hålla Vagnbolaget skadeslöst. Vagnbolaget skall i en sådan situation inte ha något ansvar gentemot Avropande Aktieägare för eventuell skada.

Avropsuppdrag och bekräftelse om borgensåtagande

Avropande Aktieägare ger härmed Vagnbolaget ett bindande uppdrag att enligt ovan genomföra en förnyad konkurrensutsättning i syfte att avropa/anskaffa ____ st. spårfordon (inklusive reservfordon) av typen bimodalmotorvagn och/ eller ____st. spårfordon (inklusive reservfordon) av typen elmotorvagn enligt kravspecifikation utarbetad i TAKK-projektet, samt erforderliga högvärdeskomponenter och strategisk utrustning.

Därutöver ger Avropande Aktieägare Vagnbolaget ett uppdrag att upphandla extern finansiering avseende spårfordon upp till en ram om totalt ____ MSEK för ____ stycken spårfordon, samt högvärdeskomponenter och strategisk utrustning upp till en ram om totalt ____ MSEK för ____ stycken spårfordon.

Borgensman förbinder sig att teckna borgensförbindelser eller motsvarande säkerhet för ovanstående finansiering.

Villkor för Vagnbolagets skyldighet att genomföra och slutföra den förnyade konkurrensutsättningen och upphandla finansiering av Avropade Spårfordon enligt detta avtal är att den Avropande Aktieägaren, till Vagnbolaget, överlämnar följande dokumentation:

- Borgensförbindels(er) vederbörligen undertecknade av Borgensmannen eller Borgensmännen. **Blankett härför tillhandahålls av Vagnbolaget.**
- Kopia av handlingar som visar att erforderliga beslut att uppdra åt Vagnbolaget att anskaffa spårfordon, högvärdeskomponenter, strategisk utrustning samt finansiering, samt att ingå detta avtal, fattats i vederbörlig ordning.
- Kopia av handlingar som visar att erforderliga beslut att teckna borgen fattats i vederbörlig ordning.
- Kopia av handlingar utvisande att borgensförbindelser undertecknats av behörig(a) person(er).
- Kopior eller i förkommande fall original av övriga handlingar som Vagnbolaget kräver eller anser vara behövliga.
- Kompletterande handlingar om vald finansiär så kräver.

Vagnbolaget är enbart skyldigt att genomföra och slutföra den förnyade konkurrensutsättningen enligt detta avtal om samtliga De Avropande Aktieägarna undertecknat avtal som motsvarar detta avtal och dessa avtal trätt i kraft genom att samtliga De Avropande Aktieägarna överlämnat erforderlig dokumentation till Vagnbolaget.

.....[Ort] 201 - -

Avropande Aktieägare

.....

.....

Namnförtydligande

Borgensman/män

.....

.....

Namnförtydligande

Transitio bekräftar härmed bundenhet enligt ovan.

Stockholm 201 - -

AB Transitio

.....

.....

Namnförtydligande

§ 7

Ärendenr 17/00712

Överenskommelse inför upphandling av tågfordon för Krösatågen

Sammanfattning

De tågfordon som idag används i tågtrafiken mellan Karlskrona och Emmaboda är tillverkade i början av 80-talet. De upprustades under åren 2012-2014 för att få en ytterligare livslängd på ca 10 år. Runt 2023 behövs därför nya tågfordon för att ersätta befintliga.

Att anskaffa tågfordon är en process som tar lång tid varför de parter som har behov av nya tågfordon redan nu startar ett gemensamt fordonsanskaffningsprojekt. Överenskommelsen innebär att Region Blekinge blir en part i projektet, men att det i det här skedet inte tas något beslut om fordonsanskaffning.

Arbetsutskottet har 2018-01-24 behandlat ärendet.

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut, 2018-01-24
- Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen, bilaga
- Protokoll Trafiknämnden 2017-12-14
- Arbetsutskottets beslut, 2018-01-24

Regionstyrelsen beslutar

att anta 'Överenskommelse inför beslut om anskaffning av nya tågfordon för Krösatågen och Kustpilen'

att ge trafiknämnden i uppdrag att arbeta fram en långsiktig tågstrategi för Blekinge

Expedieras:
Trafiknämnden
Diariet

Avdelning trafikenheten
Jakob Emander

2019-02-19

Ärendenummer 2019/00351
Dokumentnummer 2019/00351-1

Till trafiknämnden

Samverkansavtal om Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att godkänna förslag till avtal om Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana

Sammanfattning

Mellan Karlshamn och Kristianstad körs Pågatågstrafik, där Region Blekinge genom Blekingetrafiken ansvarar för trafiken inom Blekinge län och Region Skåne genom Skånetrafiken ansvarar för trafiken inom Skåne.

Den allra största delen av den totala Pågatågstrafiken sker inom Skåne, men förutom i Blekinge körs Pågatågstrafik även i Kronoberg och i Halland. Upphandling av Pågatågstrafiken har skett gemensamt mellan länen och ett nytt trafikavtal trädde i kraft i december månad 2018.

Detta avtals syfte är att reglera samarbetet mellan Region Skåne och Region Blekinge avseende att utföra trafik enligt det nya trafikavtalet. Detta avtal ersätter tidigare avtal som reglerade samma typ av samarbete i det tidigare trafikavtalet.

Region Skåne genom Skånetrafiken förvaltar trafikavtalet för samtliga inblandade län och har en kraftfull organisation för detta ändamål. Skåne ansvarar för samordning och ekonomiadministration. I uppdraget ingår även ansvar för den dagliga driften. Avtalet ger oss en möjlighet att bedriva och utveckla trafiken på ett effektivt sätt. Blekingetrafiken har fortsatt kundansvaret för resenärer inom Blekinge län.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- Avtal om Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana

Mellan Region Skåne genom **Skånetrafiken**, org.nr 232100-0255 ("Skånetrafiken") och Region Blekinge genom **Blekingetrafiken**, org.nr 222000-1321 ("Blekingetrafiken"), i det följande även "**Parterna**" träffas härigenom följande

AVTAL

om Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana

1 BAKGRUND

- 1.1 Parterna har sedan 2014 ett samarbete om länsöverskridande Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana inom Blekinge län i relationen Kristianstad - Bromölla – Karlshamn.
- 1.2 Pågatågstrafiken har upphandlats av Skånetrafiken i nytt avtal ("Avtal avseende Drift och underhåll av Pågatåg" (Skånetrafikens dnr 165/2017), i det följande Trafikavtalet) med trafikstart i december 2018 (Tågplan 2019). Trafikavtalet är upphandlat av Skånetrafiken i samverkan med Hallandstrafiken, Länstrafiken Kronoberg och Blekingetrafiken för att även täcka in de trafikdelar av Pågatågstrafiken som ligger utanför Skåne län. Hittillsvarande separata trafikavtal för trafikdelar utanför Skåne län blir därmed obehövlige.
- 1.3 I Trafikavtalet ingår även det tekniska fordonsunderhållet för Pågatågsfordonen, till skillnad mot hittillsvarande situation, där detta upphandlats genom ett separat avtal med underhållsleverantör. Trafikavtalet har ingåtts med Arriva Sverige AB ("Operatören") och gäller för tiden 2018-12-09 – 2026-12-13 (tågplaneskiftet, preliminärt datum).
- 1.4 Parterna ser ett behov att reglera sitt samarbete om Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana som följer av Trafikavtalet. Mot bakgrund av detta ingår parterna följande avtal om samarbete på de villkor som anges nedan ("Avtalet").

2 UTGÅNGSPUNKTER OCH SYFTE

- 2.1 Samarbetet om länsgränsöverskridande Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana ska baseras på följande utgångspunkter.

- Samarbete gäller länsgränsöverskridande regional tågtrafik under varumärket Pågatågtrafik, inom parternas respektive län, på sträckan Kristianstad – Karlshamn.
- Skånetrafiken tillhandahåller Pågatågsfordon, elektriska motorvagnståg litt. X61 för trafiken, inkl. reservfordon, även för trafiken inom Blekinge län.
- Skånetrafiken handhar det operativa ansvaret för trafiken och administrationen av biljettintäkter och förekommande avräkningar mellan parterna enligt rutinerna i Sydtaxe-samarbetet (eller kommande motsvarande samarbete). Blekingetrafiken administrerar dock biljettintäkter från köp som skett i Blekingetrafikens system och automater.
- Resor över länsgräns ska ur en resenärs synvinkel uppfattas som ett köp av en resa.
- Mellan parterna ska etablerade principer för Sydtaxan i övrigt tillämpas.

Parterna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt genomföra sitt samarbete utifrån dessa utgångspunkter samt de avgränsningar och riktlinjer som anges i detta Avtal.

- 2.2 Parterna åtar sig att i sitt samarbete enligt detta avtal, beakta det övergripande och gemensamma bästa. Syftet med samarbetet är att skapa en attraktiv, väl fungerande och effektiv länsöverskridande trafik som ger fler och nöjdare kunder för parterna. Parterna är vidare överens om att samarbetet ska präglas av öppenhet och konstruktivitet. Förekommande meningsskiljaktigheter förutsetts kunna lösas i samförstånd utifrån en förståelse av samarbetets långsiktiga betydelse för parterna gemensamt.

3 ORGANISATION OCH SAMARBETE

3.1 Trafikansvar

- 3.1.1 Parterna bär, sinsemellan, ansvar för den länsgränsöverskridande Pågatågtrafiken på Blekinge Kustbana enligt villkoren i detta avtal.

3.2 Trafikförsörjningsprogram

- 3.2.1 Varje län beslutar om respektive trafikförsörjningsprogram, inkluderande Pågatågtrafiken i respektive län. I den utsträckning parts trafikförsörjningsprogram innehåller direktiv för genomgående tågtrafik (länsöverskridande trafik) ansvarar den parten för att förhandla och överenskomma med andra berörda parter om gemensamma trafiklösningar.
- 3.2.2 Utifrån bl.a. trafikförsörjningsprogrammet i respektive län fastställer parterna för varje år tidtabell, tågstorlekar etc. för tågtrafiken.

3.3 Relationen till Samtrafiken, Trafikverket m.m.

- 3.3.1 Parterna är överens om att Skånetrafiken ska företräda Parterna i relationen med Samtrafiken, Trafikverket och andra myndigheter avseende trafiken, i samråd med Blekingetrafiken. Skånetrafiken åtar sig att löpande hålla Blekingetrafiken informerad om pågående diskussioner, förhandlingar och träffade överenskommelser.

- 3.3.2 Skånetrafiken ingår Trafikeringsavtal (TRAV) med Trafikverket för trafiken både i Blekinge län och i Skåne län. I TRAV anges att Blekingetrafiken är ansvarigt för trafiken i Blekinge län.

3.4 Organisation, planering och beslut

- 3.4.1 Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av den länsgränsöverskridande Pågatågstrafiken på Blekinge Kustbana, såsom trafikutbud, marknadsföring och information, ska parterna gemensamt besluta om.
- 3.4.2 Parterna ska inför varje ny tågplan/tidtabellskifte samråda om trafikupplägg, trafikstörningsplaner och ev. ändringar i förhållande till gällande tidtabell. Härvid ska Trafikverkets tidplan för tågplanearbetet och övriga planer följas. Skånetrafiken initierar samrådet.
- 3.4.3 Skånetrafiken ansvarar för uppgifter kopplade till infrastrukturkapacitet såsom planering av trafikanpassningar till följd av större banarbeten och framtagande av uppgifter för tidtabellsproduktion.
- 3.4.4 Skånetrafiken ansvarar för den löpande självdeklarationen Trafikverket kräver för debitering av infrastrukturavgifter.
- 3.4.5 Pågatågen är utrustade med automatiskt passagerarräkningssystem (APC) och Skånetrafiken har möjlighet att delge Blekingetrafiken information ur detta system avseende den länsgränsöverskridande Pågatågstrafiken.

4 FORDON

- 4.1 Trafiken ska bedrivas med Pågatåg, littera X61, som ägs av Skånetrafiken.
- 4.2 Skånetrafiken ansvarar för att tillhandahålla rätt antal fordon till Operatören utifrån det trafikutbud som parterna överenskommit om.

5 TRAFIKUTBUD

- 5.1 Pågatågstrafiken på sträckan Kristianstad - Karlshamn omfattar åtta (8) genomgående tågpar måndag – fredag under Tågplan 2019. Uppehåll sker vid stationerna i Fjälkinge, Bromölla, Sölvesborg, Mörrum och Karlshamn.

Tågen är inte genomgående bortom Kristianstad. Goda anslutningar ska eftersträvas för resenärer till eller från de länsgränsöverskridande Pågatågen i Kristianstad för vidare resa från/till Hässleholm. Bytet ska i största möjliga utsträckning ske över plattform och utan onödig väntetid.

Parterna har möjlighet att inom sina respektive län utföra mer trafik än den som gemensamt beslutats om det sker på ett sådant sätt att det inte negativt påverkar den andra parten eller resenärerna.

6 TAXOR OCH BILJETTER

6.1 Taxor

- 6.1.1 Sydtaxan (eller motsvarande som kan införas under avtalsperioden) tillämpas i den berörda tågtrafiken.
- 6.1.2 Ändring av biljettaxan för resa med Pågatågstrafiken inom eget län eller införandet av nya färdbevis beslutar respektive part om, efter samråd med den andra parten.
- 6.1.3 Part ska meddela den andra parten beslut om ändring av taxa i respektive län.
- 6.1.4 Respektive part ansvarar för biljettkontroller inom sitt eget län.

6.2 Försäljning av biljetter

- 6.2.1 Försäljning av biljetter avseende Pågatågstrafiken ansvarar parterna för tillsammans inom ramen för från tid till annan befintligt biljettsystem och biljettsamarbete. Skånetrafiken tillhandahåller de handdatorer som Operatören behöver för att utföra sitt uppdrag.

7 RELATIONEN TILL OPERATÖREN

- 7.1 Skånetrafiken ansvarar för administrationen av all trafik, enligt Avtalet. Skånetrafiken beställer således med stöd av Trafikavtalet varje års produktion av tågtrafik, efter samråd med Blekingetrafiken. Skånetrafiken ansvarar även för alla löpande kontakter med Operatören rörande driften av trafiken och underhållet av fordonen.
- 7.2 Trafikinformation vid planerade och oplanerade trafikstörningar ska delges bägge parter.

8 MARKNADSFÖRING

8.1 Rättigheter

- 8.1.1 Skånetrafiken äger varumärket "Pågatågen" och Blekingetrafiken äger under Samarbetsavtalets löptid rätt att nyttja varumärket "Pågatågen".
- 8.1.2 Blekingetrafiken skall kunna dela och utnyttja marknadsföringskanaler ombord, t ex information för att kommunicera sina budskap inom Blekinge. Samråd ska ske med Skånetrafiken inför marknadsföring genom dessa.

8.2 Marknadsföring

- 8.2.1 Part har kundansvaret för sina resenärer med Pågatågstrafiken inom sitt eget län.



- 8.2.2 Part ansvarar för sin marknadsföring och information inom länet och part är ensam avsändare för olika marknadsförings- och informationsaktiviteter i respektive län.
- 8.2.3 Kampanjer (och försäljning av produkter) som kan ha stor effekt på gränsöverskridande resor ska genomföras i samråd mellan parterna.

