

Mötesbok: Trafiknämnden (2019-09-26)

Trafiknämnden

Datum: 2019-09-26

Plats:

Kommentar:

Dagordning

Val av justerare samt tid för justering

Godkännande av föredragningslista

Anmälan om protokolljustering

Utbildning nytt biljett- och betalsystem

Ärenden för beslut

§ 76/19 Delårsbokslut augusti 2019 för Blekingetrafiken	3
§ 77/19 Sammanträdesplan 2020 för Trafiknämnden	35
§ 78/19 Priser och produkter Blekingetrafiken 2020	39
§ 79/19 Fordonsförvaltning Öresundståg	45
§ 80/19 Svar på skrivelse från Centerpartiet i Sölvesborg	50
§ 81/19 Regelverk för färdtjänst, ändring	52

Rapporter

Delegationsärenden

Anmälningsärenden

Nästa sammanträde

Övriga dokument

Övriga dokument trafiknämnden den 26 september 2019	64
---	----

Blekingetrafikens stab
Maria Purnell

2019-09-19

Ärendenummer 2019/01750
Dokumentnummer 2019/01750-1

Till Trafiknämnden

Delårsbokslut augusti 2019 för Blekingetrafiken

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att godkänna tertialrapporten
2. att beslutet justeras omedelbart

Sammanfattning

Trafiknämnden ska enligt direktiv upprätta tre rapporter under verksamhetsåret: Tertialrapport per 30 april 2019, delårsbokslut per 31 augusti 2019 samt årsbokslut för helåret 2019.

Den andra rapporten, Delårsbokslut per 31 augusti 2019, har upprättats enligt instruktion. Delårsbokslutet återfinns i bilaga 1.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Delårsbokslut augusti 2019 för Blekingetrafiken

Dokumentnamn: Delårsrapport augusti 2019		Revision: 01
Dokumenttyp:	Dokumentnummer:	
Detta dokument gäller för:	Funktionsområde:	
Dokumentansvarig: Sören Bergerland	Beslut av: Trafiknämnden	
Beslut datum: 2019-09-26	Nästa revidering:	

2019-09-19

Ärendenummer: 2019/01750

Innehåll

1	Sammanfattning.....	5
2	Perspektivet invånare och samhälle	7
2.1	Inriktningsmål – ett attraktivt Blekinge.....	7
2.2	Inriktningsmål – en god och jämlik hälsa.....	8
2.3	Inriktningsmål – god tillgänglighet.....	10
2.4	Inriktningsmål – ett hållbart näringsliv.....	11
3	Perspektivet kvalitet och process.....	12
3.1	Inriktningsmål – god kvalitet i Region Blekinges tjänster och samverkansprocesser.....	12
3.2	Inriktningsmål – en digitaliserad verksamhet	13
4	Perspektivet kompetens	15
4.1	Inriktningsmål – ett engagerat medarbetarskap	16
4.2	Inriktningsmål – säkrad kompetensförsörjning nu och i framtiden	18
5	Perspektivet miljö och hållbarhet	19
5.1	Inriktningsmål – En hållbar verksamhet	19
6	Perspektivet ekonomi.....	20
6.1	Inriktningsmål – ekonomi med god kostnadskontroll.....	20
6.2	Inriktningsmål – långsiktig ekonomisk planering	22
7	Verksamhetsuppföljning.....	24
7.1	Verksamhetsstatistik	24
7.1.1	Resande	24
7.1.2	Total försäljning januari – augusti 2018 jämfört med januari – augusti 2019.....	24
7.1.3	Särskild kollektivtrafik.....	25
8	Uppföljning medarbetare.....	26
8.1	Statistik för perioden 1 januari – 31 juli 2019.....	26
8.2	Inhyrd personal	27
8.3	Arbetsmiljö och hälsa	27
8.4	Kompetensförsörjning.....	27
8.5	Värdegrundsarbete.....	28
9	Ekonomisk uppföljning	28
9.1	Utfall och prognos	28
9.2	Prognosförklaring	30

9.3	Investeringar	30
Bilaga.	Formulär FR1 för Blekingetrafiken, uppföljning, prognos och budgetavvikelse per 2019-08-31	31

1 Sammanfattning

Nuvarande biljettsystem stängs ned den 14 december. Kunderna kommer att kunna åka som vanligt med Resekortet fram till dess. Det nya biljettsystemet är ett samarbetsprojekt tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafiken som utvecklas under hela 2019 och framöver. I och med det nya biljettsystemet öppnas möjligheter att kunna vara lyhörda och ha kunden i fokus. Den första pusselbiten i det nya biljettsystemet är en ny app som lanserades i mars. I samband med att appen lanserades infördes även beslutade priser och rabatter. De nya rabatterna tar kunderna del av via appen fram till mitten av december. Vi har sedan i mitten av mars varit på turné och vid det här laget besökt 43 platser där vi informerat om den nya appen. På plats berättar och svarar vi på frågor om det nya biljettsystemet och våra nya rabatter. För de som behöver hjälper vi även till att ladda ned appen, visar hur den fungerar och hur man använder den i vår trafik. Under året kommer även de kunder som varken vill eller kan använda sig av en app kunna ta del av rabatterna då vi utvecklar nya kort. Våra ombud kommer att finnas kvar och all utrustning för försäljning ersätts. Under hösten blir det även möjligt att köpa resor över länsgränser och till Danmark. Skolor och företagskunder kommer att få möjlighet att själva administrera sin Resekort, vilket kommer att snabba upp och förenkla beställning samt distribution av biljetter.

Tre riktade marknadsföringskampanjer har genomförts, dels till bostadsområden där Blekingetrafiken har snabbussar, dels för Hasslö- och Sturköpendel, detta för att påminna allmänheten om framför allt möjligheter till pendling. Marknadsföringsinsatser efter sommaren fokuserar på det nya biljettsystemet för en så smidig övergång som möjligt.

Upphandlingen avseende Öresundstågstrafik har avslutats och tilldelningsbeslut fattats med SJ som entreprenör med trafikstart i december 2020. Byggnation av ny tågdepå i Hässleholm fortlöper och anläggningen kommer att hyras av SJ. Samtliga Öresundståg kommer att underhållas vid depån från december 2020, då det nya Öresundstågavtalet träder i kraft.

Evenemangstrafiken är ett bra sätt att intressera nya kunder för kollektivtrafik. Genom ett väl inarbetat koncept som under perioden har utvecklats fortsätter Blekingetrafiken att under stora evenemang köra extra turer och fler orter har kunnat nyttja denna under sommaren.

Efter fjolårets succé upphandlades skärgårdstrafik till Utklippan igen på uppdrag av Karlskrona kommun. Samtliga avgångar har i stort sett varit fullbokade och vid överbokning har extratur satts in.

Den 1 juli 2018 infördes en ny järnvägstrafiklag som ger möjlighet att kunna begära ersättning för förseningskostnader (så kallad regress) i de fall förseningen orsakats av Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare. Arbetsuppgiften är manuell och därmed tidskrävande. Trafikverket har hittills bara handlagt och ersatt en liten del av ansökningarna. Även Svensk Kollektivtrafik har försökt få Trafikverket att förenkla processen. Bland grannlänerna i syd var det i våra bara Blekingetrafiken och till viss del Hallandstrafiken som har nyttjat möjligheten till regress. De andra länen har ansett att det är för tidskrävande att ansöka.