8.3 Resegarantifrågor

- 8.3.1 Resegarantikrav ska hanteras av den part som sålt aktuellt färdbevis till resenären. Respektive part har ansvar för sina resenärer, vilket således får till följd att eventuella resegarantifrågor administreras av respektive part.

9 EKONOMI

9.1 Allmänt

- 9.1.1 Respektive Part administrerar ekonomi och intäkter avseende Pågatågstrafiken på Blekinge Kustbana inom respektive län och erforderliga avräkningar sker i övrigt enligt principerna i Sydntaxan.

9.2 Betalning av ersättning m.m.

- 9.2.1 Skånetrafiken erlägger avtalad ersättning till Operatören samt banavgifter och ersättning för el till Trafikverket för all tågtrafik enligt Avtalet.
- 9.2.2 Blekingetrafiken ska ersätta Skånetrafiken för banavgifter och el hänförliga till trafiken i Blekinge län.

9.3 Fördelning av kostnader

- 9.3.1 Kostnader i samarbetet om länsgränsöverskridande Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana ska fördelas mellan parterna enligt punkterna nedan. Grundprincipen är att varje Part ansvarar för kostnader och intäkter i det egna länet.
- 9.3.2 Ersättningsmodellen i Trafikavtalet innehåller fr.o.m. kalenderåret 2020 ett resandeincitament beräknat på det totala resande i Pågatågstrafiken. Modellen är inte byggd för att användas isolerat på en enskild linje i systemet.
- 9.3.3 Parterna har överenskommit att för Pågatågstrafiken inom Blekinge län tillämpas produktionsersättning enligt baspriserna i Trafikavtalet, inkl. årlig indexjustering, under hela avtalsperioden.
- 9.3.4 Pågatågstrafiken Bromölla – Karlshamn dimensionerar ett fordon (X61-fordon), som utifrån linjesträckningen fördelas med 11 % på Skånetrafiken och 89 % på Blekingetrafiken. Härutöver görs ett påslag för Blekingetrafikens andel i reservfordon med 10 % på kapitalkostnaden.

Kapitalkostnaden är av självkostnadskaraktär och baseras på:



- Skånetrafikens genomsnittliga inköpspris, 56,25 mkr/tågsätt (tågsätt 1-99)
- Avskrivning (rak avskrivning på 25 år): 2,25 mkr/år
- Ränta (Region Skåne 4 %): 2,25 mkr år 1, 2,16 mkr år 2, 2,07 år 3 osv
- Fordonsreserv 10 % $(2,25+2,25) \times 0,10 = 0,45$ mkr för år 2019

9.3.5 Blekingetrafiken ersätter Skånetrafiken, utifrån trafikandelen, med totalt 4,41 Mkr för fordonsanvändningen 2019. Blekingetrafiken ersätter vidare Skånetrafiken för banavgifter och el hänförliga till trafiken i Blekinge län.

9.3.6 Vardera parten bestämmer över hur ersättningstrafik med buss ska köras i respektive län och tar kostnaden i det egna länet. Samråd ska ske mellan parterna och ersättningstrafiken ska samordnas med ersättningstrafik för Öresundståg.

9.4 Fördelning av intäkter

9.4.1 Skånetrafiken och Blekingetrafiken avräknar månadsvis biljettintäkter avseende både Skånetrafiken och Blekingetrafiken från á conto enligt Syntaxans principer.

9.5 Fakturering

9.5.1 Parterna upprättar årligen en plan för á conto-fakturering av kostnader och avräkning av intäkter. Fakturering sker sedan från Skånetrafiken till Blekingetrafiken.

9.5.2 Kvartalvis i efterskott stäms genomförd á conto fakturering och avräkning av mot verkligt utfall varefter parterna slutligt reglerar fördelning av kostnader och intäkter enligt villkoren i Avtalet genom betalning mellan parterna.

10 AVTALSTID, NYTT AVTAL

10.1 Avtalet träder i kraft då det undertecknats av båda parter och löper parallellt med Trafikavtalet.

10.2 Avtalet upphör utan krav på särskild uppsägning då Trafikavtalet upphör, oberoende av om Trafikavtalet upphör till följd av att dess avtalstid löpt ut, om uppsägning skett eller av annat skäl.

10.3 Ett nytt samarbete mellan parterna avseende länsgränsöverskridande Pågatågstrafik för tiden efter att Trafikavtalet och Avtalet upphört ska föregås av en förhandling.

11 ÖVRIGA VILLKOR

11.1 Ändringar eller tillägg till Avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av båda parter, upprättas skriftligen och undertecknas av parterna.

- 11.2 Part får överlåta Avtalet till annan juridisk person som träder i partens ställe som trafik huvudman eller motsvarande. Annan överlåtelse av Samarbetsavtalet ska inte ske.
- 11.3 Parternas samarbete enligt denna överenskommelse är ett samarbete mellan fristående parter. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska inte äga tillämplighet på Avtalet.
- 11.4 Tvist med anledning av detta avtal ska i första hand avgöras genom förhandling mellan parterna och, för det fall tvist inte kunnat lösas genom förhandling, i andra hand vid svensk allmän domstol med Hässleholms tingsrätt som första instans.

Detta avtal, som består av sju (7) sidor har upprättats i två (2) exemplar av vilka parterna tagit var sitt.

Hosslahult, 2018-01-18

_____, 2018-

REGION SKÅNE GENOM SKÅNETRAFIKEN
BLEKINGETRAFIKEN

REGION BLEKINGE GENOM



Linus Eriksson, Trafikdirektör

Sören Bergerland, Trafikdirektör

Regional utvecklingsstab
Ingrid Ljungqvist

2019-01-22

Ärendenummer 2019/00097
Dokumentnummer 2019/00097-2

Till trafiknämnden

Valärende Regionsamverkan Sydsverige utskottet för infrastruktur och kollektivtrafik 2019-2022 (trafiknämnden)

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att välja två ledamöter till utskottet för infrastruktur och kollektivtrafik 2019-2022 i Regionsamverkan Sydsverige
2. att omedelbart justera paragrafen

Sammanfattning

Regionsamverkan Sydsverige bildades 1 januari 2016. Syftet är att med medborgarnas bästa för ögonen utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne.

Region Blekinge har att förrätta val till styrelsen samt till utskottet för regional utveckling, utskottet för kultur och utskottet för infrastruktur och kollektivtrafik. Regionsstyrelsen fattar beslut 2019-01-23 om att delegera till trafiknämnden att välja två ledamöter till utskottet för infrastruktur och kollektivtrafik 2019-2022. Beslutet ska omedelbart justeras.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Ingrid Ljungqvist
Kanslichef

Blekingetrafikens stab
Sören Bergerland

2019-02-19

Ärendenummer 2018/01991
Dokumentnummer 2018/01991-3

Till trafiknämnden

Återrapportering av delegation vid upphandling inom trafiknämndens verksamhet

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att föreslå regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige

1. att justera reglementen för trafiknämnden och regionstyrelsen så att trafiknämnden ges möjlighet att genomföra upphandlingar som inte avser investeringar inom nämndens verksamhet.
2. att förklara uppdraget till trafikdirektören som avslutat.

Sammanfattning

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 7 januari 2019 att uppdra åt trafikdirektören att utreda delegation vid upphandling (Ärende nr: 2018/01991).

Landstingsfullmäktige i Landstinget Blekinge beslutade i november 2018 om reglemente för Region Blekingens nämnder. Enligt reglementet är det regionstyrelsen som ansvarar för samordnad upphandling enligt gällande upphandlingspolicy och tar emot uppdrag om upphandling från andra nämnder. Trafiknämnden kan således inte genomföra upphandlingar själv utan ska lämna uppdrag till regionstyrelsen om att genomföra önskade upphandlingar.

För att trafiknämnden ska kunna besluta om upphandlingar, som inte avser investeringar, krävs en ändring i reglementena för såväl trafiknämnden som för regionstyrelsen där trafiknämnden ges ansvar för upphandling inom sin verksamhet och regionstyrelsen fräntas ansvar för upphandlingar inom trafiknämndens verksamhet. Om regionfullmäktige beslutar om dessa ändringar i reglementena kan trafiknämnden därefter välja att delegera valda delar av upphandlingen i sin delegationsordning.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- Reglementen för Region Blekinge - ärende 2018/01604

Dokumentnamn: Reglementen för Region Blekinge		Revision: 01
Dokumenttyp: Reglementen	Dokumentnummer: 2018/01604-1	
Detta dokument gäller för: Region Blekinge	Funktionsområde:	
Dokumentansvarig: Planeringsdirektör	Beslut av: Landstingsfullmäktige	
Beslut datum: 2018-11-26	Nästa revidering: 2022-12-31	

Reglementen för Region Blekinge

Ledningen av Region Blekinges verksamheter utövas av nämnder och styrelser med ansvarsfördelning enligt de av regionfullmäktige fastställda reglementena.

Regionstyrelsen har uppsiktsplikt över övriga nämnder och styrelser och vakar över att Region Blekinge fullgör sina åligganden inom olika verksamheter utifrån regionfullmäktiges beslut samt enligt lag och andra författningar.

Regionstyrelsen utövar även ägarskap för verksamheter i egen regi. Ansvaret innebär att styrelsen har ett samordningsansvar för att verksamheter i egen regi bedrivs ändamålsenligt och effektivt.



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER	3
REGLEMENTE FÖR REGIONSTYRELSE	5
REGLEMENTE FÖR HÄLSO- OCH SJUKVÅRDSNÄMND	11
REGLEMENTE FÖR TANDVÅRDSNÄMND	13
REGLEMENTE FÖR REGIONAL UTVECKLINGSNÄMND	15
REGLEMENTE FÖR KULTUR- OCH BILDNINGSNÄMND	18
REGLEMENTE FÖR TRAFIKNÄMND	21

GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

FÖR REGIONSTYRELSEN OCH NÄMNDERNA GEMENSAMMA BESTÄMMELSER

- § 1. Nämnden får besluta att dess sammanträden ska vara offentliga, dock ska handläggningen av ärenden som avser myndighetsutövning och i ärenden i vilket det förekommer uppgifter som omfattas av sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen ske inom stängda dörrar.
- § 2. Nämnden ska för varje kalenderår upprätta en plan över sina sammanträden.
- § 3. Skriftlig kallelse ska sju dagar före varje sammanträde med nämnden utsändas till nämndens ledamöter och ersättare, och till alla regionråd. Undantag kan medges för särskilt angelägna ärenden.
- Med kallelsen ska följa en preliminär föredragningslista över de ärenden som avses bli behandlade vid sammanträdet, och de handlingar som hör till ärendena. Slutlig föredragningslista fastställs vid varje sammanträdes början.
- Massmedia i länet ska på lämpligt sätt beredas tillgång till nämndens sammanträdeshandlingar.
- § 4. Förfarandet vid samtidigt förfall för ordförande och samtliga vice ordförandena samt längre förhinder för ordförande under tjänstgöringsperioden avgörs av nämnden.
- § 5. Ledamot som inte kan delta i sammanträde med nämnden, ska utan dröjsmål underrätta nämndens sekreterare, som inkallar ersättare till tjänstgöring som står närmast i tur.
- Om ledamot, som förut anmält förhinder, infinner sig under pågående sammanträde, upphör ersättarens tjänstgöringsrätt i regel, när beslut fattats i det ärende som behandlades, då ledamoten kom till sammanträdeslokalen. Ledamot som avbrutit tjänstgöring vid sammanträde på grund av annat hinder än jäv, får därefter under samma dag ej tjänstgöra vid sammanträdet.
- § 6. Närvarorätt och yttranderätt men ej rätt att deltaga i besluten vid nämndens sammanträden har även icke tjänstgörande ersättare i nämnden samt alla regionråd. Politisk sekreterare har tillträde till nämndens sammanträde om partiet är representerat.
- § 7. Ordförande beslutar om formerna för beredning och föredragning av ärenden vid nämndens sammanträde.
- § 8. Nämndens ordförande får i brådskande ärenden enligt 6 kap 39 § § KL (kommunallagen) besluta på nämndens vägnar.
- § 9. Nämnden får uppdra åt en ledamot eller ersättare eller åt en anställd inom regionen att besluta på nämndens vägnar i ett visst ärende eller en viss grupp av ärenden. Bestämmelser härom finns i 6 kap 37 § KL.
- § 10. Förtroendeman eller tjänsteman hos regionen eller särskild sakkunnig, som avses i 6 kap 26 § KL, tillkallas efter beslut av nämnden. Den som sålunda tillkallats har yttranderätt i det ärende kallelsen gäller.
- § 11. Nämnden får handlägga ärende endast om mer än hälften av ledamöterna är närvarande. Ledamot i nämnden eller annan, som har att handlägga ärenden hos nämnden, får ej deltaga i eller närvara vid handläggningen av ärende, som innebär jäv enligt 6 kap 28-31 § KL.
- § 12. Om omröstning, protokoll och reservation till protokollet finns bestämmelser i KL. Beträffande särskilt yttrande till protokoll, gäller i tillämpliga delar vad som stadgas om reservation.
- § 13. Nämnden utser för varje sammanträde en ledamot eller tjänstgörande ersättare, att jämte ordföranden justera Regionstyrelsens protokoll. Justering sker, förutom genom namnteckning på därför avsedd plats, genom signum på varje sida av protokollet.



LANDSTINGET BLEKINGE

Har flera ordföranden fungerat vid sammanträdet, justerar varje ordförande de paragrafer i protokollet som avser de delar av sammanträdet, varunder den ordföranden lett förhandlingarna.

- § 14. Sekreterare åt nämnden utses av ordförande. Kan sekreteraren inte närvara vid visst sammanträde eller del därav, utser nämndens ordförande annan sekreterare vid sammanträdet eller den delen av sammanträdet. Föredragande vid nämndens sammanträden är förvaltningschef eller annan av förvaltningschefen utsedd tjänsteperson. Rutiner för föredragning ska fastställas efter samråd mellan nämndens ordförande och förvaltningschef.

Sekreteraren svarar för nämndens protokoll, ombesörjer expedieringen av nämndens beslut och fullgör i övrigt de uppgifter som framgår av detta reglemente eller särskilt beslutas av nämnden.

- § 15. Fullständiga protokoll från nämndens sammanträden ska, förutom till nämndens ledamöter och nämndens sekreterare ska tillse, att utdrag ur Regionstyrelsens protokoll tillställas dem, som är berörda av beslut som är intagna i protokollet.

Meddelande om protokollsjustering, och var protokollet med tillhörande handlingar finns tillgängligt, ska senast två dagar efter protokollsjusteringen anslås på regionens digitala anslagstavla.

- § 16. Avtal och utgående skrivelser och handlingar från nämnden undertecknas av ordföranden med kontrasignation av förvaltningschef eller av förvaltningschefen utsedd tjänsteperson. Nämnden får besluta att underskrift i vissa fall ska ske i annan ordning.
- § 17. Delgivning med nämnden sker med nämndens ordförande, regiondirektören eller den, som i övrigt enligt särskilt beslut är behörig att motta delgivning.
- § 18. Nämnd får själv eller genom ombud föra Region Blekinges talan i mål och ärenden som gäller nämndens verksamhetsområde.

REGLEMENTE FÖR REGIONSTYRELSE

Ledningen av Region Blekinges verksamheter utövas av nämnder och styrelser med ansvarsfördelning enligt de av regionfullmäktige fastställda reglementena.

Regionstyrelsen har uppsiktsplikt över övriga nämnder och styrelser och vakar över att Region Blekinge fullgör sina åligganden inom olika verksamheter utifrån regionfullmäktiges beslut samt enligt lag och andra författningar.

Regionstyrelsen utövar även ägarskap för verksamheter i egen regi. Ansvaret innebär att styrelsen har ett samordningsansvar för att verksamheter i egen regi bedrivs ändamålsenligt och effektivt.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

- § 1. Regionstyrelsen består av 15 ledamöter och 15 ersättare, som väljs av regionfullmäktige för fyra år. Regionstyrelsen har en ordförande, en förste vice och en andre vice ordförande.
- § 2. För regionstyrelsen gäller bestämmelserna om regionstyrelsen i KL.
- Regionstyrelsen ska följa tillämpliga lagar, förordningar eller tillämpningsföreskrifter som utfärdats med stöd av sådana författningar.
- Avgörande av större eller principiell karaktär ska fattas av regionfullmäktige.
- I övrigt gäller detta reglemente om inte lag, annan författning eller av statlig myndighet utfärdade bestämmelser föranleder annat.
- § 3. Regionstyrelsen utser inom sig ett arbetsutskott bestående av ordförande, förste vice ordförande, andre vice ordförande samt ytterligare fyra ledamöter och sju ersättare. Regionstyrelsens presidium är tillika presidium i arbetsutskottet.
- § 4. Regionstyrelsen utser inom sig serviceutskott, personalutskott och folkhälsoutskott bestående av 5 ledamöter och 5 ersättare vardera. Regionstyrelsen utser en ordförande och en förste vice ordförande i respektive utskott. Utskotten bereder ärenden till regionstyrelsen och fattar vissa beslut med stöd av delegation.
- § 5. Till regionstyrelsen knyts ett regionalt samverkansråd bestående av 6 ordinarie ledamöter, vilka består av respektive kommunstyrelseordförande (eller av denne utsedd ersättare) i Blekinges kommuner och regionstyrelsens ordförande i Region Blekinge. Regionstyrelsens ordförande är ordförande i rådet och kommunerna utser tillsammans en vice ordförande. Samverkansrådet är ett beredande organ.
- § 6. Regionstyrelsen får tillsätta ytterligare utskott och beredningar som styrelsen beslutar.



LANDSTINGET BLEKINGE

REGIONSTYRELSENS UPPGIFTER

Nedanstående uppgiftsfördelning hanteras mot bakgrund av kommunallagens krav på att frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt för regionen alltid ska hanteras i regionfullmäktige. Uppgifterna ska utföras inom av regionfullmäktige beslutade uppdrag och ramar

UPPSIKTSPLIKT

Regionstyrelsens uppsiktsplikt regleras i KL.

Regionstyrelsen har uppsiktsplikt över övriga nämnders verksamheter. Regionstyrelsen ska även ha uppsikt över verksamhet som bedrivs av regionala bolag. Uppsiktsplikten gäller även delägda bolag. Uppsiktsplikten är begränsad till att göra påpekanden samt lämna råd och anvisningar. Om det behövs någon form av ingripande måste Regionstyrelsen vända sig till regionfullmäktige.

Uppsiktsplikten innebär bland annat att:

- Övervaka att de av regionfullmäktige fastställda målen och planerna för verksamhet och ekonomi följs.
- Tillse att uppföljning sker till regionfullmäktige från samtliga nämnder om hur verksamhet, HR och ekonomi utvecklas samt vilka åtgärder som vidtas i syfte att korrigera eventuella avvikelser.
- Övervaka att nämndernas interna kontroll är tillräcklig.
- Utvärdera och utveckla regionens interna ekonomi- och verksamhetsstyrning.
- Ansvara för överläggningar med nämnderna och dess presidier genomförs.
- Övervaka verksamheten i de företag och stiftelser som regionen helt eller delvis äger eller annars har intresse i.

LEDNING

Regionstyrelsen utövar ledning och ekonomisk förvaltning ur ett helhetsperspektiv för Region Blekinge.

Regionstyrelsen ska hantera frågor av särskild betydelse för hela regionens utveckling och tillväxt.

Regionstyrelsen ansvarar för att samverka med såväl kommunerna som kringliggande regioner.

Regionstyrelsen ska utöva regionens ägar- och huvudmannaskapsfunktion i de företag och andra juridiska personer som regionen helt eller delvis äger eller på annat sätt har intressen i samt har att tillvarata regionens intressen vid bolagsstämmor eller motsvarande sammanträden i sådana företag eller juridiska personer. Regionstyrelsen ska utfärda ägardirektiv till sådana företag.

Regionstyrelsen är företrädare för eventuella stiftelser.

VERKSAMHET

Regionstyrelsen ska fullfölja de uppgifter som ankommer på dem enligt arkivlagen (1980:782) och enligt de bestämmelser regionfullmäktige utfärdar.

Regionstyrelsen ska upprätta och fastställa en intern kontrollplan för sin verksamhet, HR och ekonomi.

Regionstyrelsen ansvarar för samordnad upphandling enligt gällande upphandlingspolicy och tar emot uppdrag om upphandling från andra nämnder.

Regionstyrelsen ansvarar för frågor om forskning och utveckling av särskild betydelse för hela regionen.

Regionstyrelsen ansvarar för strategiska miljö- och hållbarhetsfrågor.

Regionstyrelsen ansvarar för beslut om Region Blekinges miljö- och hållbarhetspris

Regionstyrelsen beslutar om fördelning av föreningsstöd till funktionshinder- och pensionärsorganisationer.

Regionstyrelsen ansvarar för samordning av digitalisering i Regionen.

Regionstyrelsen ansvarar för regionens samordnade IT-förvaltning (PM³)

Regionstyrelsen är personuppgiftsansvarig myndighet enligt dataskyddsförordningen och har systemansvar för de register regionen förfogar över.

Regionstyrelsen ha ett övergripande ansvar för patientdatalagen och dataskyddsförordningen samt utser dataskyddsombud.

Regionstyrelsen beslutar om allmän trafikplikt och avger yttranden i överklaganden av beslut om allmän trafikplikt.

Regionstyrelsen ansvarar för förvaltning och utveckling av Region Blekinges övergripande kommunikationsverksamhet och dess varumärken.

Regionstyrelsen ansvarar för regiongemensamma stöd- och servicefunktioner.

Regionstyrelsen utser smittskyddsläkare och biträdande smittskyddsläkare som verkar på uppdrag av styrelsen i frågor som inte gäller myndighetsutövning.

EKONOMI OCH FINANSER

Regionstyrelsen ska årligen fastställa verksamhetsplan och budget inom de av regionfullmäktige fastställda ramarna

Regionstyrelsen ansvarar för, och ska fortlöpande följa upp verksamhet, HR och ekonomi.

Regionstyrelsen ska svara för att Region Blekinges verksamhet bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt, att räkenskaperna är rättvisande och att den interna kontrollen tillräcklig.

Regionstyrelsen ska fastställa direktiv och riktlinjer för budget- och investeringsprocessen samt upprätta förslag till regionplan med ettårs budget.

Regionstyrelsen förvaltar regionens förmögenhet och donationsfonder och donationsstiftelser.

Regionstyrelsen beslutar om mottagande av donation till Region Blekinge.

Regionstyrelsen ska årligen avge berättelse till regionfullmäktige avseende föregående kalenderårs verksamhet, HR och ekonomi.

Regionstyrelsen ska dessutom avge en samlad berättelse till regionfullmäktige baserad på samtliga nämnders berättelser.

Vidare åligger det Regionstyrelsen att:

- bevilja anslag ur Regionstyrelsens medel för oförutsedda behov i ettårs budgeten
- besluta om disposition av anslag för särskilt angivna ändamål, som regionen ställt till Regionstyrelsens förfogande i ettårs budgeten
- om inte annat stadgas, uppbära, förvalta och redovisa de medel, som uppkommer av regionens förmögenhet eller inkomstgivande rättigheter eller, som tillkommer regionen från staten eller anskaffas genom uttaxering eller på annat vis
- i förekommande fall besluta om avskrivning av regionens fordringar med upp till ett belopp om högst 100 000 kr för varje fordran
- i förekommande fall besluta om avskrivning av ersättningskrav avseende hjälpmedel
- inom ramen för regionens lånerätt enligt kommunallagen uppta tillfälliga lån som rörelsemedel och långfristiga lån enligt regionens beslut om upplåning i budgeten för investeringar
- besluta om intern ränta och avskrivning



INVESTERINGAR OCH FASTIGHETER

Regionstyrelsen ansvarar för fastighetsstrategiska frågor samt investeringsfrågor enligt följande:

- förvärva, avyttra fast egendom samt nybyggnation inom ramen för egna kapitalet upp till ett belopp av 100 basbelopp för objekt som överensstämmer med regionens beslut om mål och inriktning
- bereda ärenden om regionens byggnads- och anläggningsverksamhet och långtidsplanerade fastighets- och anläggningsunderhåll
- ingå avtal om förhyrning av lokaler som erfordras för regionens befintliga eller planerade verksamheter samt pröva frågor om annan användning av lokaler, som regionen äger eller förhyr
- medge servitut och andra nyttjanderätter i regionens fastigheter samt medge grannintyg
- besluta om köp och försäljning av bostadsrätter upp till 10 basbelopp.

HÄLSO- OCH SJUKVÅRD OCH FOLKHÄLSA

Regionstyrelsen har ett övergripande planeringsansvar för hälso- och sjukvården och ska beakta hälso- och sjukvårdsfrågor lokalt, regionalt och nationellt samt följa utvecklingen för hälso- och sjukvårdens framtida inriktning.

Regionstyrelsen ska utifrån ett befolkningsperspektiv följa och analysera behov och utvecklingstendenser av betydelse för hälso- och sjukvården.

Regionstyrelsen leder det befolkningsinriktade arbetet som omfattar strategiska folkhälsofrågor inklusive jämlikhetsfrågor samt frågor om mänskliga rättigheter.

Regionstyrelsen ansvarar för frågor av regionsjukvårdskaraktär som hanteras i Södra regionvårdsnämnden och representantskap i samverkansnämnden Region Kronoberg.

Regionstyrelsen beslutar om upphandling av hälso- och sjukvård på entreprenad. Ansvaret omfattar även uppföljning av upphandlad verksamhet.

Regionstyrelsen ansvarar för regionens vårdvalssystem och beställarfunktion inom tandvård.

Regionstyrelsen ansvarar för budget, uppföljning, handläggning och beslut i ärenden gällande lagen om läkarvårdsersättning (LOL) och lagen om ersättning för fysioterapi (LOF).

Regionstyrelsen är centralt personuppgiftsansvarig (CPUA) för nationella kvalitetsregister.

ARBETSGIVARFRÅGOR

Regionstyrelsen är Region Blekinges ledande arbetsgivarorgan med ansvar för den övergripande HR- och lönepolitiken.

Regionstyrelsen fattar ytterst beslut i arbetsgivarfrågor och beslutar om åtgärder vid arbetskonflikt för nämnderna.

Regionstyrelsen ansvarar för Region Blekinges förhandlingsverksamhet för såväl kollektiv som enskild individ.

Regionstyrelsen tecknar lokala kollektivavtal eller motsvarande i frågor rörande förhållandet mellan Region Blekinge som arbetsgivare och fackliga organisationer och antar centralt tecknade kollektivavtal.

Regionstyrelse ska leda och samordna regionens arbete enligt arbetsmiljölagen

Regionstyrelsen är anställningsmyndighet för personal som tillhör nämnden vilket innebär att tillsätta tjänster och fastställa lön samt utöva arbetsgivaransvaret inom sitt verksamhetsområde.

Regionstyrelsen ska se till att det i verksamheten bedrivs ett systematiskt arbetsmiljöarbete som är i överensstämmelse med lag, föreskrift och interna styrdokument och att det finns rimliga förutsättningar för medarbetare med arbetsmiljöuppgifter.



LANDSTINGET BLEKINGE

Regionstyrelsen ansvarar för verksamhetens långsiktiga kompetensförsörjning samt att ta de initiativ som styrelsen finner påkallade.

Regionstyrelsen är pensionsmyndighet för regionens samtliga anställda.

Regionstyrelsen beslutar om åtgärder vid arbetskonflikt för nämnderna.

Regionstyrelsen utser en regiondirektör, en ställföreträdande regiondirektör samt övriga förvaltningschefer efter samråd med berörda nämnder och styrelser.

ÖVRIGA UPPGIFTER

Regionstyrelsen får avge yttranden på regionens vägnar i sådana ärenden som rör Regionstyrelsens verksamhetsområde och annars i frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

Remissyttranden och åtgärd i ärende som överlämnats av regionfullmäktige till regionstyrelsen ska anmälas till regionfullmäktige vid dess nästsista möte under det kalenderår, då yttrandet avgivits eller åtgärden vidtagit.

Regionstyrelsen beslutar i frågor om utlämnande av sådan allmän handling hos regionstyrelsen där sekretessbelagda uppgifter anses förekomma.

Regionstyrelsen kan ingå de avtal mellan regionen och annan juridisk person som kan erfordras med hänsyn till regionstyrelsens uppgifter enligt detta reglemente och i övrigt där inte sådant avtal ingås av annan nämnd i regionen.

Regionstyrelsen ska i övrigt fullgöra vad som tillkommer styrelsen enligt regionfullmäktiges beslut eller uppdrag eller myndigheters anvisningar.

Regionstyrelsen får själv eller genom ombud för Region Blekinges talan i mål och ärenden förutom där annan nämnd äger föra talan inom sitt verksamhetsområde.

Regionstyrelsen har det övergripande ansvaret för regionens beredskaps- och katastrofplanering

REGIONSTYRELSENS UTSKOTT, RÅD OCH KOMMITTÉER

Arbetsutskottet

Arbetsutskottet svarar för genomgång av föredragningslistan till regionstyrelsen.

Arbetsutskottet ska vara ett beredande organ till regionstyrelsen gällande budget och ansvara för att kontinuerlig uppföljning sker av Region Blekinges mål för verksamhet och ekonomi.

Arbetsutskottet är i övrigt beslutsinstans i ärenden som delegerats av regionstyrelsen.

Personalutskottet

Personalutskottet ska leda och samordna Region Blekinges HR- och lönepolitik.

Personalutskottet bereder ärenden inom HR som ska beslutas av regionfullmäktige och följer upp effekterna av beslut inom området.

Personalutskottet ska följa Region Blekinges långsiktiga personal- och kompetensförsörjning samt medarbetar- och ledarutveckling.

Personalutskottet ska följa övergripande arbetsmiljöfrågor.

Personalutskottet ska följa hur företagshälsovårdens roll och uppdrag verkställs i organisationen.