För att förbättra informationen till resenärerna har Blekingetrafiken i samarbete med Trafikverket bytt ut samtliga informationsskärmar mot en större modell med bättre läsbarhet i informationstorn och i informationsväggar på stationer och resecentrum i länet. I busstrafiken har det också genomförts åtgärder för att förbättra realtidsinformation och på samtliga hållplatser med mer än 100 påstigande dagligen finns nu realtidsskyltar.

Under årets första månader har ett arbete med att förbättra och förenkla informationen om skärgårdstrafiken i länet genomförts. Arbetet omfattade dels enhetliga trafikeringstider, dels förbättrad information med uppdaterade tidtabeller och informationstavlor i anslutning till skärgårdsterminalerna vilket uppskattats av kunderna.

Utrustning av hållplatser med fler cykelställ har gjorts tillsammans med Trafikverket runt om i länet, ca 15 hållplatser har fått nya cykelställ.

Blekingetrafiken deltar i ett samarbetsprojekt, Kombinerad mobilitet, med syftet att minska koldioxidutsläpp för persontransporter. Projektet startade under 2018 och fokuserar på att få fler Blekingebor att resa hållbart genom att förbättra möjligheterna att välja och kombinera olika färdmedel – till exempel kollektivtrafik, cykel och samåkning.

Upphandling av skolskjutstransporter i Karlshamns kommun har genomförts och avtal har tecknats gällande perioden fram till sommaren 2024.

Upphandling avseende serviceresor har avbrutits då kostnadsläget i inkomna anbud ansågs för höga. Ny upphandling kommer att genomföras. I avvaktan på nytt avtal kommer optioner i tidigare avtal kommer att nyttjas.

Region Blekinge har tagit beslut om att ge AB Transitio uppdrag att anskaffa nya fordon till Kröstågstrafiken.

Nytt statistik- och analysverktyg har introducerats och kommer vara en användbar analysplattform för fördjupad analys av trafikutbudet och hur Blekingetrafikens tjänster uppfattas av kunder och allmänheten.

Verksamheten hade fyra studerande har anställts i BLI under sommaren och fem ungdomar i Blekingetrafikens turnerande Crew.

Under årets första månader låg stort fokus på att komma in i den nya organisationen och att säkerställa att våra medarbetare har en god arbetsmiljö. Vi har lagt mycket tid på alla ska få rätt arbetsverktyg, komma åt alla IT-system samt att försöka åtgärda alla övriga problem som har uppstått i sammanslagningen. Trots det kvarstår hinder som gör Blekingetrafikens medarbetare inte kan arbeta lika effektivt som innan sammanslagningen.

2 Perspektivet invånare och samhälle

Invånare- och samhällsperspektivet beskriver de viktigaste målsättningarna för att invånarnas behov ska tillgodoses på bästa sätt och för att skapa en attraktiv region för invånare, näringsliv och besökare.

Perspektivet omfattar även målsättningar inom servicekvalitetsområdet för Region Blekinge som till exempel tillgänglighet, bemötande och delaktighet.

2.1 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.

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Resenärer nöjda med Blekingetrafiken	63 % 2017-12-31	72 % 2019-12-31	Osäkert om målvärdet uppnås
Allmänheten nöjda med Blekingetrafiken	53 % 2017-12-31	55 % 2019-12-31	Osäkert om målvärdet uppnås
Kollektivtrafikresenärer nöjda med senaste resan	78 % 2017-12-31	85 % 2019-12-31	Osäkert om målvärdet uppnås

En anpassning av Blekingetrafikens utbud är en ständigt pågående process, där punktlighet, tillgänglighet och kapacitet är i fokus. Informationsarbete sker genom kontakt med olika intressegrupper (kunder och allmänhet) samt Crew på plats där kunder och allmänhet rör sig. Internt arbete fokuserar på att ge kunder snabb handläggning och god service. Arbete med utbildning och certifiering av förare och ombordpersonal är en ständigt pågående process. Omfattande resegarantiärenden som beror på återkommande störningar i infrastrukturen för tågtrafiken kan ge lägre kundnöjdhet. Många frågor och funderingar medarbetare möter i kontakter med kunderna gällande nytt biljettsystem pekar på att kundnöjdheten tillfälligt kan sjunka i slutet av året då nuvarande biljettsystem fasas ut.

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

Skapa förutsättningar för en attraktiv boendemiljö och samhällsservice:

Samtliga nämnder ska omsätta den regionala utvecklingsstrategin (RUS) i sin verksamhet 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.

Förmedla bilden av det attraktiva Blekinge:

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 gjort succé och resandet är i stort haroförändrat trots att det varit en ”normal” svensk sommar i år. Arbetet med att utveckla evenemangstrafik för Blekingebor och turister fortsätter. Fokus har lagts på att även kunna ta sig från landsbygden till evenemang med kollektivtrafik, exempel på orter är Åryd, Hallabro, Backaryd, Hällevik och Trummenäs. Målsättningen är att öka tillgängligheten till evenemang och besöksmål inom det ordinarie linjenätet. Att göra det enkelt att resa med kollektivtrafik både i städer och på landsbygd där det är möjligt prioriteras.

Utveckla varumärket för Region Blekinge:

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. Samtliga bussar och servicefordon i Blekingetrafikens regi och anslag i väderskydd har försetts med Region Blekinges sigill för att visa tillhörighet till modervarumärket.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Genom att koppla Region Blekinges sigill till Blekingetrafikens varumärke i kommunikation till kunderna bidrar det till att stärka Region Blekinges varumärke.

2.2 Inriktningsmål – en god och jämlik hälsa

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 vilket nu fått genomslag i resandet. Resenärer som tar med cykel på båtpendlar blir också allt vanligare.

Under året har fler hållplatser i länet utrustats med cykelställ för att förenkla kombinerat resande cykel/kollektivtrafik.

Indikator	Ingångsvärde (ange mätpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Kollektivtrafikens andel av motoriserade transporter ska öka	13 % 2013	Ökad andel utgången 2019	Målvärdet uppnås

Den allmänna trenden är ett ökande kollektivt resande vilket bidrar till en god och jämlik hälsa. En offensiv marknadsföring genom att vara på plats där allmänhet och kunder finns och visa på de möjligheter som erbjuds är ett effektivt arbetssätt för att få nya resenärer. Samarbete med kommunerna och internt i regionen ger ökad andel årsabonnemang och därmed återkommande resenärer. Evenemangstrafik är en bra inkörsport för ovana kollektivresenärer att testa kollektivtrafik.

Dialog med kommunerna och Trafikverket är viktig för att prioritera kollektivtrafiken i samhällsbyggnadsarbetet.

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

Utöka förebyggande och hälsofrämjande insatser i Region Blekinge:

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

Kollektivtrafiken bidrar till attraktivare boendemiljöer. Kollektivtrafikresandet ökar och bidrar till mindre fordonstrafik i städerna genom mindre utsläpp och buller. Parkeringsplatser kan frigöras till attraktiva ytor i staden som kan användas effektivare för grönytor eller bebyggelse där Stortorget i Karlskrona är ett gott exempel. Genom att välja kollektivtrafiken finns förutsättningar för en bättre hälsa. Kollektivtrafiken är till stora delar anpassad för människor med funktionsvariation och ett ständigt utvecklingsarbete pågår.

Genomföra insatser för en mer jämlik hälsa i samverkan:

Samtliga nämnder ska omsätta kommissionens förslag i sina verksamhetsplaner.

Kollektivtrafiken bidrar till vidgade arbetsmarknadsregioner, mindre klimatutsläpp och bidrar till ökad jämlikhet.

Genomföra insatser för en mer jämlik hälsa i samverkan:

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

Kollektivtrafiken är som ordet säger ”kollektiv” och fokus ligger på kundgrupper snarare än individer, vilket är kärnan i syftet med verksamheten. Genom att fokusera på olika kundgruppers behov såsom t.ex. pendlare och sällanresenärer skapas attraktiv kollektivtrafik.

Att vara en attraktiv arbetsgivare med medarbetare som står i centrum genomsyrar arbetet i Blekingetrafiken. Löpande dialog mellan chefer och medarbetare och tvärfunktionellt dagligt arbete utvecklar såväl individer som verksamhet. Ett hinder för detta arbete är den ökade administration som uppstått efter sammanläggningen. Från att arbeta mer situationsanpassat är nu det dagliga arbetet mer styrt av policys, rutiner och tröga administrativa system.

Vid planering av arbetet tas hänsyn till medarbetares kompetens och eftersträvan att upprätthålla en god

arbetsmiljö säkerställs 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.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Genom en attraktiv kollektivtrafik som nyttjas av många, bidrar Blekingetrafiken till bättre hälsa för individen och en bättre livsmiljö i Blekinge.

2.3 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.

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Samtliga fordon på i Blekinges linjetrafik på land ska vara tillgänglighetsanpassade		100 %	Målvärdet uppnås
Tillgänglighetsanpassning av båtar ska beaktas vid upphandling i skärgårdstrafiken.		100 % där möjligt	Målvärdet uppnås
Införa resenärsinformation om hållplatsernas utformning senast 2019		Resenärsinformation klar vid utgången av 2019	Målvärdet uppnås
90 % av alla större hållplatser ska vara tillgänglighetsanpassade 2019		100 % där möjligt	Osäkert om målvärdet uppnås

Ett nytt biljett- och betalsystem är under utveckling tillsammans med Skånetrafiken och Östgotatrafiken. Den 4:e mars introducerades Blekingetrafikens nya app med möjlighet till resor inom länet och betalning med Swish vilken mottagits väl av kunderna. Ett ständigt utvecklingsarbete pågår i appen för att förbättra och förenkla för resenärerna. Det finns digital tillgång till biljetter och information genom Blekingetrafikens hemsida som också är under ständig utveckling för att göra kundens resa så enkel som möjligt.

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.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser sker i samarbete med väghållaren, dvs. kommunerna och Trafikverket. Eftersom det saknas förutsättningar, framför allt i Karlskrona kommun för att göra de åtgärder som krävs för att nå målet är det i dagsläget osäkert om målet uppfylls.

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

Utveckla tillgängligheten till Region Blekinges verksamheter:

Samtliga nämnder ska säkerställa god tillgänglighet till sina verksamheter.

Blekingetrafiken arbetar aktivt för att kollektivtrafiken ska kunna användas av så många som möjligt. Kontinuerligt arbete med att uppdatera information på hållplatser och på webben prioriteras samt att få ett nytt biljettsystem på plats som bättre möter dagens behov. Sociala medier är ett effektivt verktyg för att kunna informera kunder och besvara frågor.

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

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

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. I den tågstrategi som är under framtagande ligger fokus på att beskriva det behov som finns på infrastruktursatsningar för att minska restidshandikappet framför allt i Öresunds-tågsregionen för Blekingebor.

För att kunna ta emot ökande reseolymer 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. I samarbete med Bergkvarabuss har satsning gjorts med början i augusti på större bussar med fler sittplatser.

För att möjliggöra längre tågresor norrut har det startats möjlighet att åka anropsstyrd tåganslutning till tidiga avgångar och sena ankomster i Emmaboda. Efterfrågan på anropsstyrd linjetrafik ökar också vilket innebär att resurserna för detta tas i anspråk i ökad omfattning. Landsbygdssatsningar görs fortlöpande i samråd med kommunerna, utökade resmöjligheter i Hallabro, Kättilsmåla, Gränum, Trummenäs, Fågelmara, Eringsboda och Järnavik har tillkommit.

Kapaciteten har även utökats i skärgårdstrafiken under 2019, t.ex. Karlskrona-Stenshamn-Utklippan. Större båtar och en ny båt har satts in på linjen Kastellet – Tjurkö och Hop-on Hop-off.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Blekingetrafiken bidrar till ökad tillgänglighet genom att utveckla kollektivtrafiken där det finns underlag för att resa kollektivt och göra resandet enkelt genom bra information och aktuella digitala verktyg. Genom att erbjuda goda pendlingsmöjligheter mellan sjukhusets lokaler i Karlshamn och Karlskrona bidrar Blekingetrafiken till verkställandet av den nyligen beslutade resepoliticy för Region Blekinges medarbetare.

2.4 Inriktningsmål – ett hållbart näringsliv

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Kollektivtrafikens andel av motoriserade transporter ska öka	13 % 2013	Ökad andel utgången 2019	Målvärdet uppnås

Blekingetrafiken arbetar aktivt med företag i länet för att kunna erbjuda årskort till medarbetare som en konkurrensfördel vid rekrytering. Blekingetrafiken bidrar också till en rörlig arbetsmarknad, vilket innebär att man kan bo i Blekinge och arbeta någon annanstans i länet eller utanför länet.

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

Samtliga nämnder ska främja innovationer inom sitt ansvarsområde.

Innovationer är 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. Den nya appen möjliggör bl.a. ett digitalt periodkort vilket efterfrågats av pendlare.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Blekingetrafiken bidrar till ett hållbart näringsliv genom att erbjuda attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik med anpassade lösningar för företaget. Trafiken anpassas så det är möjligt att pendla till och mellan större arbetsplatser i länet.

3 Perspektivet kvalitet och process

Perspektivet kvalitet och process lyfter fram områden som påverkar kvaliteten i de tjänster Region Blekinge levererar. Kvaliteter som invånaren själv kan bedöma, exempelvis tillgänglighet, bemötande och delaktighet innefattas i perspektivet invånare och samhälle. Kvaliteter som är svåra för invånaren själv att bedöma, exempelvis medicinska resultat, omvårdnadsresultat, patientsäkerhet, driftsäkerhet och miljöpåverkan finns under det här perspektivet och benämns som kärnkvalitet. För att leverera god kvalitet behövs ändamålsenliga, resurseffektiva och flexibla processer i verksamheten.

3.1 Inriktningsmål – god kvalitet i Region Blekinges tjänster och samverkansprocesser

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Uppföljning av privata utförare enligt kommunallagen	-	Efterlevd lagstiftning	Målvärdet uppnås
Inga prispåslag vid passering av länsgräns efter 2017	Pågår i Sydtaxe-samarbetet, ej klart	Inga prispåslag vid passering av länsgräns	Målvärdet uppnås

Indikator	Ingångsvärde (ange mättpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Utreda betalningsrutiner senast 2019	Pågår	Effektivare betalningsrutiner i och med införande av nytt Biljett- och betalsystem	Målvärdet uppnås

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.