Personalutskottet ska bevaka likabehandlingsfrågor i Region Blekinge.

Personalutskottet är i övrigt beslutsinstans i ärenden som delegerats av regionstyrelsen.

Serviceutskottet

Serviceutskottet ansvarar för beredning av investeringsplanen för beslut i regionfullmäktige.

Serviceutskottet ansvarar för interna miljö- och hållbarhetsfrågor.

Serviceutskottet ansvarar för att kontinuerlig uppföljning sker av Regionservice verksamhetsuppdrag och kostnadseffektivitet.

Serviceutskottet är i övrigt beslutsinstans i ärenden som delegerats av Regionstyrelsen.

Folkhälsoutskottet

Folkhälsoutskottet bereder strategiska folkhälsofrågor och följer upp effekterna av policybeslut i regionfullmäktige.

Folkhälsoutskottet ska bevaka frågor om mänskliga rättigheter.

Folkhälsoutskottet ska bevaka frågor om jämlikhet och jämställdhet i Regionen

Folkhälsoutskottet är i övrigt beslutsinstans i ärenden som delegerats av Regionstyrelsen.

Pensionärsråd

Pensionärsrådets uppgift är att informera pensionärsorganisationer om planer, förändringar av samhällsinsatser som kan beröra pensionärer.

Pensionärsrådet ger pensionärsorganisationernas representanter möjlighet att ställa frågor till Region Blekinges företrädare.

Funktionsstödsråd

Funktionsstödsrådets uppgift är att informera representanter för funktionsnedsatta om planer, förändringar av samhällsinsatser som kan beröra brukarna.

Funktionsstödsrådet ger representanter för funktionsnedsatta möjlighet att ställa frågor till Region Blekinges företrädare.

Ungdomsråd

Ungdomsrådets uppgift är att vara ett organ som arbetar för ungdomar med ungdomsrelaterade frågeställningar.

Ungdomsrådet ska vara ungdomars röst och ha ett nära samarbete med barn- och ungdomspsykiatrien.

Regionalt samverkansråd

Är ett beredningsorgan för att underlätta utveckling, tillväxt och samarbete mellan Region Blekinge och kommunerna i Blekinge.

Arvodeskommittén

Arvodeskommittén är ett beredningsorgan till regionstyrelsen och utarbetar förslag till arvodesregler.



REGLEMENTE FÖR HÄLSO- OCH SJUKVÅRDSNÄMND

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

- § 1. Hälso- och sjukvårdsnämnden består av 15 ledamöter och 15 ersättare, som väljs av regionfullmäktige för fyra år. Nämnden har en ordförande, en förste vice och en andre vice ordförande.
- § 2. Nämnden utser en slutenvårdsberedning bestående av 8 ledamöter och 8 ersättare samt en närsjukvårdsberedning bestående av 8 ledamöter och 8 ersättare. Beredningarna har vardera en ordförande och en vice ordförande.
- Närsjukvårdsberedningen ska bereda ärenden som berör nära hälso- och sjukvård inom primärvård, psykiatri och specialiserad sjukvård till hälso- och sjukvårdsnämnden.
- Slutenvårdsberedningen ska bereda ärenden som berör hälso- och sjukvård som inte faller under närsjukvårdsberedning till hälso- och sjukvårdsnämnden.
- § 3. För nämnden gäller bestämmelser om nämnder i kommunallagen. Nämnden ska följa tillämpliga lagar, förordningar eller tillämpningsföreskrifter som utfärdats med stöd av sådana författningar. I övrigt gäller detta reglemente om inte lag, annan författning eller av statlig myndighet utfärdade bestämmelser föranleder annat.

HÄLSO- OCH SJUKVÅRDSNÄMNDENS UPPGIFTER

Nedanstående uppgiftsfördelning hanteras mot bakgrund av kommunallagens krav på att frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt för regionen alltid ska hanteras i regionfullmäktige. Uppgifterna ska utföras inom av regionfullmäktige beslutade uppdrag och ramar.

LEDNING

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar i ärenden som avser den egna verksamhetens mål, inriktning, omfattning och kvalitet.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska utöva ledning över Region Blekinges samlade hälso- och sjukvård exklusive tandvård (vilket omfattar Blekingesjukhuset, psykiatri och habiliteringen och den offentliga primärvården) i enlighet med gällande lagstiftning inom hälso- och sjukvården och det regelverk som gäller för Hälsoval Blekinge.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska tillse att verksamheten är ändamålsenligt uppbyggd och utformad.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska besluta om utbud och omfattning av hälso- och sjukvården.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar för forskning, utveckling och utbildning inom sitt verksamhetsområde.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar för att hälso- och sjukvården tas tillvara som regional tillväxtfaktor.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar för att verksamheten bedrivs effektivt och efter fastställda mål och riktlinjer.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar för patientsäkerhet inom sitt verksamhetsområde.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska utveckla insatser för förbättrad folkhälsa inom ramen för regionfullmäktiges beslut.



LANDSTINGET BLEKINGE

VERKSAMHET, EKONOMI OCH FINANSER

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar för att invånarna i regionen får tillgång till en god och jämlik hälso- och sjukvård utifrån behov.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska årligen fastställa verksamhetsplan och budget inom de av regionfullmäktige fastställda ramarna

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska upprätta en intern kontrollplan för sin verksamhet HR och ekonomi.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar för, och ska fortlöpande följa upp verksamhet, HR och ekonomi.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska till regionstyrelsen lämna uppgifter om hur verksamhet, HR och ekonomi utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret samt lämna de uppgifter i övrigt som regionstyrelsen kan behöva för sin verksamhet och sitt ansvar.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska svara för att verksamheten bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt, att räkenskaperna är rättvisande och att den interna kontrollen tillräcklig. Nämnden ska vid befarad väsentlig avvikelse självständigt och utan dröjsmål skriftligen informera regionstyrelsen och samtidigt eller så snart det kan ske vidta åtgärder.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska årligen avge berättelse till regionstyrelsen avseende föregående kalenderårs verksamhet, HR och ekonomi.

INVESTERINGAR OCH FASTIGHETER

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska till regionstyrelsen utarbeta investeringsförslag inom hälso- och sjukvården.

ARBETSGIVARFRÅGOR

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska se till att det i verksamheten bedrivs ett systematiskt arbetsmiljöarbete som är i överensstämmelse med lag, föreskrift och interna styrdokument och att det finns rimliga förutsättningar för medarbetare med arbetsmiljöuppgifter.

Hälso- och sjukvårdsnämnden är anställningsmyndighet för personal som tillhör nämnden vilket innebär att tillsätta tjänster och fastställa lön samt utöva arbetsgivaransvaret inom sitt verksamhetsområde.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ansvarar för verksamhetens långsiktiga kompetensförsörjning samt att ta de initiativ som nämnden finner påkallade.

ÖVRIGA UPPGIFTER

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska upprätta erforderliga kontakter inom och utom länet för samverkan och information om verksamheternas utveckling.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska avge yttranden på regionens vägnar i sådana ärenden som rör nämndens eget verksamhetsområde och som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

Remissyttranden och åtgärd i ärende som överlämnats av Regionstyrelsen till Hälso- och sjukvårdsnämnden ska anmälas till regionfullmäktige vid dess nästsista möte under det kalenderår, då yttrandet avgivits eller åtgärden vidtagits.

Hälso- och sjukvårdsnämnden beslutar i frågor om utlämnande av sådan allmän handling hos nämnden, där sekretessbelagda uppgifter anses förekomma.

Hälso- och sjukvårdsnämnden kan ingå de avtal mellan regionen och annan juridisk person som kan erfordras med hänsyn till nämndens uppgifter enligt detta reglemente och i övrigt där inte sådant avtal ingås av annan nämnd i regionen.

Hälso- och sjukvårdsnämnden ska i övrigt fullgöra vad som tillkommer styrelsen enligt regionfullmäktiges beslut eller uppdrag eller myndigheters anvisningar.



REGLEMENTE FÖR TANDVÅRDSNÄMND

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

- § 1. Tandvårdsnämnden består av 9 ledamöter och 9 ersättare, som väljs av regionfullmäktige, som väljs av regionfullmäktige för fyra år. Nämnden har en ordförande, en förste vice och en andre vice ordförande.
- §2. För nämnden gäller bestämmelser om nämnder i kommunallagen. Nämnden ska följa tillämpliga lagar, förordningar eller tillämpningsföreskrifter som utfärdats med stöd av sådana författningar. I övrigt gäller detta reglemente om inte lag, annan författning eller av statlig myndighet utfärdade bestämmelser föranleder annat.

TANDVÅRDSNÄMNDENS UPPGIFTER

Nedanstående uppgiftsfördelning hanteras mot bakgrund av kommunallagens krav på att frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt för regionen ska alltid hanteras i regionfullmäktige. Uppgifterna ska utföras inom av regionfullmäktige beslutade uppdrag och ramar.

LEDNING

Tandvårdsnämnden beslutar i ärenden som avser den egna verksamhetens mål, inriktning, omfattning och kvalitet.

Tandvårdsnämnden ska utöva ledning över Region Blekinges tandvård i enlighet med gällande lagstiftning inom tandvård.

Tandvårdsnämnden ska tillse att verksamheten är ändamålsenligt uppbyggd och utformad och bedrivs effektivt efter fastställda mål och riktlinjer.

Tandvårdsnämnden ska besluta om utbud och omfattning av tandvård.

Tandvårdsnämnden ansvarar för forskning, utveckling och utbildning inom sitt verksamhetsområde.

Tandvårdsnämnden ansvarar för att tandvården tas tillvara som regional tillväxtfaktor.

Tandvårdsnämnden ansvarar för patientsäkerhet inom sitt verksamhetsområde.

Tandvårdsnämnden ska utveckla insatser för förbättrad folkhälsa inom ramen för regionfullmäktiges beslut.

VERKSAMHET, EKONOMI OCH FINANSER

Tandvårdsnämnden ska årligen fastställa verksamhetsplan och budget inom de av regionfullmäktige fastställda ramarna

Tandvårdsnämnden bereder ärenden om tandvårdstaxan för Region Blekinges folktandvård för beslut i Regionfullmäktige.

Tandvårdsnämnden ska upprätta en intern kontrollplan för sin egen verksamhet, HR och ekonomi.

Tandvårdsnämnden ansvarar för, och ska fortlöpande följa upp verksamhet, HR och ekonomi.

Tandvårdsnämnden ska till regionstyrelsen lämna uppgifter om hur verksamhet, HR och ekonomi utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret samt lämna de uppgifter i övrigt som regionstyrelsen kan behöva för sin verksamhet och sitt ansvar.

Tandvårdsnämnden ska svara för att verksamheten bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt, att räkenskaperna är rättvisande och att den interna kontrollen tillräcklig. Nämnden ska vid befarad väsentlig avvikelse självant och utan dröjsmål skriftligen informera regionstyrelsen och samtidigt eller så snart det kan ske vidta åtgärder.

Tandvårdsnämnden ska årligen avge berättelse till regionstyrelsen avseende föregående kalenderårs verksamhet, HR och ekonomi.

INVESTERINGAR OCH FASTIGHETER

Tandvårdsnämnden ska till regionstyrelsen utarbeta investeringsförslag inom tandvården.

ARBETSGIVARFRÅGOR

Tandvårdsnämnden ska se till att det i verksamheten bedrivs ett systematiskt arbetsmiljöarbete som är i överensstämmelse med lag, föreskrift och interna styrdokument och att det finns rimliga förutsättningar för medarbetare med arbetsmiljöuppgifter.

Tandvårdsnämnden är anställningsmyndighet för personal som tillhör nämnden vilket innebär att tillsätta tjänster och fastställa lön samt utöva arbetsgivaransvaret inom sitt verksamhetsområde.

Tandvårdsnämnden ansvarar för verksamhetens långsiktiga kompetensförsörjning samt att ta de initiativ som nämnden finner påkallade.

ÖVRIGA UPPGIFTER

Tandvårdsnämnden ska upprätta erforderliga kontakter inom och utom länet för samverkan och information om verksamheternas utveckling.

Tandvårdsnämnden ska avge yttranden på regionens vägnar i sådana ärenden som rör nämndens eget verksamhetsområde och som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

Remissyttranden och åtgärd i ärende som överlämnats av Regionstyrelsen till Tandvårdsnämnden ska anmälas till regionfullmäktige vid dess nästsista möte under det kalenderår, då yttrandet avgivits eller åtgärden vidtagit.

Tandvårdsnämnden beslutar i frågor om utlämnande av sådan allmän handling hos nämnden, där sekretessbelagda uppgifter anses förekomma.

Tandvårdsnämnden kan ingå de avtal mellan regionen och annan juridisk person som kan erfodras med hänsyn till nämndens uppgifter enligt detta reglemente och i övrigt där inte sådant avtal ingås av annan nämnd i regionen.

Tandvårdsnämnden ska i övrigt fullgöra vad som tillkommer nämnden enligt regionfullmäktiges beslut eller uppdrag eller myndigheters anvisningar.



REGLEMENTE FÖR REGIONAL UTVECKLINGSNÄMND

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

- § 1. Regionala utvecklingsnämnden består av 15 ledamöter och 15 ersättare, som väljs av regionfullmäktige för fyra år. Nämnden har en ordförande, en förste vice och en andre vice ordförande.
- § 2. För nämnden gäller bestämmelser om nämnder i kommunallagen. Nämnden ska följa tillämpliga lagar, förordningar eller tillämpningsföreskrifter som utfärdats med stöd av sådana författningar. I övrigt gäller detta reglemente om inte lag, annan författning eller av statlig myndighet utfärdade bestämmelser föranleder annat.

REGIONAL UTVECKLINGSNÄMND'S UPPGIFTER

Nedanstående uppgiftsfördelning hanteras mot bakgrund av kommunallagens krav på att frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt för regionen ska alltid hanteras i regionfullmäktige. Uppgifterna ska utföras inom av regionfullmäktige beslutade uppdrag och ramar.

LEDNING

Regional utvecklingsnämnd beslutar i ärenden som avser den egna verksamhetens mål, inriktning, omfattning och kvalitet.

Regional utvecklingsnämnd ska hantera frågor för regionens utveckling och tillväxt förutom frågor av särskild betydelse för hela regionen. Sådana frågor hanteras av regionstyrelsen.

Regional utvecklingsnämnd ska tillse att verksamheten är ändamålsenligt uppbyggd och utformad och bedrivs effektivt efter fastställda mål och riktlinjer.

Regional utvecklingsnämnd ska besluta om utbud och omfattning och av verksamheten.

Regional utvecklingsnämnd ansvarar för forskning, utveckling och utbildning inom sitt verksamhetsområde.

Regional utvecklingsnämnd ansvarar för att verksamheten bidrar till regional tillväxt.

Regional utvecklingsnämnd ska utveckla insatser för förbättrad folkhälsa inom ramen för regionfullmäktiges beslut.

VERKSAMHET, EKONOMI OCH FINANSER

Regional utvecklingsnämnd ska främja hållbar ekonomisk tillväxt, näringslivsutveckling och ökad sysselsättning i Blekinge.

Regional utvecklingsnämnd ska ansvara för regional tillväxt- och utvecklingsfrågor inom näringslivsutveckling, samhällsplanering och infrastruktur.

Regional utvecklingsnämnd ska ansvara för beredning, utveckling och uppföljning av den regionala utvecklingsstrategin och den regionala planen för transportinfrastruktur.

Regional utvecklingsnämnd ska besluta om handlingsplaner med koppling till den regionala utvecklingsstrategin.

Regional utvecklingsnämnd ska ansvara för intern och extern samordning av den regionala utvecklingsstrategin och den regionala planen för transportinfrastruktur.

Regional utvecklingsnämnd ska verka för samordning mellan regional utveckling och kommunal översiktlig planering.

Regional utvecklingsnämnd ska ansvara för fördelning av statliga regionalpolitiska utvecklingsmedel och övriga tillväxtmedel samt uppföljning och utvärdering av dessa.



LANDSTINGET BLEKINGE

Ansvarar för verksamhetsbidrag, projektbidrag och företagsstöd inom nämndens verksamhetsområde samt uppföljning och utvärdering av dessa.

Regional utvecklingsnämnd ska samordna strategiskt utvecklingsarbete för att främja rekreation, natur och landsbygdsutveckling.

Regional utvecklingsnämnd ansvarar för EU-frågor och internationella frågor inom verksamhetsområdet.

Regional utvecklingsnämnd ska årligen fastställa verksamhetsplan och budget inom de av regionfullmäktige fastställda ramarna

Regional utvecklingsnämnd ska upprätta en intern kontrollplan för sin verksamhet, HR och ekonomi.

Regional utvecklingsnämnd ansvarar för, och ska fortlöpande följa upp verksamhet, HR och ekonomi.

Regional utvecklingsnämnd ska till regionstyrelsen lämna uppgifter om hur verksamhet, HR och ekonomi utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret samt lämna de uppgifter i övrigt som regionstyrelsen kan behöva för sin verksamhet och sitt ansvar.

Regional utvecklingsnämnd ansvarar för att verksamheten bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt, att räkenskaperna är rättvisande och att den interna kontrollen tillräcklig. Nämnden ska vid befarad väsentlig avvikelse självant och utan dröjsmål skriftligen informera regionstyrelsen och samtidigt eller så snart det kan ske vidta åtgärder.

Regional utvecklingsnämnd ska årligen avge berättelse till regionstyrelsen avseende föregående kalenderårs verksamhet, HR och ekonomi.

INVESTERINGAR OCH FASTIGHETER

Regional utvecklingsnämnd ska till regionstyrelsen utarbeta investeringsförslag inom verksamhetsområdet.

ARBETSGIVARFRÅGOR

Regional utvecklingsnämnd ska se till att det i verksamheten bedrivs ett systematiskt arbetsmiljöarbete som är i överensstämmelse med lag, föreskrift och interna styrdokument och att det finns rimliga förutsättningar för medarbetare med arbetsmiljöuppgifter.

Regional utvecklingsnämnd är anställningsmyndighet för personal som tillhör nämnden vilket innebär att tillsätta tjänster och fastställa lön samt utöva arbetsgivaransvaret inom sitt verksamhetsområde.

Regional utvecklingsnämnd ansvarar för sin långsiktiga kompetensförsörjning samt att ta de initiativ som nämnden finner påkallade.

ÖVRIGA UPPGIFTER

Regional utvecklingsnämnd ska upprätta erforderliga kontakter inom och utom länet för samverkan och information om verksamheternas utveckling.

Regional utvecklingsnämnd ska avge yttranden på regionens vägnar i sådana ärenden som rör nämndens eget verksamhetsområde och som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

Remissyttranden och åtgärd i ärende som överlämnats av Regionstyrelsen till Regional utvecklingsnämnden ska anmälas till regionfullmäktige vid dess nästsista möte under det kalenderår, då yttrandet avgivits eller åtgärden vidtagit.

Regional utvecklingsnämnd beslutar i frågor om utlämnande av sådan allmän handling hos nämnden, där sekretessbelagda uppgifter anses förekomma.

Regional utvecklingsnämnd kan ingå de avtal mellan regionen och annan juridisk person som kan erfordras med hänsyn till nämndens uppgifter enligt detta reglemente och i övrigt där inte sådant avtal ingås av annan nämnd i regionen.



LANDSTINGET BLEKINGE

Regional utvecklingsnämnd ska i övrigt fullgöra vad som tillkommer nämnden enligt regionfullmäktiges beslut eller uppdrag eller myndigheters anvisningar.



REGLEMENTE FÖR KULTUR- OCH BILDNINGSNÄMND

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

- § 1. Kultur- och bildningsnämnden består av 11 ledamöter och 11 ersättare, som väljs av regionfullmäktige för fyra år. Nämnden har en ordförande, en förste vice och en andre vice ordförande.
- § 2. För nämnden gäller bestämmelser om nämnder i kommunallagen. Nämnden ska följa tillämpliga lagar, förordningar eller tillämpningsföreskrifter som utfärdats med stöd av sådana författningar. I övrigt gäller detta reglemente om inte lag, annan författning eller av statlig myndighet utfärdade bestämmelser föranleder annat.
- § 3. Region Blekinge är huvudman för Blekinge läns folkhögskola.

KULTUR- OCH BILDNINGSNÄMND UPPGIFTER

Nedanstående uppgiftsfördelning hanteras mot bakgrund av kommunallagens krav på att frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt för regionen ska alltid hanteras i regionfullmäktige. Uppgifterna ska utföras inom av regionfullmäktige beslutade uppdrag och ramar.

LEDNING

Kultur- och bildningsnämnden beslutar i ärenden som avser den egna verksamhetens mål, inriktning, omfattning och kvalitet.

Nämnden ska utöva ledning över Region Blekinges kultur- och bildningsområde samt för de institutioner, exklusive stiftelser, inom området för vilka Region Blekinge är huvudman.

Kultur- och bildningsnämnden ska utöva ledning av Blekinge läns folkhögskola.

Kultur- och bildningsnämnden ansvarar för att genomföra den av regionfullmäktige beslutade kulturplanen, ge uppdrag inom verksamhetsområdet och för uppföljning och utvärdering av uppdragen.

Kultur- och bildningsnämnden ska tillse att verksamheten är ändamålsenligt uppbyggd och utformad och bedrivs effektivt efter fastställda mål och riktlinjer.

Kultur- och bildningsnämnden ska besluta om utbud och omfattning av verksamheten.

Kultur- och bildningsnämnden ansvarar för forskning, utveckling och utbildning inom sitt verksamhetsområde.

Kultur- och bildningsnämnden ansvarar för att kultur och bildning tas tillvara som regional tillväxtfaktor.

Kultur- och bildningsnämnden ska utveckla insatser för förbättrad folkhälsa inom ramen för regionfullmäktiges beslut.

VERKSAMHET, EKONOMI OCH FINANSER

Kultur- och bildningsnämnden ska ansvara för fördelningen av statsbidrag och regionala bidrag till de regionala kultur- och fritidsinstitutionerna i Blekinge liksom för stödinsatser till folkbildning och ungdomsverksamhet i Blekinge i enlighet med beslut i regionfullmäktige samt uppföljning och utvärdering av dessa.

Kultur- och bildningsnämnden bereder den regionala kulturplanen för beslut i regionfullmäktige.

Kultur- och bildningsnämnden ansvarar för kultur- och idrottspris samt kulturstipendier.

Kultur- och bildningsnämnden ansvarar för Region Blekinges konstinköp och för driften av Region Blekinges konst- och medicinskhistoriska samlingar.



LANDSTINGET BLEKINGE

Kultur- och bildningsnämnden ska utveckla en attraktiv regional kultur- och bildningsverksamhet i hela länet och över länsgränser.

Kultur- och bildningsnämnden ska fördjupa samarbetet med Blekinges grannregioner samt med de regionala och nationella myndigheter och organ som har uppgifter inom kultur- och bildningsområdet.

Kultur- och bildningsnämnden ska bevaka och analysera EU's kulturpolitik och ta del av de initiativ som berör Blekinge.

Kultur- och bildningsnämnden ska årligen fastställa verksamhetsplan och budget inom de av regionfullmäktige fastställda ramarna.

Kultur- och bildningsnämnden ska upprätta en intern kontrollplan för sin verksamhet, HR och ekonomi.

Kultur- och bildningsnämnden ansvarar för, och ska fortlöpande följa upp verksamhet, HR och ekonomi.

Kultur- och bildningsnämnden ska till regionstyrelsen lämna uppgifter om hur verksamhet, HR och ekonomi utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret samt lämna de uppgifter i övrigt som regionstyrelsen kan behöva för sin verksamhet och sitt ansvar.

Kultur- och bildningsnämnden ska svara för att verksamheten bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt, att räkenskaperna är rättvisande och att den interna kontrollen tillräcklig. Nämnden ska vid befarad väsentlig avvikelse självant och utan dröjsmål skriftligen informera regionstyrelsen och samtidigt eller så snart det kan ske vidta åtgärder.

Kultur- och bildningsnämnden ska årligen avge berättelse till regionstyrelsen avseende föregående kalenderårs verksamhet, HR och ekonomi.

BLEKINGE LÄNS FOLKHÖGSKOLA

Blekinge läns folkhögskolas arbetsår omfattar 1 juli-30 juni. Räkenskapsåret för skolan omfattar kalenderår.

Kultur- och bildningsnämnden ska för folkhögskolan fastställa verksamhetsomfattning, lästider, lov dagar, utbildnings- och kursplaner samt obligatorisk litteratur.

Kultur- och bildningsnämnden ska för folkhögskolan fastställa avgifter t ex inackorderingsavgifter.

INVESTERINGAR OCH FASTIGHETER

Kultur- och bildningsnämnden ska till regionstyrelsen utarbeta investeringsförslag inom verksamhetsområdet.

ARBETSGIVARFRÅGOR

Kultur- och bildningsnämnden ska se till att det i verksamheten bedrivs ett systematiskt arbetsmiljöarbete som är i överensstämmelse med lag, föreskrift och interna styrdokument och att det finns rimliga förutsättningar för medarbetare med arbetsmiljöuppgifter.

Kultur- och bildningsnämnden är anställningsmyndighet för personal som tillhör nämnden vilket innebär att tillsätta tjänster och fastställa lön samt utöva arbetsgivaransvaret inom sitt verksamhetsområde.

Kultur- och bildningsnämnden ansvarar för sin långsiktiga kompetensförsörjning samt att ta de initiativ som nämnden finner påkallade.

ÖVRIGA UPPGIFTER

Kultur- och bildningsnämnden ska upprätta erforderliga kontakter inom och utom länet för samverkan och information om verksamheternas utveckling.



LANDSTINGET BLEKINGE

Kultur- och bildningsnämnden ska avge yttranden på regionens vägnar i sådana ärenden som rör nämndens eget verksamhetsområde och som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

Remissyttranden och åtgärd i ärende som överlämnats av Regionstyrelsen till Kultur- och bildningsnämnden ska anmälas till regionfullmäktige vid dess nästsista möte under det kalenderår, då yttrandet avgivits eller åtgärden vidtagit.

Kultur- och bildningsnämnden beslutar i frågor om utlämnande av sådan allmän handling hos nämnden, där sekretessbelagda uppgifter anses förekomma.

Kultur- och bildningsnämnden kan ingå de avtal mellan regionen och annan juridisk person som kan erfordras med hänsyn till nämndens uppgifter enligt detta reglemente och i övrigt där inte sådant avtal ingås av annan nämnd i regionen.

Kultur- och bildningsnämnden ska i övrigt fullgöra vad som tillkommer nämnden enligt regionfullmäktiges beslut eller uppdrag eller myndigheters anvisningar.



REGLEMENTE FÖR TRAFIKNÄMND

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

- § 1. Trafiknämnden består av 11 ledamöter och 11 ersättare, som väljs av regionfullmäktige för fyra år. Nämnden har en ordförande, en förste vice och en andre vice ordförande.
- § 2. För nämnden gäller bestämmelser om nämnder i kommunallagen. Nämnden ska följa tillämpliga lagar, förordningar eller tillämpningsföreskrifter som utfärdats med stöd av sådana författningar. I övrigt gäller detta reglemente om inte lag, annan författning eller av statlig myndighet utfärdade bestämmelser föranleder annat.

TRAFIKNÄMNDENS UPPGIFTER

Nedanstående uppgiftsfördelning hanteras mot bakgrund av kommunallagens krav på att frågor som är av principiell betydelse eller annars av större vikt för regionen ska alltid hanteras i regionfullmäktige. Uppgifterna ska utföras inom av regionfullmäktige beslutade uppdrag och ramar.

LEDNING

Trafiknämnden beslutar i ärenden som avser den egna verksamhetens mål, inriktning, omfattning och kvalitet.

Nämnden ska utöva ledning över Region Blekinges kollektivtrafik.

Trafiknämnden ansvarar för att genomföra det av regionfullmäktige beslutade trafikförsörjningsprogrammet, ge uppdrag inom verksamhetsområdet och för uppföljning och utvärdering av uppdragen.

Trafiknämnden ska tillse att verksamheten är ändamålsenligt uppbyggd och utformad och bedrivs effektivt efter fastställda mål och riktlinjer.

Trafiknämnden ska besluta om utbud och omfattning av verksamheten.

Trafiknämnden ansvarar för forskning, utveckling och utbildning inom sitt verksamhetsområde.

Trafiknämnden ansvarar för att kollektivtrafiken tas tillvara som regional tillväxtfaktor.

Trafiknämnden ska utveckla insatser för förbättrad folkhälsa inom ramen för regionfullmäktiges beslut.

VERKSAMHET, EKONOMI OCH FINANSER

Trafiknämnden ansvarar för genomförandet av kollektivtrafiken

Trafiknämnden ansvarar för med kollektivtrafiken förenade uppgifter såsom marknadsföring, information, biljettförsäljning, hantering av hållplatsfrågor, kringsservice och förvaltning.

Trafiknämnden bereder ärenden om prissättning för Region Blekinges kollektivtrafik för beslut i Regionfullmäktige

Trafiknämnden ansvarar för tillhandahållande av färdtjänst och genomförande av sjukresor.

Trafiknämnden bereder trafikförsörjningsprogram för Blekinge för beslut i regionfullmäktige.

Trafiknämnden beslutar om tillstånd för färdtjänst och riksfärdtjänst.

Trafiknämnden ska vid behov biträda kommunerna vid planering och upphandling av respektive kommuns behov av skolskjutsar där överenskommelse om sådant ansvar ingås.

Trafiknämnden ska kartlägga behov av sådan infrastruktur som är en direkt förutsättning för kollektivtrafiken och dess utveckling.

Trafiknämnden ska verka för samordning mellan Region Blekinge och kommunerna i enlighet med avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Blekinge.



LANDSTINGET BLEKINGE

Trafiknämnden ska årligen fastställa verksamhetsplan och budget inom de av regionfullmäktige fastställda ramarna.

Trafiknämnden ska upprätta en intern kontrollplan för sin verksamhet, HR och ekonomi.