I och med lansering av nytt biljettsystem i december kommer prispåslaget vid passering av länsgräns tas bort. Det nya biljettsystemet innebär effektivare betalningsrutiner och nya förutsättningar för såväl privatpersoner som företag att betala på andra sätt än tidigare.

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

Samtliga nämnder ska genomföra insatser för en omställning till ett processororienterat arbetssätt.

Blekingetrafiken har redan idag ett processororienterat arbetssätt där det gör nytta. Införandet av nytt biljettsystem görs agilt. Blekingetrafikens egenkontroll, dvs att leverans sker enligt avtal, görs processororienterat för att i möjligaste mån säkerställa effektiva resor för resenärerna.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Blekingetrafiken är en verksamhet som berör många i sin vardag och daglig input ger ett naturligt engagemang och fokus på kvalitetsarbete. Med ett snitt på 26 000 resor om dagen sker det ständigt saker som utmanar verksamheten att bli lite bättre dag för dag.

3.2 Inriktningsmål – en digitaliserad verksamhet

Indikator	Ingångsvärde (ange mätpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Högt förtroende hos resenärerna att bussen är i rätt tid	42 % 2014-12-31	50 % 2019-12-31	Målvärdet uppnås
Nytt biljett- och betalsystem	I början av 2017 kom besked om att option ej kan utnyttjas för nuvarande biljettsystem och ett systembyte blir nödvändigt senast december 2019	Nuvarande biljett- och betalsystem utbytt december 2019	Målvärdet uppnås

Blekingetrafiken bygger på och är beroende av digitala lösningar för att trafiken ska fungera, exempel är fordonsdatorer, bokningssystem, realtidsinformation, biljettsystem mm. Digitalisering är en förutsättning för en kundanpassad kollektivtrafik och verksamheten arbetar ständigt med utveckling av digitala tjänster. Efterhand som ny stadstrafik lanserats har realtidsskyltar satts upp för att underlätta för kunderna att kunna se när bussen kommer. Realtidsskyltar finns nu på de hållplatser som planerats utifrån antal resande. 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.

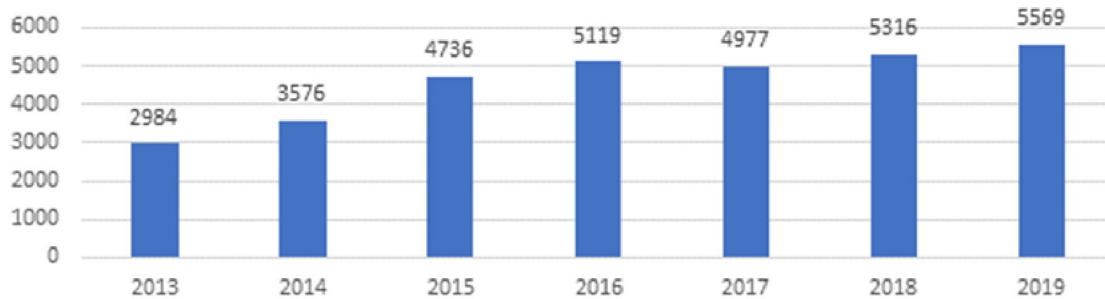
Insatsområden/uppdrag som bedöms viktiga för att nå en god måluppfyllnad

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

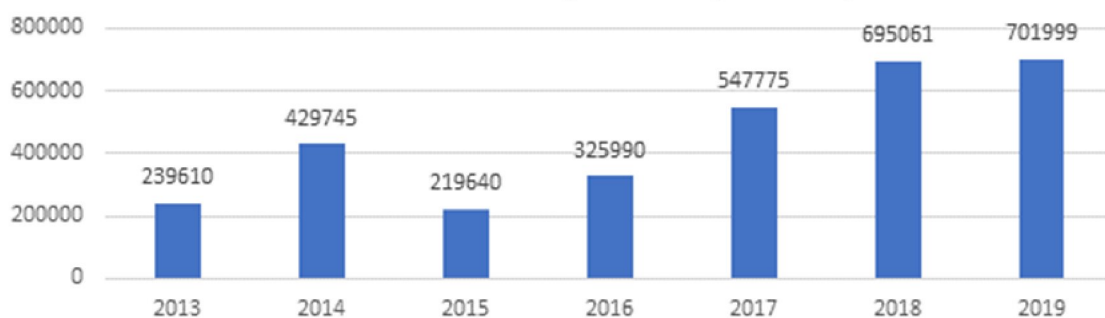
I affärs- och verksamhetsutveckling inom Blekingetrafiken är digitalisering en självklar fråga. Just nu pågår utveckling av ett nytt biljett- och betalsystem tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafiken som lanserades i mars 2019 genom en app. Utvecklingen fortsätter till ett fullskaligt kundsystem som successivt lanseras med nya funktioner. Genom ett agilt arbetssätt blir systemet dynamiskt och utvecklas i takt med kundernas förändrade behov. Det nya systemet möjliggör också bättre lösningar för ärendehantering, anropsstyrd trafik, statistik och uppföljning bara för att nämna några förbättringsmöjligheter.

Den 1 juli 2018 infördes en ny järnvägstrafiklag som ger möjlighet att kunna begära ersättning för förseningskostnader (så kallad regress) i de fall förseningen orsakats av Trafikverket eller annan infrastrukturförvaltare. Blekingetrafiken har ansökt om ersättning men ansökningsblanketten är komplicerad, fylls i manuellt och arbetet med att ansöka är därför mycket tidskrävande. Blekingetrafiken har vid flera tillfällen påpekat för Trafikverket att de borde införa ett lättare sätt att ansöka. Även Svensk Kollektivtrafik har försökt få Trafikverket att förenkla processen. Trots detta har bara ytterst begränsade förändringar gjorts i blanketten. Trafikverket har hittills bara handlagt och ersatt en lite del av ansökningarna. Bland grannlänerna i syd var det i våras bara Blekingetrafiken och till viss del Hallandstrafiken som nyttjat möjligheten till regress. De andra länen har ansett att ansöka är för tidskrävande. Antalet ansökningar om förseningsersättningar från kunderna fortsätter att öka. Liksom tidigare beror de flesta förseningarna i tågtrafiken på problem med infrastrukturen.

Antal ansökningar om förseningsersättning januari-juli



Utbetalad ersättning i kronor januari - juli



Våren 2015 trädde en ny lag i kraft som innebar bättre ersättning till resenärerna i händelse av försening. Bland annat sänktes gränsen för att få ersättning från 30 minuters till 20 minuters försening, ersättningen för taxiresor ökade och kravet på att visa biljett togs bort. Den nya lagen uppmärksammades i media.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

En modern IT-miljö med ett agilt förhållningssätt är kritiskt för att kunna utveckla tjänster utifrån kundernas behov vilka ständigt förändras. Därför passar inte Blekingetrafiken tjänsteutveckling och systemlösningar in i nuvarande förvaltningsmodell (PM3) som har långa ledtider och beslutsvägar. Samgåendet till en region har medfört komplikationer och hinder för verksamheten och vissa frågor är fortfarande inte lösta för det administrativa arbetet då möjligheten att påverka IT-miljön minskats avsevärt. Detta innebär frustration, stress och i förlängningen en försämrad arbetsmiljö för medarbetarna.

4 Perspektivet kompetens

Perspektivet kompetens omfattar målsättningar för att Region Blekinge ska ha den kompetens som behövs för att bedriva verksamheten. Det handlar dels om att kunna attrahera rätt medarbetare, dels om att kunna behålla och utveckla den kompetens organisationen redan har. Ett viktigt led i detta är att stärka arbetsgivarvarumärket. Perspektivet omfattar också målsättningar för utveckling av kompetens i Blekinge för att kunna matcha näringslivets behov av kompetens med den arbetskraft som finns tillgänglig.

4.1 Inriktningsmål – ett engagerat medarbetarskap

Under årets fyra första månader låg stort fokus på att komma in i den nya organisationen och att säkerställa att våra medarbetare har en god arbetsmiljö. Vi har lagt mycket tid på alla ska få rätt arbetsverktyg, komma åt alla IT-system samt att försöka åtgärda alla övriga problem som har uppstått i sammanslagningen. Trots det kvarstår hinder som gör att våra medarbetare inte kan arbeta lika effektivt som tidigare.

Indikator	Ingångsvärde (ange mätpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Medarbetarsamtal	2017-12-31	Årligen	Målvärdet uppnås
Långtidssjukskrivning (längre än 14 dagar)	2017-12-31	Ska ha en positiv utveckling där långtidssjukskrivningar minskar	Målvärdet uppnås
Korttidssjukfrånvaro (kortare än 15 dagar)	2017-12-31	Minst 85 % av medarbetarna som inte är långtidssjukskrivna ska som mest ha 5 sjukfrånvarodagar per år	Målvärdet uppnås

Medarbetarsamtal: Samtliga medarbetare har erbjudits ett lönesättande samtal under början av 2019. Nya medarbetarsamtal planeras till hösten 2019.

Långtidssjukskrivning: Det är två medarbetare som har haft mer än 14 dagars sjukskrivning på heltid under 2019. Den ena medarbetaren är tillbaka i arbete på heltid, den andra medarbetaren har slutat då denna hade ett sommarvikariat.

Korttidssjukfrånvaro: Det är endast 5 av 53 (inkl. sommarvikariat och tillfälliga anställningar) medarbetare som har mer än 5 sjukfrånvarodagar (9,4 % av medarbetarna).

Löneöversyn

Redan under hösten 2018 påbörjades arbete för att komma i fas med dåvarande Landstingets löneöversynsprocess, genom att vi då höll medarbetarsamtal i enlighet med Landstingets arbetssätt. Under årets första månader har samtliga medarbetare erbjudits ett lönesättande samtal tillsammans med sina chefer där de har fått besked om ny lön. Utöver de avstämningar som har gjorts centralt på Region Blekinge med respektive fackförbund har förvaltningens samverkansgrupp stämt av kvalitén i arbetet med löneöversynsprocessen. Stort fokus har legat på hur överlämningen har fungerat för de medarbetare som har fått byta avdelning/chef på grund av sammanslagningen.

Samverkan

Kommunalförbundet Region Blekinge har en god tradition kring att arbeta med facklig samverkan. Under årets första månader har arbete pågått för att få ihop en ny struktur för samverkansgruppen utan att försöka

tappa det goda arbetssätt som vi tidigare byggt upp. Arbete med ett nytt lokalt samverkansavtal pågår där representanter från Blekingetrafiken ingår i arbetsgruppen.

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

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

Lärande och kompetensutveckling

Kompetenshöjande insatser erbjuds till samtliga medarbetare i löpande dialog. Fokus ligger fortfarande på nytt biljettsystem och nytt analysystem i samband med detta. Medarbetare har deltagit i såväl internutbildningar som föreläsningar och andra kompetenshöjande insatser.

Jämställdhet

Jämställdhetsperspektivet finns med i det dagliga arbetet. Region Blekinge tog fram en ny likabehandlingsplan under 2017–2018. Efter det startades en rad aktiviteter som fortfarande genomsyrar verksamheten.

Arbetsmiljö

För att säkerställa god arbetsmiljö för medarbetarna har årshjulet för det systematiska arbetsmiljöarbetet uppdateras så att det överensstämmer med riktlinjer i den nya organisationen. Därefter har följande aktiviteter genomförts:

- Skyddsronde och brandskyddsronde i lokalerna för att se att medarbetarna har en god/säker fysisk arbetsmiljö och för att se att alla har den kontorsutrustning som de behöver. Handlingsplaner är upprättade med de åtgärder på problem som framkommit. Åtgärder som behöver göras med anledning av detta har tagits med berörda såsom fastighetsägare och kommer att följas upp.
- Översyn av den fysiska arbetsmiljön har skett med stöd av ergonom och uppföljning sker i dialog med Regionhälsan.
- Varje avdelning har arbetat med resultatet av medarbetarenkäten som genomfördes i december 2018.
- Blekingetrafikens ledningsgrupp har träffat representanter från Regionhälsan för att planera upp det fortsatta samarbetet. Ambitionen är att fortsättningsvis jobba lika nära Regionhälsan som tidigare när det gäller tidig rehabilitering, vilket har varit ett bra stöd för att sänka sjukfrånvaron de senaste åren.

Frisknärvaro

Det finns goda förutsättningar för friskvård genom nuvarande friskvårdsbidrag för Blekingetrafikens medarbetare, tillgång till gym och Regionhälsans utbud. Samtliga medarbetare erbjuds gratis deltagande i Blodomloppet, vilket kan vara en sporre för att komma igång med träning. Närhet till naturen är också positivt för exempelvis lunchpromenader. Ett aktivt arbete med tidiga rehabiliteringar vid behov kommer även fortsättningsvis att ske i samverkan med Regionhälsan eftersom det gett goda resultat tidigare år.

Hälso- och sjukvårdsnämnden och tandvårdsnämnden ska öka kompetensen i personcentrerat förhållningssätt i sina verksamheter, så att målen under perspektivet invånare och samhälle nås.

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 perspektivet kvalitet och process nås.

I dagsläget försvåras arbetet med ökad digitaliserad kompetens av processer inom Region Blekinge. De IT-stöd som erbjuds, och i vissa fall begränsad tillgång till IT-stöd, hämmar snarare än stöttar arbetet. Dessutom är processen för att få nya digitala verktyg på plats trög. Detta leder till större utmaningar var gällande ökad kompetens inom digitalisering jämfört med den gamla organisationen.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Den nya organisationen har inneburit mer administration och är en utmaning för att behålla engagemanget bland medarbetarna. En centralstyrd organisation med en stor stab i kombination med en otydlighet avseende ansvar och befogenheter gör att tvekan och oro för att göra fel hämmar chefer och medarbetare. Avsaknad av tillit leder till ineffektivt arbete och oförmåga till beslut. Trots den nya organisationens tillkortakommanden är medarbetarna som alltid engagerade i arbetet med planering och produktion av den dagliga verksamheten och fokus på kunderna. I en tillitsbaserad organisation borde stöd och samsyn vara vägledande för en framgångsrik sammanslagning vilket inte alltid är fallet.

4.2 Inriktningsmål – säkrad kompetensförsörjning nu och i framtiden

Indikator	Ingångsvärde (ange mättpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Medarbetarsamtal	Årligen	Årligen	Målvärdet uppnås

Samtliga medarbetare har erbjudits ett lönesättande samtal under början av 2019. Nya medarbetarsamtal planeras till hösten 2019.