Trafiknämnden ansvarar för, och ska fortlöpande följa upp verksamhet, HR och ekonomi.

Trafiknämnden ska till regionstyrelsen lämna uppgifter om hur verksamhet, HR och ekonomi utvecklas och hur den ekonomiska ställningen är under budgetåret samt lämna de uppgifter i övrigt som regionstyrelsen kan behöva för sin verksamhet och sitt ansvar.

Trafiknämnden ska svara för att verksamheten bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt, att räkenskaperna är rättvisande och att den interna kontrollen tillräcklig. Nämnden ska vid befarad väsentlig avvikelse självmant och utan dröjsmål skriftligen informera regionstyrelsen och samtidigt eller så snart det kan ske vidta åtgärder.

Trafiknämnden ska årligen avge berättelse till regionstyrelsen avseende föregående kalenderårs verksamhet, HR och ekonomi.

INVESTERINGAR OCH FASTIGHETER

Trafiknämnden ska till regionstyrelsen utarbeta investeringsförslag inom verksamhetsområdet.

ARBETSGIVARFRÅGOR

Trafiknämnden ska se till att det i verksamheten bedrivs ett systematiskt arbetsmiljöarbete som är i överensstämmelse med lag, föreskrift och interna styrdokument och att det finns rimliga förutsättningar för medarbetare med arbetsmiljöuppgifter.

Trafiknämnden är anställningsmyndighet för personal som tillhör nämnden vilket innebär att tillsätta tjänster och fastställa lön samt utöva arbetsgivaransvaret inom sitt verksamhetsområde.

Trafiknämnden ansvarar för sin långsiktiga kompetensförsörjning samt att ta de initiativ som nämnden finner påkallade.

ÖVRIGA UPPGIFTER

Trafiknämnden ska upprätta erforderliga kontakter inom och utom länet för samverkan och information om verksamheternas utveckling.

Trafiknämnden ska avge yttranden på regionens vägnar i sådana ärenden som rör nämndens eget verksamhetsområde och som inte är av principiell betydelse eller annars av större vikt.

Remissyttranden och åtgärd i ärende som överlämnats av Regionstyrelsen till Trafiknämnden ska anmälas till regionfullmäktige vid dess nästsista möte under det kalenderår, då yttrandet avgivits eller åtgärden vidtagit.

Trafiknämnden beslutar i frågor om utlämnande av sådan allmän handling hos nämnden, där sekretessbelagda uppgifter anses förekomma.

Trafiknämnden kan ingå de avtal mellan regionen och annan juridisk person som kan erfordras med hänsyn till nämndens uppgifter enligt detta reglemente och i övrigt där inte sådant avtal ingås av annan nämnd i regionen.

Trafiknämnden ska i övrigt fullgöra vad som tillkommer nämnden enligt regionfullmäktiges beslut eller uppdrag eller myndigheters anvisningar.

Blekingetrafikens stab
Sören Bergerland

2019-02-19

Ärendenummer 2019/00352
Dokumentnummer 2019/00352-1

Till trafiknämnden

Sammanträdesplan 2019 för Trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att godkänna trafiknämndens sammanträdesplan 2019 med sammanträdesplatser enligt bilaga.

Sammanfattning

Vid trafiknämndens sammanträde den 7 januari 2019 § 4 fick presidiet i uppdrag att sammanställa plats och starttid för trafiknämndens sammanträden 2019 och återkomma med förslag till trafiknämnden den 28 februari 2019.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland/trafikdirektör

Bilaga

- Sammanträdesplan 2019 med sammanträdesplatser



LANDSTINGET BLEKINGE

Sammanträdesplan 2019 Trafiknämnden

Regionfullmäktige onsdagar	Regionstyrelsen onsdagar	Arbetsutskottet onsdagar	Trafiknämndens presidie Torsdagar Kanslihuset Gräsvik kl 9-12	Trafiknämnd torsdagar kl 9-12
27 februari	23 januari 13 februari	16 januari 30 januari	7 januari beslut om delegationer	7 januari beslut om delegationer
10 april årsbokslut	Planeringsdialog: 13 mars em 14 mars 15 mars fm 27 mars	13 mars	21 februari	28 februari Karlskrona
8 maj Planeringsdirektiv	24 april	11 april	28 mars	4 april Karlshamn
19 juni Tertialrapport per sista april	5 juni	29 maj	16 maj	23 maj Ronneby



LANDSTINGET BLEKINGE

Regionfullmäktige onsdagar	Regionstyrelsen onsdagar	Arbetsutskottet onsdagar	Trafiknämndens presidie Torsdagar kanslihuset Gräsvik kl 9-12	Trafiknämnd Torsdagar Kl 9-12
4 september	21 augusti	14 augusti		
2 oktober	18 september Budgetberedning 25 september	11 september	22 augusti	29 augusti Sölvesborg
6 november Budget Delårsrapport per sista augusti	23 oktober	9 oktober	19 september	26 september Karlskrona
4 december	20 november	5 november (tisdag)	31 oktober 5 december	7 november Olofström 12 december Karlshamn

Trafiknämnden

Kallelse/föredragningslista
2019-02-21

Trafiknämnden kallas till sammanträde

Tid: Torsdag den 28 februari 2019, kl 08.30 - 12.00

Plats: Stora konferens rummet plan 3, Kanslihuset Gräsvik
Vallhallavägen 1 Karlskrona
Kod till inredörr 2332

Ordförande: Peter Christensen(L)

Sekreterare: Rose-Marie Friberg Kanslienheten

Ledamöter: Peter Christensen (L)
Billy Åkerström (KD)
Andreas Saleskog (S)
Carl-Göran Svensson (M)
Eva-Britt Brunsmo (C)
Björn Söderdahl (L)
Viveka Olofsson (S)
Michael Henriksson(S)
Malin Norfall(S)
Peter Holmström(SD)
Rolf Berg(SD)

Ersättare: Lennart Nilsson(M)
Johan Genestig(C)
Gilbert Nilsson(C)
Lennart Ung(KD)
Bengt Jonsson(L)

Daniel Deleuran(S)
Anna Carlsson Söderqvist(S)
Magnus Johannessson(S)
Omid Hassib(V)
Margaretha Jonasson(SD)
Lars Olsson(SD)

Tjänstemän: Sören Bergerland
Ingrid Ljungkvist
Jakob Emander
Maria Purnell
Pär Welanders
Anna Claesson
Magnus Forsberg
Rose-Marie Friberg

Föredragningslista

Ärendenr.

1. Val av justerare samt tid för justering
2. Godkännande av föredragningslista
3. Anmälan om protokolljustering
- Ärenden för beslut**
4. Trafiknämndens verksamhetsplan och budget 2019 2019/00345
5. Trafiknämndens budgetram 2019, justerad IPDK 2019/00346
6. Medel ur förfogandeanslaget angående kapacitetsåtgärder 2019 2019/00349
7. Trafiknämndens interna kontrollplan 2019 2019/00348
8. Uppdrag att avropa regionaltågsfordon 2019/00350
9. Samverkansavtal om Pågatågstrafik på Blekinge Kustbana 2019/00351
10. Valärende Regionsamverkan Sydsverige utskottet för infrastruktur och kollektivtrafik 2019-2022 (trafiknämnden) 2019/00097
11. Återrapportering av delegation vid upphandling inom trafiknämndens verksamhet 2018/01991
12. Sammanträdesplan 2019 för Trafiknämnden 2019/00352
- Information**
13. Utbildningsplan för nämnden
14. Övergripande information om arbetet med nytt Trafikförsörjningsprogram
15. Information om nytt biljett- och betalsystem
16. Planeringsförutsättningar, tidplan etc

17. **Rapporter**

18. **Övrigt**

Vid förhinder för ordinarie ledamot att delta i sammanträdet anmäls detta omgående till Rose-Marie Friberg tel. 0455-73 4044 rose-marie.friberg@ltblekinge.se så att ersättare kan kallas till sammanträdet.

2019-02-21
Karlskrona

Rose-Marie Friberg Kanslienheten

Trafiknämnden
2019-02-28**Rapport - Särskild kollektivtrafik****Färdtjänsthandläggning****Delegationsbeslut****Under januari 2019 har 162 delegationsbeslut fattats avseende färdtjänst****Antal per kommun**

Karlshamn	39
Karlskrona	57
Olofström	18
Ronneby	26
Sölvesborg	22

Fördelat på

Avslag	9
Delavslag	68
Bifall	85

Under januari 2019 har 3 delegationsbeslut fattats avseende riksfärdtjänst

Karlskrona	1 avslag
Ronneby	1 bifall
Sölvesborg	1 bifall

Blekingetrafiken
Emil Linge

2019-02-05

Ärendenummer 2019/XXXXX
Dokumentnummer 2019/XXXX-X

Till Trafiknämnden

Rapport från trafikplaneringsenheten, marknadsföring och försäljningsenheten

2018: Invigningarnas år med Blekingetrafiken

För Blekingetrafiken var 2018 invigningarnas år. Med fokus på ökat resande fick ytterligare två kommuner i länet, Ronneby och Karlshamn, ett nytt utbud av kollektivtrafik. Trafiken invigdes med pompa och ståt tillsammans med tusentals glada invånare.

För Blekingeborna innebar sommaren inte bara vackert väder, utan även helt nya möjligheter att njuta av det som är en av Blekinges största tillgångar; kusten. Förutom att du kunde uppleva nya Hop-on Hop-off med guidade turer i Karlskronas innerskärgård, kunde du även resa längs med kusten genom hela Blekinge med den så kallade Kustlinjen. För att göra det ännu lättare att ta sig ut i skärgården gällde Sommarkortet ombord på alla



båtar.

Resandet ökade under 2018

Under 2018 fortsatte resandet öka och vid en jämförelse med 2017 var ökningen omkring 1 procent, detta trots att länets flyktingförläggningar stängts. Totalt gjordes drygt 9,4 miljoner resor i kollektivtrafiken i Blekinge. Busstrafiken, med stadstrafiken i spetsen som ökade med cirka 130 000 resor, regiontrafiken med 15 000 resor och Kustbussarna fick

ungefär 17 000 fler resor. Tågtrafiken minskade. Skärgårdstrafiken är årets solskenshistoria och jämfört med 2017 ökade antalet resor med över 40 procent. Under året ökade försäljningen och trender vi sett under året är att allt fler väljer enkelbiljetter och periodkort framför Reskassa. Denna bild förstärks av att intäkterna för enkelbiljetter i mobilen ökat med nästan 75 procent jämfört med föregående år.

Vi satte färg på Karlshamn



I Karlshamn har trafikutbudet ökat och restiden minskats. Starka stråk har fått tätare trafik och förorterna har fått snabbussar till centrum. I centrala Karlshamn och Asarum har utbudet av trafik fördubblats med avgångar en gång i kvarten på vardagar. På helgerna erbjuds dubbelt så många avgångar jämfört med innan. Mörrum och Svängsta har nu snabbussar till centrum på morgonen och kvällen.

Den nya busstrafiken erbjuder bättre förbindelser mellan sjukhuset och Karlshamns resecentrum och med en buss i kvarten minskar restiden för de som gör regionala resor till sjukhuset.

Tillsammans med ett par tusen Karlshamnsbor invigdes den nya busstrafiken den 18 augusti på Stortorget. Vår personal var på plats för att informera, hjälpa till att ladda ner appen och sälja resekort. Vi bjöd på korv med bröd och kaffe med kaka. Man kunde äta popcorn, spela spel, gå tipspromenad, bli ansiktsmålade, kasta boll eller njuta av underhållning av Linda Bengtzing och Pappa Kapsyl. Vi delade ut shoppingkassar med linjekartan på, som var mycket populära. Film från invigningen finns på YouTube, <https://www.youtube.com/user/Blekingetrafiken>.

Inför invigningen hade vi dekorerat hela stan med affischer som enkelt beskriver det nya utbudet. Bussarna strajpades med budskap som uppmanar till att resa mer med oss och flera hushåll flaggade med våra nya linjenummer runt om i kommunen. Vi skickade även hem ett DR till hushållen med linjekarta och information om den nya trafiken.



Hur gick det?

I och med att den nya busstrafiken lanserades i slutet av augusti 2018 är det fortfarande tidigt att dra några slutsatser. Men för att ge en indikation på åt vilket håll utvecklingen är på väg har vi sammanställt resandet på linje 1 (Karlshamn – Asarum – Svängsta) och linje 2 (Mörrum – Asarum Karlshamn) under perioden september till december 2017 och jämfört

med utfallet från samma period 2018. Sammanställningen visar att resandet ökat med omkring 9 procent.

Många bollar i luften i Ronneby



Den 20 augusti lades stadslinjerna i Ronneby om för göra busstrafiken lättare att förstå med enkla nummer och linjer med egna färger.

Utbudet utökades med bland annat en genomgående linje från Kallinge till centrala Ronneby med täta avgångar, en stadslinje till flygplatsen och en möjlighet att resa från Kallinge, via Ronneby, till Karlskrona utan byten. Vi förbättrade informationen med realtidsskärmar i hållplatserna.

Den nya busstrafiken invigdes lördagen den 20 augusti med en fest på torget i Ronneby. Cirka 3 000 personer besökte invigningen. Under dagen uppträdde Pappa Kapsyl och de lokala artisterna Manda Månsson och Linnea Andersson. Mariette, känd från Melodifestivalen, underhöll under kvällen. Blekingetrafikens personal var på plats för att svara på frågor, sälja resekort och träffa kunder och allmänhet. KRIF Hockey utmanade våra besökare i bordshockey och besökarna bjöds på kaffe, grillad korv och popcorn. Film från invigningen finns på YouTube, <https://www.youtube.com/user/Blekingetrafiken>.

Marknadsföringen av den nya trafiken fortsatte under hösten (och pågår fortfarande). Vi gick ut på bred front i samband med lanseringen med affischering runt om i Ronneby och Kallinge, strajpning av bussarna och utskick till hushållen. Vi lyckades även engagera invånarna genom att dela ut flaggor till hushållen med linjenummer som kunde hissas inför invigningen. Vidare under hösten och vintern har vi fortsatt med utskick till hushållen och sista lördagen i januari var vi på plats igen på torget i Ronneby där vi bjöd på korv och påminde om den



nya trafiken.

Hur gick det?

På samma sätt som för Karlshamn är jämförelsetiden egentligen för kort för att något konkret ska kunna sägas om utfallet, men om resandet på de berörda linjerna mellan

september till december 2018 jämförs med motsvarande period föregående år ser utvecklingen positiv ut – en ökning på ungefär 6 procent.

Framförallt är linje 1 (Hjorthöjden – Resecentrum - Kallinge) en mycket populär linje, vilket var förväntat då den knyter samman hela Ronneby tätort och Kallinge med ett frekvent, regelbundet utbud.

Även linje 150 (Kallinge – Ronneby – Listerby – Karlskrona) har fått ett uppsving då den numera möjliggör för våra resenärer att resa mellan Kallinge och Karlskrona utan byten.