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

Samtliga nämnder ska ta fram kompetensförsörjningsplaner för sitt ansvarsområde.

Arbetet med att ta fram en kompetensförsörjningsplan har påbörjats för verksamheten inom Blekingetrafiken och planeras vara färdig innan årsskiftet 2019.

I den upphandlade delen av verksamheten finns det utmaningar med att få medarbetare till transportyrken. Det är viktigt med fokus på YH-utbildningar eller motsvarande och att framhålla att ett arbete hos Blekingetrafikens entreprenörer i första hand är ett serviceyrke, inte ett transportyrke.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Säkrad kompetensförsörjning sker framför allt i upphandlingsarbetet då produktionen till största delen sker på entreprenad. En god dialog tillsammans med entreprenörer, arbetsmarknadens parter och utbildningsinstanser är en förutsättning för att säkerställa verksamheten.

5 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. För att kunna leva väl och behålla en god hälsa är vi beroende av en miljö som förser oss med ren luft, rent vatten och andra livsuppehållande naturresurser samt ett socialt hållbart samhälle där människors lika värde står i centrum. Region Blekinge är en viktig samhällsaktör och har stora möjligheter att bidra till en hållbar utveckling både genom att skapa förutsättningar för ett systematiskt miljö- och hållbarhetsarbete inom Region Blekinge som genom att ta hänsyn till miljö- och hållbarhetsfrågor vid beslut som påverkar regionen.

5.1 Inriktningsmål – En hållbar verksamhet

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Region Blekinge ska kräva förnybart drivmedel i all upphandlad linjelagd kollektivtrafik på land samt främja användningen av förnybara bränslen i övrig trafik	-	100 %	Målvärdet uppnås
Fordon med ny teknik för att minimera buller och utsläpp i stadsmiljö ska övervägas i samband med ny stadstrafik	-	Uppföljning av fordon i ny stadstrafik	Målvärdet uppnås

Blekingetrafiken spelar en viktig roll för det hållbara samhället då kollektivtrafiken i Blekinge är nästan helt fossilfri.

Utbyte av bussar har pågått med införande av Euro 6 som innebär mindre buller och lägre utsläpp. Utbytet är i stort sett klart, bara någon enstaka äldre buss i trafik som beräknas fasa ut innan årsskiftet 2019.

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

Samtliga nämnder ska utveckla ett systematiskt arbetssätt utifrån miljöledningsstandarden ISO14001:2015.

ISO standards används redan idag av entreprenörer Blekingetrafiken har avtal med.

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 främst en del av upphandlingsprocessen.

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. Verksamheten har fortsatt fokus på miljövänligt resande och deltar i videokonferenser istället för att resa då det är möjligt. Flygresor hålls till ett minimum liksom tidigare.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Genom att arbeta målmedvetet med hållbarhetsfokus både i upphandlingsprocesser och i det dagliga interna arbetet i verksamheten bidrar Blekingetrafiken till en hållbar verksamhet.

6 Perspektivet ekonomi

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

6.1 Inriktningsmål – ekonomi med god kostnadskontroll

Blekingetrafikens ram för 2019 bygger på beslut i fullmäktige och har fördelats enligt instruktion på IPDK. Blekingetrafiken har tidigare när det ingick i kommunalförbundet Region Blekinge budgeterats med ett nettoresultat lika med ett nollresultat, dvs lika stora intäkter som kostnader. Denna modell har byggt på en medlemsdialog som lett till finansiering av kommande års budget genom ett medlemsbidrag som finansierat nettot av kostnader och intäkter. Processen har inneburit möjlighet att besluta budget för kommande år först i december med så aktuella underlag som möjligt. I och med samgåendet med landstinget har budgetprocessen blivit längre och mer komplicerad och underlag tagits fram redan tidig höst inför fullmäktiges beslut i november. Förändrad budgetprocess och förändrad uppföljningsmodell samtidigt som resurser för ekonomiarbete överförts till Regionstab och Regionsservice (köpt tjänst fr.o.m. 2019) har inneburit att den ekonomiska uppföljningen blivit mer svårhanterlig och minst sagt en utmaning för verksamheten. Fokus har sedan hösten legat på introduktion i intern köp- och säljmodell, få leverantörsfakturer att hamna rätt i organisationen samt att fakturering av större intäktsposter såsom

uppdragstrafik och andra tjänster verkställt. Att sitta på annan fysisk plats än där redovisning sker medför merarbete som inte är till gagn för verksamhetens mål.

Indikator	Ingångsvärde (ange mättdpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Resultat	0 tkr 2017 (överskott återbetalas till medlemmarna)	Beslutad ram – 328 462 tkr eller bättre 2019	Målvärdet uppnås
God kostnadstäckningsgrad 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	Målvärdet uppnås
Marknadsinriktade åtgärder ska fortlöpande övervägas	-	Avsatta resurser följs upp avseende kostnad och resultat	Målvärdet uppnås

Blekingetrafikens verksamhet beräknas få ett positivt resultat om 1,3 mnkr för helåret 2019. Det innebär att resultatmålet bedöms uppnås för helåret 2019. Den beslutade ramen har förändrats genom fyra budgetbeslut under 2019, omfördelning av personal och drift, kapacitetsåtgärder, internränta och lönerrevision. Ramen kommer ytterligare att förändras under hösten avseende sommarkort skolungdom. Beslutad ram i dagsläget är 333 741 tkr. Prognosen utgår från beslutad ram per 2019-08-31 enligt instruktion.

Verksamheten är under utveckling och vad gäller kostnadstäckningsgraden kommer den sannolikt att sjunka något innan den stabiliseras för nuvarande kollektivtrafik. Kommande Trafikförsörjningsprogram för åren 2020–2023 kan förändra kostnadstäckningsgrad och långsiktigt mål beroende på ambitioner och satsningar. Målet bedöms uppfyllas för 2019.

Marknadsinriktade åtgärder övervägs fortlöpande liksom andra insatser eller åtgärder som behövs för att uppnå målen i trafikförsörjningsprogrammet. Satsningar som genomförts under sommaren är kampanjer för sommarkort och skärgårdstrafik. Under våren gjordes har riktade satsningar gjorts för pendlare för att påminna om kollektivtrafikens möjligheter samt att under hela året har en turné pågått i länet för att lansera Blekingetrafikens nya app och därmed nya priser och produkter. Insatser för att informera om det nya biljettsystemet som införs i sin helhet i december intensifieras under hösten för att det ska etableras på ett positivt sätt. Målet bedöms uppfyllas för 2019.

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

Samtliga nämnder ska bedriva en verksamhet med ekonomi i balans.
--

Blekingetrafikens budget är förutom uppdelning på IPDK fördelad utifrån finansiering. Detta för att säkerställa att uppdragstrafik fullt ut finansieras av beställaren enligt överenskommen självkostnadsprincip. Verksamheten följs upp månadsvis och ett led i detta är att följa intäkter och kostnader för såväl skattefinansierad verksamhet som uppdragsverksamhet. Verksamheten bedöms bedrivas med ekonomi i balans. Avvikelse för uppdragstrafik bedöms bli 9,2 mnkr för såväl intäkter som kostnader beroende på utökad skärgårdstrafik, busstrafik och skolskjutstrafik. Intäkterna totalt sett beräknas bli 10,5 mnkr högre beroende på utbetalning från Trafikverket avseende förseningskostnader 2018 om 0,25 mnkr, reglering avseende tvistiga fakturor Transdev tidigare år (Krösatåg) om 0,65 mnkr samt ej budgeterade projektintäkter om 0,4 mnkr.

Kostnadskontroll:

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. Avtalen följs upp fortlöpande och reglering sker halvårsvis eller helårsvis avseende bonus, kvalitetsindikatorer och viten. För övriga kostnadslag är kostnadskontroll och effektivt utnyttjande av anvisade medel en prioriterad fråga.

Intäktskontroll:

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. I och med samgåendet görs bokslut i snabbare takt och intäkter får uppskattas i bokslut pga. eftersläpning.

Generella problem med utskick av fakturor och påminnelser från ekonomisystemet har påverkat verksamheten negativt och ökat trycket på kundservice.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Löpande uppföljning av såväl intäkter som kostnader prioriteras. Vad gäller månadsbokslut periodiseras de intäkter och kostnader som ej kan bokföras i ”rätt” månad för att göra en skälig bedömning av det ekonomiska läget och för att få jämförbarhet jämfört med tidigare år.

6.2 Inriktningsmål – långsiktig ekonomisk planering

Indikator	Ingångsvärde (ange mättdpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Utfall investeringar	-	Ej överstiga beslutad	Målvärdet uppnås

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
		investeringsbudget 2019	

Investeringsbudgeten revideras varje år utifrån aktuella förutsättningar. Majoriteten av investeringarna utgörs av tåginvesteringar och beslutas i de konsortium där Blekingetrafiken ingår. Nytt biljett- och betalsystem införs i mitten av december 2019 och innebär fortsatt stora investeringsutgifter för verksamheten 2019.

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

Samtliga nämnder ska säkerställa att den beslutade investeringsplanen följs.
--

Investeringsbudgeten revideras varje år utifrån aktuella förutsättningar. Majoriteten av investeringarna utgörs av tåginvesteringar och beslutas i de konsortium där Blekingetrafiken ingår. Nytt biljett- och betalsystem införs i mitten av december 2019 och innebär fortsatt stora investeringsutgifter för verksamheten 2019.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

Blekingetrafiken kommer att klara årets investeringar inom beslutad ram. Däremot kommer förseningar avseende upprustning av Öresundståg att ha en lägre investeringstakt än beräknat 2019. Detta gäller även hållplatsinvesteringar då väghållarens prioriteringar, kommunerna och Trafikverket påverkar möjligheterna att fullfölja planerade investeringar i nya hållplatser.

7 Verksamhetsuppföljning

7.1 Verksamhetsstatistik

7.1.1 Resande

Resandestatistik januari - augusti 2018 jämfört med januari - augusti 2019

	2018	2019	Utveckling
Busstrafik	4 484 973	4 480 869	0 %
Stadsbuss	3 405 638	3 409 908	0 %
Regionbuss	778 466	767 377	- 1 %
Kustbuss	278 695	281 411	1 %
Flygbuss	22 174	22 174	0 %
Tåg	1 382 062	1 394 807	0 %
Krösatåg	152 137	164 487	0 %
Öresundståg	1 086 229	1 086 229	0 %
Pågatåg	143 696	144 091	0 %
Skärgårdstrafik	188 535	183 205	- 3 %
Beställningstrafik	117 749	116 691	-1 %
Totalt	6 173 319	6 175 572	0 %

Kommentar

Uppskattningsvis har ca 14 % av biljetterna sålts i det nya biljettsystemet (appen) och därför blir slutsatsen att ökning inom busstrafiken troligtvis är högre än vad som presenteras.

7.1.2 Total försäljning januari – augusti 2018 jämfört med januari – augusti 2019

Per biljettkategori	2018	2019	Utveckling
Enkelbiljett	25 379 292 kr	25 216 470 kr	-0,6%
Rabattbiljett	34 869 396 kr	31 065 142 kr	-10,9%
Periodkort varav 4 812 st Sommarkort	35 604 129 kr	33 472 456 kr	-6,0%
Nya biljettsystemet, appen	0 kr	5 345 508 kr	N/A
Totalt (inklusive moms)	95 854 835 kr	95 101 595 kr	-0,8%

Fördelning försäljning nya biljettsystemet (appen) 4 mars – 31 augusti 2019

Per biljettkategori			
Enkelbiljett		2 250 731 kr	42%
30-dagarsbiljett		1 442 627 kr	27%
Sommarbiljett 1 825 st		1 034 082 kr	19%
24-timmarsbiljett		454 034 kr	8%
365-dagarsbiljett		164 034 kr	3%
Totalt (inklusive moms)	0 kr	5 345 508 kr	

Kommentar:

Det nya biljett och betalsystemet har varit i drift sedan den 4 mars 2019. Det sker en stadig överflyttning från det tidigare systemet. Försäljningen som redovisas nedan är total försäljning via buss, ombud, Samtrafiken, biljettautomater, webshop, mobilbiljetter samt fakturerat från kundservice.

Försäljningen totalt har minskat och en bidragande orsak är att fler kundgrupper får rabatt samt rabatten är högre i det nya biljettsystemet än vad det var i det tidigare biljettsystemet. Sommarbiljetten i nya appen rabatterades med samma rabatter som övriga biljetter med 25 - 40 procents rabatt, medan det fysiska Sommarkortet inte rabatterades.

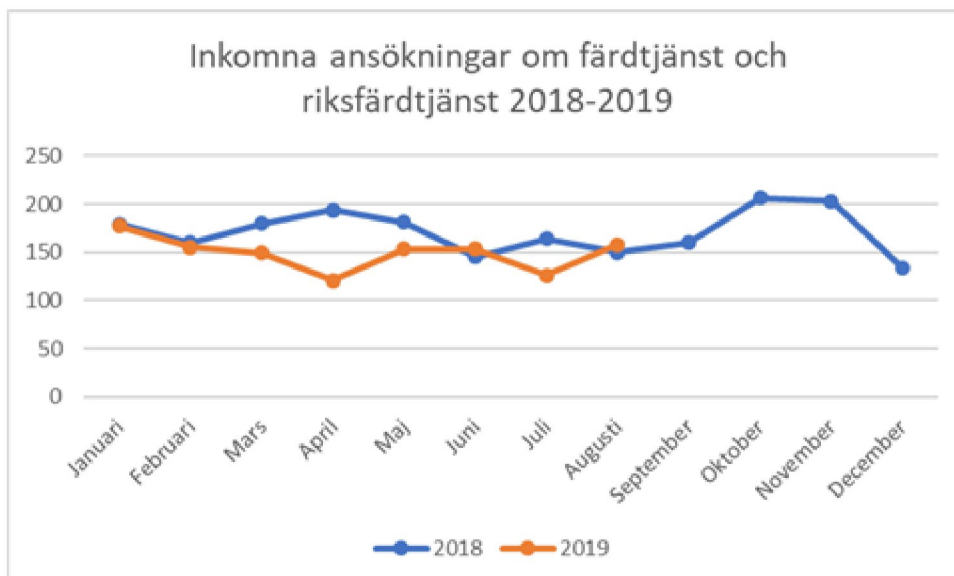
Reskassans nedgång på 11 procent beror till stor del på att många av dessa resenärer får ett bättre erbjudande i det nya biljettsystemet samt att rabatten minskats från 20 procent till 10 procent.