Vind i seglen för skärgårdstrafiken

Under sommaren invigdes fyra nya sätt att ta sig fram på Blekinges vatten, Kustlinjen, Hop-on Hop-off, trafiken till Utklippan och Hasslöpendeln. Tillsammans med sommarens vackra väder är det berättigat att använda ordet succé för årets satsningar på skärgårdstrafik.



Kustlinjen

Kustlinjen invigdes med pompa och ståt tillsammans med Ronneby kommun i Ronnebyhamn den 20 juni. Kustlinjen binder ihop Blekinges skärgård från Karlskrona i öst till Karlshamn i väst. Från Karlskrona avgick M/F Flaggskär och från Karlshamn M/F Tuva. I Ronneby byter du båt om du vill ta dig vidare. Exempelvis om du kommer med M/F Tuva från Karlshamn, byter du till M/F Flaggskär som tar dig vidare in till Karlskrona.

Hop on hop off

Den 30 juni 2018 invigdes Karlskronas nya skärgårdstrafik, Hop-on Hop-off. Hop-on Hop-off trafikerades med två båtar M/F Annaskär och M/F Kungsholm. Linjerna binder ihop centrala Karlskronas besöksmål och platser, en tur som passar både turister och Karlskronabor. En dags biljett kostar 85 kr. Ombord båtarna finns hörlurar med guidning på fyra olika språk (svenska, tyska, engelska och polska) samt en barnvänlig svensk version.



Utklippan

Under juli och augusti 2018 trafikerade M/F Sjöbussen Utklippan i Karlskrona skärgård. Skärgårdslinjen avgick från Handelshamnen, tre dagar i veckan. Succén lät inte vänta på sig, varje avgång under sommaren var i princip fullsatt. Totalt reste ca 500 resenärer på 42 turer.

Hasslöpendeln

Hasslöpendeln invigdes på Horn Hasslö på kvällen den 21 augusti 2018. Det är en båtbusse mellan Horns brygga på Hasslö och Handelshamnen på Trossö. Pendlingslinjen och kör, likt Sturköpendeln, året runt under morgon och eftermiddag. Resan tar 20 minuter, vilket är en halvering av restiden jämfört med buss och är 5 minuter snabbare än om man sträckan körs med bil. En film från invigningen finns på YouTube

<https://www.youtube.com/user/Blekingetrafiken>

Att Hasslöpendeln är uppskattad märkte vi tydligt när vi blev kontaktade av Hasslönätet. De ville att ha hjälp med att marknadsföra den nya båtpendeln och tillsammans tog vi fram en kampanj som bland annat innebar att boende på Hasslö bjöds på en prova-på-biljett under en vecka i vintras.



Nytt biljettsystem och nya priser lanseras i mars

Vårt nuvarande biljettsystem stängs ner den 14 december i år. Våra kunder kommer att kunna åka som vanligt med Resekortet fram till det här datumet, men efter det går vi helt över till det nya biljettsystemet.

Det nya biljettsystemet utvecklas under hela året och in under 2020. Det är ett samarbetsprojekt tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafiken. Ur ett kundperspektiv är det en stor fördel att vi utvecklar biljettsystemet själva och inte köper ett färdigt system som inte är flexibelt. I och med det nya biljettsystemet kan vi vara lyhörda och ha kunden i fokus.

Den första pusselbiten i det nya biljettsystemet är en ny app som lanseras i mars. I samband med att appen lanseras inför vi även nya priser och rabatter. De nya priserna kommer att gälla både i det nuvarande och i det nya biljettsystemet. Rabatterna kommer kunderna kunna ta del av via appen, till att börja med. Om rabatterna hade införts i det nuvarande biljettsystemet som ska fasas ut, försvinner incitament att gå över till det nya biljettsystemet. Vi har en relativt kort tid (mars till december) på oss att förflytta kunderna från det nuvarande biljettsystemet till det nya biljettsystemet. Vi kan heller inte ducka för digitaliseringen som sker i samhället i stort och som är något oundvikligt. För kollektivtrafiken blir det allt viktigare med flexibilitet för att vi ska behålla befintliga kunder och attrahera nya kunder.

Under året kommer även de kunder som varken vill eller kan använda sig av en app ta del av rabatterna då vi utvecklar nya kort som ersätter resekortet. Den här utvecklingen sker så snart appen är lanserad.

Våra ombud kommer att finnas kvar och all utrustning för försäljning att ersättas. Efter hand kommer vi också kunna erbjuda nya sätt att betala. Idag betalar majoriteten av våra kunder med Swish i våra nuvarande appar, det är med anledning av det vi har valt att lansera det betalsättet i appen först, kortbetalning och betalning mot faktura utvecklas under året.

Under hösten blir det även möjligt att köpa resor över våra länsgränser och till Danmark. Skolor och företagskunder kommer att få möjlighet att själva administrera sin Resekort, vilket kommer att snabba upp och förenkla beställning och distribution av biljetter.

Nya rabatter i det nya biljettsystemet

Det kommer att finnas fem olika rabattkategorier som ger kunderna rabatt på samtliga produkter.

- barn 0-7 år åker gratis
- barn 7-19 år får 40 % rabatt
- studenter får 25 % rabatt
- seniorer 65 år+ får 25 % rabatt
- Tillsammansrabatt på 25 % på totalpriset för två eller flera kunder som gör en gemensam resa.

Lägre pris på enkelbiljetten och sänkt rabatt på reskassa

Från den 4 mars sänks priserna för enkelbiljetter sänks med 2 kronor i första zonen och för kunder som reser med Resekortet reskassa sänks rabatten från dagens 20 % till 10%.

Andra nyheter under 2018

Rekordförsäljning av mobilbiljetten

Att det finns en allt högre efterfrågan på digitala tjänster märker vi tydligt på utvecklingen av antalet sålda mobilbiljetter. Under 2018 såldes närmare 290 000 mobilbiljetter via Reseplaneraren och Snabbiljetten, vilken är en ökning med över 100 000 biljetter jämfört med 2017.

Under våren lanserades Swish som betalningstjänst i båda apparna och redan på några månader blev detta det mest använda betalmedlet.

Flexkort 20 dagar införs

Resekortet period Flex 20 dagar 1 zon, 2 zoner, 4 zoner samt län införs.

Försäljningsinriktade kampanjer

För att stimulera resandet för de barn och ungdomar som inte har läsårskort sänkte vi priset i appen Snabbiljetten under sportlovet och påsklovet. I samarbete med BTH kunde studenter på BTH resa gratis i en zon under vecka 35 och 36.

Sommarkort skolungdom

Sommarkort skolungdom var ett beslut av regeringen att erbjuda fria resor för skolungdomar på sommaren, vi ersattes 5,6 mnkr från Trafikverket.

Under juni skickade vi ut 11 500 elever i grundskolan åk 6 - 9 samt gymnasiet åk1-2. Kortet berättigade till fria resor i all vår trafik mellan den 15 juni och 15 augusti. Korten användes flitigt under sommaren och det gjordes ca 230 000 resor. 77 % av Sommarkorten användes.



Årskortet, en efterlängtd comeback

Årskortet har funnits i Blekingetrafikens produktutbud under lång tid, men varit en relativt okänd produkt och som inte varit så attraktiv för privatpersoner på grund av den höga engångssumman. Men efter synpunkter och önskemål från bland annat prova-på-resenärer gjordes ett omtag med produkten och den utvecklades till att bli en förmån som företag kan erbjuda sina anställda. Att vi gjort rätt fick vi ett kvitto på då försäljningen ökade från 71 sålda årskort 2017 till 785 stycken 2018 (en ökning med över 1 000%!).

Nytt betalsätt i Serviceresor

Från den 26 juni blev det möjligt att betala med appen Snabbiljetten i Öppen närtrafik och färdtjänst.

Kontrollverksamheten

Veterankraft sköter biljettkontrollerna för vår räkning. De är klädda enhetligt och bär synlig legitimation, är utrustade med



överfallslarm kopplat till en larmcentral och ett vaktbolag. Under året har nästan 50 000 biljetter inspekterats och totalt sett har 194 böter delats ut. Huvudanledningarna till att böter delats ut har varit att studenter inte har laddat ner sitt Mecenatkort (i mobilen) på ett korrekt sätt, samt att föräldrar åkt på sina barns Sommarkort. Vi har haft två incidenter med polisingripande, i inget av fallen har kontrollanterna kommit till skada. Båda händelserna är anmällda till Arbetsmiljöverket.

Buss-TV och Wi-Fi ombord på alla bussar

Under sommaren har ca 270 TV - skärmar installerats ombord på 130 bussar och vi visar platsspecifik, positioneringsstyrd information såsom trafikinformation, information vid bytespunkter, kampanjer och information samt nyheter från Expressen, Di TV, sport, väder och reklam. Allt material sänds utan ljud för att inte störa. Vår avtalspart GeoSignage har rätt att visa reklam under 40 procent av visningstiden per år på den, dock under högst 40 procent av visningstiden per vecka. EU-projektet Interconnect, som drivs av Region Blekinge, är med och delfinansierar projektet. Interconnect syftar till att främja kollektivtrafikresor i och mellan regionerna i Södra Östersjöområdet. Region Blekinge är projektägare med samverkanspartners i Danmark, Estland, Litauen, Polen, Tyskland och Danmark. Projektet pågår under perioden juli 2017 – september 2020 och finansieras av Interreg Södra Östersjöprogrammet.

Utbildning för bussförare

För att bättre kunna hjälpa personer med rörelsehinder och bemöta våra kunders förväntningar på kollektivtrafiken har vi tillsammans med Bergkvarabuss utbildat och certifierat bussförarna. Vi arrangerade inspirations- och utbildningskvällar där kunden stod i centrum och under kvällarna varvades diskussioner med övningar kring bemötande och service. Utbildningen arrangerades och genomfördes till stora delar av vår personal, Bergkvarabuss anlidade Magnusson & Kennberg Varumärkesutveckling för delar av utbildningen.



**Crew
på
turné**

Att finnas på plats nära våra kunder är en viktig del av vårt varumärkesarbete. Vi finns ute på strategiska platser för att hjälpa till, svara på frågor och framförallt lyssna på vad våra kunder har för önskemål och synpunkter och för att rekrytera nya kunder. Under sommaren 2018 hade vi fem ungdomar mellan 15 och 21 år som bildade vårt Crew. De reste runt och visade upp Blekingetrafiken vid ca 50 tillfällen mellan juni och augusti. Crewet medverkade på flera av sommarens festivaler,



men också på evenemang som näringslivsdagar, BTH terminsstart, seniormässor, i länets gallerior och på torg.

Certifiering av bussförare

Tillsammans med Bergkvarabuss genomför vi certifieringar av bussförare för att de, bland annat, ska kunna hjälpa personer med rörelsehinder och bemöta kundernas förväntningar. I dagsläget har 364 förare certifierats och framöver kommer arbetet inrikta sig på de nya förare som ansälls.

BoKlokt och res ännu klokare

Att flytta innebär en stor förändring i livet och det är även ett tillfälle när man byter till nya vanor. I samband med att BoKloks lägenheter i Karlskrona blev klara i början på 2018 passade vi på att välkomna de nyinflyttade med ett erbjudande om bättre resevanor. Till samtliga hushåll skickades "prova-på-biljetter" i form av ett Resekort laddat med Reskassa tillsammans med information om hur du reser till och från området.

Utveckling av hållplatser och bryggor

Under 2018 har vi installerat 22 nya cykelställ, med närmare 200 platser, vid hållplatser runt om i länet. För att göra det enklare att kombinera olika färd sätt har dessutom en pendlarparkering med plats för 10 bilar anlagts i vid hållplatsen TitanX i Mjällby.

Med hjälp av 81 ny realtidsskärmar får våra resenärer nu ännu bättre koll på när bussen eller båten kommer.



I hållplatsunderhållet ingår tyvärr även hantering av skadegörelse. Totalt sett har 132 rutor behövts bytas ut efter att de blivit sönderslagna.

Fler följer oss!

På vår Facebook och Instagram får du matnyttig reseinformation, användbara tips och ett och annat skratt. Innan året tog slut hade både vårt Instagram-konto och vår Facebook-sida växt till fler än 1 000 följare vardera.

Under 2018 besöktes hemsidan 1,2 miljoner gånger, blekingetrafiken.se blir en allt viktigare kanal för våra kunder som söker reseinformation.

Kombinerad mobilitet – framtidens kollektivtrafik?

Ett projekt, lett av Region Blekinge, Blekingetrafiken och Energikontor Sydost, för att minska koldioxidutsläppen för persontransporter påbörjades under 2018. Projektets fokus är att få fler Blekingebor att resa hållbart genom att förbättra möjligheterna att välja och kombinera olika färdmedel – till exempel kollektivtrafik, cykel och samåkning.

Sedan 2017 pågår ett arbete i ett projekt känt som Hämta som syftar till att underlätta samåkning i kombination med kollektivtrafik i Blekinge. Hämta har under 2018 gått från ide- och utvecklingsfas till testningsfas. Totalt har 61 personer fått prova tjänsten, och lärdomar från projektet är att arbetet med attityd- och beteendeförändring är minst lika viktigt som arbetet med de tekniska lösningarna. Genom ett bredare grepp under projektet Kombinerad mobilitet kommer attityder och beteenden få ökat fokus och betydelse.

Fler resegarantier än någonsin

Under 2018 har antalet utbetalda förseningsersättningar ökat med 44 procent jämfört med 2017, från 5 500 stycken till 8 000. Bristande punktlighet i tågtrafiken står för majoriteten av anledningarna till att förseningsersättningar delas ut, och i två tredjedelar av fallen är det anledningar som Trafikverket ansvarar för (till exempel trasiga växlar, signalfel, solkurvor och så vidare). Sommaren, och särskilt augusti, var ovanligt problematisk med över 2 000 ärenden på en månad.

Blekingetrafiken ansöker om ersättning hos Trafikverket

Den 1 juli 2018 infördes en ny järnvägstrafiklag som innebär att vi kan begära ersättning för förseningskostnader (så kallad regress) i de fall förseningen orsakats av Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare. Arbetsuppgiften är manuell och därmed tidskrävande. Vi har hittills ansökt om ersättning för perioden juli till november, men vet inte i skrivande stund resultatet.

Fler nöjda kunder under 2018

Varje månad tillfrågas 200 blekingebor om deras resvanor och åsikter om Blekingetrafiken. Bland annat får de frågan hur nöjda de är med oss, och under 2018 har andelen nöjda kunder ökat med 6 procentenheter, från 63 procent till 69 procent. Jämfört med andra kollektivtrafikbolag placerar det oss topp 5 i landet!

Satsning på förkortad väntetid i telefon har gett resultat

I kundundersökningen "Barometern för anropsstyrd trafik" (ANBARO) kan vi följa utvecklingen över vad våra kunder tycker om sin beställning av sjukresa och färdtjänst. En av frågorna som ställs till beställarna är vad man tycker om väntetiden i telefon, och det är glädjande att se att de åtgärder, bland annat återuppringning, som infördes 2016 och 2017 nu har gett resultat. Andelen beställare som nu är nöjda med telefontiden är 80 procent, jämfört med 71 procent 2017.

Prova-på-kampanj på Verkö

Ett av de bästa sätten att avgöra om något passar är att prova. Det tog vi tillvara på ute på Verkö där vi lanserade en Prova-på-kampanj för anställda på Roxtec och NKT. Kampanjen blev mycket uppmärksammasad och 100 personer anmälde sig. Av dessa passade 75 personer in i den reseprofil vi eftersökte och fick ett Resekort hemskickat till sig. Genom att

resenärerna även fyller i en Resedagbok får vi värdefull input på hur vi kan förbättra kollektivtrafiken.

Översikt resande, försäljning KOLBAR 2018

Resande

	2017	2018	Utveckling
Busstrafik	6 787 633	6 949 479	2,4%
Stadsbuss	5 120 398	5 249 056	2,5%
Regionbuss	1 214 355	1 229 863	1,3%
Kustbuss	417 174	434 856	4,2%
Flygbuss	35 705	35 705	0,0%
Tåg	2 174 420	2 076 614	-4,5%
Krösatåg	246 213	236 573	-3,9%
Öresundståg	1 712 663	1 624 497	-5,1%
Pågatåg	215 544	215 544	0,0%
Skärgårdstrafik	145 316	207 693	42,9%
Beställningstrafik	185 316	180 307	-2,7%
Totalt	9 292 685	9 414 093	1,3%

Försäljning

Biljettkategori	2017	2018	Utveckling
Enkelbiljetter	40 239 198 kr	44 471 718 kr	10,5%
Rabattbiljetter	54 376 808 kr	51 721 059 kr	-4,9%
Periodkort	40 912 006 kr	44 359 035 kr	8,4%
Totalt (inkl.moms)	135 528 011 kr	140 551 812 kr	3,7%

Försäljningskanal	2017	2018	Utveckling
Biljettautomat	53 346 770 kr	50 369 124 kr	-5,6%
Mobilbiljetter	6 252 181 kr	10 861 954 kr	73,7%
Ombord	14 911 859 kr	12 373 837 kr	-17,0%
Ombud	44 586 651 kr	48 290 364 kr	8,3%
Webshop	20 119 576 kr	19 748 994 kr	-1,8%

*Totalförsäljning redovisas inte under denna tabell då det finns andra inkomstkanaler samt avräkningar som inte applicerats ovan. Tabellen ämnar belysa utvecklingen per försäljningskanal.'

Kollektivtrafikbarometern

Kollektivtrafikbarometern är en för branschgemensam enkätundersökning som används för att följa utvecklingen av attityder gentemot den lokala kollektivtrafikmyndigheten och dess utbud. Varje intervjuperson får ett antal påståenden som hen ska ta ställning till på en skala från 1 till 5, där 1 betyder "Instämmer inte alls"/"Mycket missnöjd" och 5 betyder "Instämmer helt"/"Mycket nöjd". Svarsalternativen 1 och 2 kategoriseras som "Missnöjd" och 4 och 5 som "Nöjd". Nedan tabell visar utvecklingen för hur stor andel som säger att de är nöjda.

Det görs även en indelning av befolkningen i "Kunder" och "Allmänhet". Allmänheten är samtliga svaranden i undersökningen och kunder är de som angett att de reser med Blekingetrafiken minst en gång per månad.

Fråga	2017	2018	Utv.
Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Blekingetrafiken?			
Kunder	63%	69%	6%
Allmänhet	53%	55%	2%
Hur nöjd är du med din senaste resa med Blekingetrafiken?			
Kunder	78%	82%	4%
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid när jag reser med BT			
Kunder	54%	51%	-3%

Utvecklingen anges i procent men avser procentenheter i tabellen ovan.

Barometern för anropsstyrd kollektivtrafik (ANBARO)

Anbarö är Kollektivtrafikbarometerns motsvarighet för sjukresor och färdtjänstresor. De personer som ringer in och beställer någon av resorna får frågan om de vill ställa upp på en enkätundersökning om hur de upplevde allt från beställningen till resan. Intervjupersonerna ta ställning till en rad frågor där de får svara på en skala från 1-5 baserat på hur nöjda de är i respektive fråga. 1-2 kategoriseras som "Missnöjda" och 4-5 kategoriseras som "Nöjda".

Fråga	2017	2018	Utv.
Väntetiden i telefon	71%	80%	9%
Bemötande i telefon	93%	95%	2%
Bokningen	88%	89%	1%
Beställningen	89%	91%	2%
Förarens bemötande	92%	92%	0%
Föraren hittar	95%	94%	-1%
Restiden	92%	90%	-2%
Betyg för tryggheten när du gör en färdtjänst- eller sjukresa	82%	83%	1%
Betyg för hur färdtjänst- eller sjukresor fungerar över lag	77%	78%	1%
Sammanfattande betyg för själva resan	91%	89%	-2%
Sammanfattande betyg för hela resan (beställning & resa)	90%	90%	0%

Utvecklingen anges i procent men avser procentenheter i tabellen ovan.

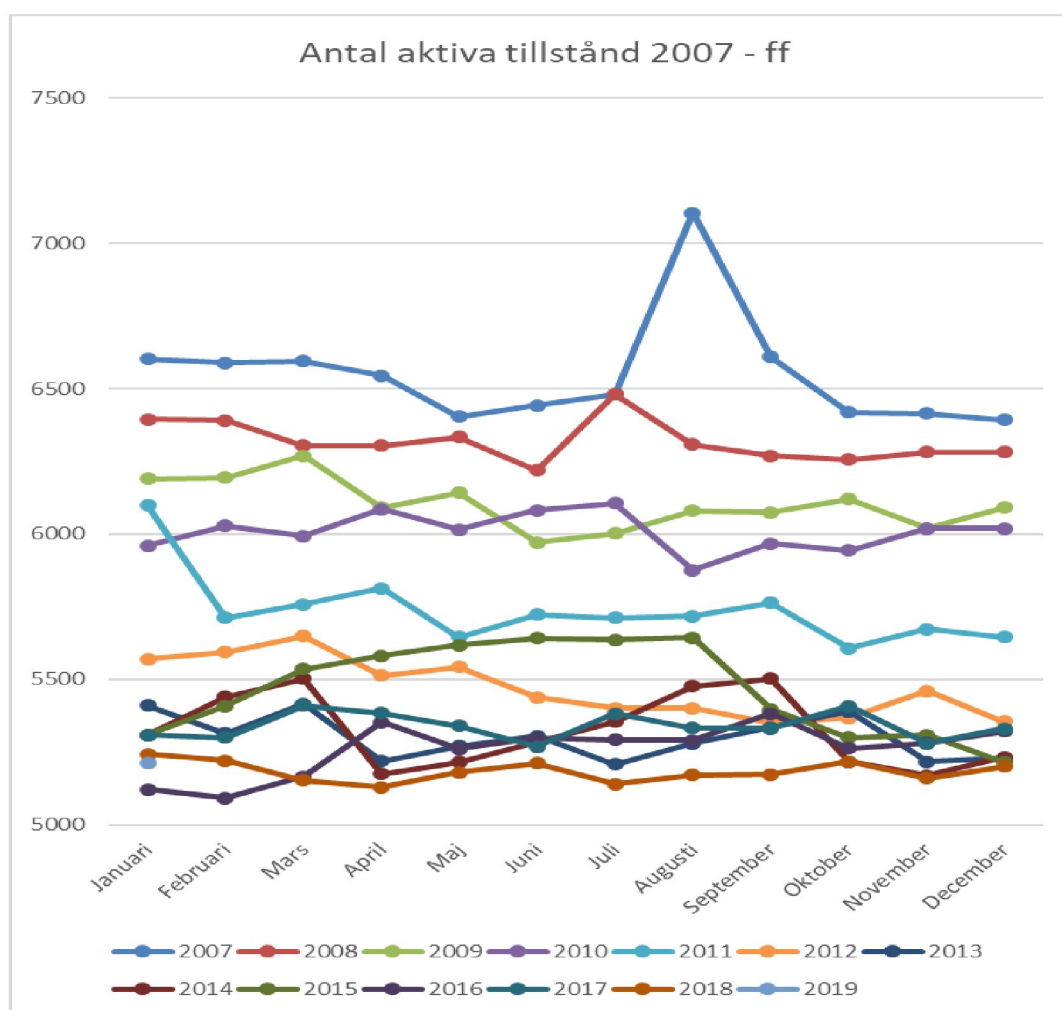
Trafiknämnden
2019-02-28

Rapport - Särskild kollektivtrafik

Färdtjänsthandläggning

Statistik färdtjänsttillstånd

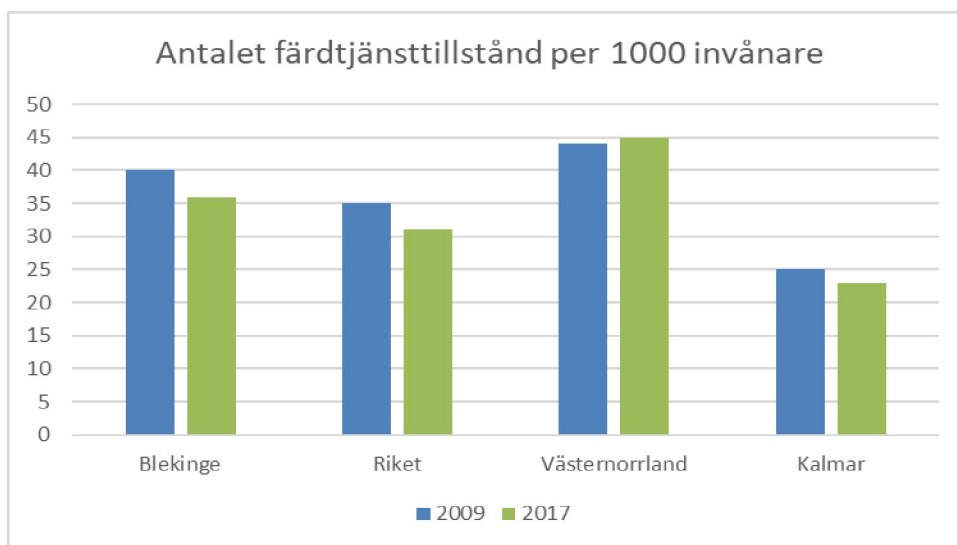
Antalet färdtjänsttillstånd var 2019-01-31 **5211**. Antalet har sedan 2012 hållit sig relativt stabilt och rört sig i spannet 5100 - 5600.



När Blekingetrafiken tog över färdtjänsten från länets kommuner 2000 fanns cirka 10000 tillstånd till färdtjänst. Den höga siffran kan delvis förklaras med brister i registerföringen. Från 2003 – 2014 uppdaterades färdtjänstregistret mot olika befolkningsregister med ojämna mellanrum vilket kan förklara de relativt stora variationerna i antalet tillstånd under denna period. Från 2014 uppdateras färdtjänstregistret varje vecka mot Skatteverkets Navet, vilket gör att registret alltid är aktuellt.

Från 2016 skickas inte längre personliga påminnelser till de färdtjänstkunder vars tillstånd går ut. Detta och den regelbundna uppdateringen av registret har bidragit till en successiv minskning av antalet tillstånd trots att tillstånd till färdtjänst idag beviljas mer generöst än tidigare. Andelen hela avslag på ansökan om färdtjänst är idag 5% mot tidigare som mest 11%.

Nedan visas siffror från Trafikanalys som sammanställer statistik sedan 2009. Diagrammet visar förändring avseende färdtjänstillstånd, dels jämfört med riket som helhet dels jämfört med Västernorrland som ligger högst i riket och Kalmar som ligger lägst.



Ledsagare

Antalet tillstånd till ledsagare beviljade enligt Lag om Färdtjänst var 2019-01-31 **804**. Antalet tillstånd till ledsagare beviljade enligt lokalt regelverk (för personer som bor i särskilt boende eller har en grav synnedsättning) var **1030**.

40 personer har tillstånd till två ledsagare vid resa.

Rullstol

1275 personer har intyg att resa får ske sittande i rullstol (närmare 25% av resenärerna) vilket är en marginell minskning. Behov av resa sittande i rullstol måste intygas av förskrivare som även ser till att aktuell rullstol uppfyller tillverkarens föreskrift för användning som säte vid färd, detta av säkerhetsskäl.

Ensamåkning

15 personer är undantagna från samplanering (har ensamåkning).

Allmänt

Färdtjänstillståndet villkoras inte avseende var, när eller hur mycket den färdtjänstberättigade får resa inom färdtjänstområdet. Oavsett funktionsnedsättning gäller samma regler. Färdtjänst till hållplats tillämpas inte, inte heller samordning mellan färdtjänst och allmän kollektivtrafik. Plats för en medresenär är garanterad och 24 RIAK-resor (Resa I Annan Kommun) får göras/kalenderår.

Mer information och detaljer om den lokala tillämpningen av Lag om Färdtjänst och Lag om Riksfärdtjänst finns i Regelverk för Färdtjänst med tillämpningsanvisningar samt i Regelverk för Riksfärdtjänst med tillämpningsanvisningar.

Handläggning

Handläggningstiden har efter nyår minskat till omkring två veckor för nya ansökningar utan förtur. Ansökningar om riksferdtjänst handläggs direkt vid ankomst.

Bemanningen är tre handläggare som arbetar 100% och en som arbetar 60%. Antalet ärenden (nya tillstånd, förlängda tillstånd, tilläggsansökningar och riksferdtjänst) är omkring 2000/år.

Anpassning av blanketter, information och arkiv har gjorts med hänsyn till GDPR. Ett projekt för gallring och uppdatering av arkiv, både analoga och digitala, pågår med hjälp från Sydarkivera.

Riksferdtjänst

Riksferdtjänst och ferdtjänst ses ofta som två lagar med samma utformning och målgrupp. Det rör sig dock om två mycket olika lagar som delvis vänder sig till olika målgrupper.

Kortfattat kan skillnaden uttryckas i att ferdtjänst måste anordnas av huvudmannen, att rätten till ferdtjänst bedöms utifrån vad personen klarar självständigt och att resor till mycket stor del därför sker med bil dörr till dörr. Riksferdtjänst innehåller ingen skyldighet att anordna resor, endast ersätta merkostnader, rätten till resa med riksferdtjänst bedöms utifrån vad personen klarar tillsammans med en ledsagare varför dessa resor i mycket stor utsträckning kan ske med de allmänna kommunikationerna.

Riksferdtjänst används i mycket liten utsträckning i Blekinge. Detta bekräftas i senaste rapporten från Trafikanalys vilken redovisar siffror från 2017. Enligt den har Gotland lägst andel resenärer som använder riksferdtjänst, 0,1/1000 invånare. Blekinge och Skåne ligger lika med 0,2 /1000 jämfört med Västerbotten som har högst andel, 3,3/1000. Genomsnittet för riket är 1,2/1000 invånare.

Antalet resenärer som ansöker och beviljas riksferdtjänst i Blekinge har minskat mycket kraftigt jämfört med början av 2000-talet då resor i betydligt högre utsträckning beviljades med taxi. Trenden verkar vara bestående även om antalet kan variera något år från år. Idag beviljas nästan uteslutande resor med allmänna kommunikationer och ledsagare vilket är i enlighet med lagens intentioner.