Årets sommarerbjudande var ett Sommarkort och en sommarbiljett i appen och under sommaren såldes 27 procent av Sommarkorten i appen, jämfört med 18 procent i genomsnitt för alla biljettköp under augusti.

Försäljningen uppgick till 4 381 382 kronor fördelat på 1 815 Sommarbiljetter och 4 812 Sommarkort.

Sommarkortets giltighetsperiod var förlängd med tre dagar för att anpassa till skärgårdstrafikens tidtabellperiod. Förra året såldes 6 676 Sommarkort för 4 339 400 kr.

7.1.3 Särskild kollektivtrafik



Kommentar

Ansökningarna efter en dipp under våren nu ligger ungefär på samma nivå som under 2018. En tydlig skillnad är att andelen nya ansökningar är högre. 2018 låg andelen nya ansökningar på 50–70 % av totalen, 2019 ligger andelen på 70–80 %. Eftersom det totala antalet ansökningar inte ökat är förklaringen sannolikt att allt fler av tillstånden beviljas tills vidare samtidigt som fler söker färdtjänst vilket torde stämma med en åldrande befolkning och en generösare tillståndsgivning. Antalet ansökningar om riksfärdtjänst ligger oförändrat mycket lågt och här finns inga tecken till ökning.

8 Uppföljning medarbetare

8.1 Statistik för perioden 1 januari – 31 juli 2019

Utförd arbetstid inkl jour och beredskap, övertid, mertid och timanställningar i årsarbetare perioden jan-jul 2019 jämfört med jan-jul 2018

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.1 Ledningsarbete	0,0	0,0	0,0	2,8	1,8	4,7	2,8	1,8	4,7
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0,0	0,0	0,0	16,9	17,1	34,0	16,9	17,1	34,0
7.0 Teknikarbete	0,0	0,0	0,0	0,0	2,6	2,6	0,0	2,6	2,6
Total [årsarbetare]	0,0	0,0	0,0	19,7	21,6	41,3	19,7	21,6	41,3

Övertid i årsarbetare jan-jul 2019 jämfört med jan-jul 2018

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0,00	0,00	0,00	0,15	0,08	0,22	0,15	0,08	0,22
7.0 Teknikarbete	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01
Total [årsarbetare]	0,00	0,00	0,00	0,15	0,09	0,23	0,15	0,09	0,23

Timavlönade i årsarbetare jan-jul 2019 jämfört med jan-jul 2018

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0,00	0,00	0,00	0,56	0,27	0,82	0,56	0,27	0,82
Total [årsarbetare]	0,00	0,00	0,00	0,56	0,27	0,82	0,56	0,27	0,82

Frånvaro i årsarbetare per frånvarohuvudgrupp jan-jul 2019 jämfört med jan-jul 2018

Frånvarogrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
01 Sjukfrånvaro	0,00	0,00	0,00	0,28	0,40	0,68	0,28	0,40	0,68
02 Tf Vård av barn	0,00	0,00	0,00	0,25	0,07	0,31	0,25	0,07	0,31
03 Semester	0,00	0,00	0,00	3,77	4,01	7,78	3,77	4,01	7,78
04 Föräldraledighet	0,00	0,00	0,00	0,01	0,23	0,24	0,01	0,23	0,24
07 Övr.frånvaro m lön	0,00	0,00	0,00	0,16	0,41	0,57	0,16	0,41	0,57
08 Övr.frånvaro u lön	0,00	0,00	0,00	0,26	0,08	0,34	0,26	0,08	0,34
09 Flexledighet	0,00	0,00	0,00	0,23	0,14	0,37	0,23	0,14	0,37
Total [årsarbetare]	0,00	0,00	0,00	4,95	5,33	10,29	4,95	5,33	10,29

Totalt antal anställda 2019-07-31

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.1 Ledningsarbete	0	0	0	3	2	5	3	2	5
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0	0	0	21	20	41	21	20	41
7.0 Teknikarbete	0	0	0	0	3	3	0	3	3
Total [anställda]	0	0	0	24	25	49	24	25	46

Antal tillsvidareanställda 2019-07-31

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.1 Ledningsarbete	0	0	0	3	2	5	3	2	5
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0	0	0	18	18	36	18	18	36
7.0 Teknikarbete	0	0	0	0	3	3	0	3	3
Total [tillsvidareanställda]	0	0	0	21	23	44	21	23	44

**Antal visstidsanställda
(månadsavlönade) 2019-07-31**

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0	0	0	3	2	5	3	2	5
Total [vistidsanställda]	0	0	0	3	2	5	3	2	5

**Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid, för månads- och timavlönade
jan-juli 2019 jämfört med jan-juli 2018**

År	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	1,7%	2,0%	2,3%	1,7%	2,0%

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

Sjukfrånvaron är något lägre i förhållande till 2018. I årsbokslutet 2018 hade Region Blekinge en sjukfrånvaro på 2,4 % av ordinarie arbetstid. Blekingetrafiken har en sjukfrånvaro på 2,0 % av ordinarie arbetstid efter åtta månader.

Extern personalrörlighet i procent (exklusive pensionsavgångar) jan-juli 2019 jämfört med jan-juli 2018

År	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
Externa avgångar	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Den externa personalrörligheten i procent (exklusive pensionsavgångar)

Det har inte varit någon extern personalrörlighet så långt i år som utdraget ur Heroma ovan bekräftar.

8.2 Inhyrd personal

Ej relevant för Blekingetrafiken.

8.3 Arbetsmiljö och hälsa

Ingen returnering av några arbetsmiljöuppgifter har gjorts under perioden. Arbetet med uppdatering av fördelning av arbetsmiljöuppgifter utifrån den nya organisationen pågår.

8.4 Kompetensförsörjning

Arbetet med kompetensförsörjningsplan är påbörjat och planeras fortsätta under året. Som det står tidigare i delårsbokslutet bedrivs verksamheten huvudsakligen på entreprenad och säkerställande av kompetensförsörjning görs i upphandlingsarbetet.

8.5 Värdegrundsarbete

Under hösten 2018 inleddes ett arbete kring sammanslagningen av gamla Region Blekinges och dåvarande Landstingets värdegrunder som fortsatte under årets första månader. En arbetsgrupp bildades med representation av de processledare som ledde värdegrundsarbetet under 2015, då båda organisationer på respektive håll genomfört en omfattande värdegrundsprocess med samtliga medarbetare. Ett politiskt beslut i landstingsfullmäktige tydliggjorde arbetsgruppens uppdrag, som innebar att behålla Landstingets befintliga ledstjärnor, och att beskrivningen utav dessa ledstjärnor skulle ses över för att bredda perspektivet och inkludera nya Region Blekinges samtliga områden. Under mars blev förslaget på värdegrund klar för att presenteras för Region Blekinges ledningsgrupp och beslut togs av regiondirektören i april. Under hösten kommer arbetet med att implementera den nya värdegrunden att påbörjas i förvaltningen.

Ledningsgruppen har dessutom inlett ett utvecklingsarbete som bygger på tillitsdelegationens bok ”Tillit – En ledningsfilosofi för framtidens offentliga sektor”, skriven av forskningsledaren för Tillitsdelegationen, Louise Bringselius.

9 Ekonomisk uppföljning

9.1 Utfall och prognos

Intäkter (I)

Intäkterna är 217,2 mnkr lägre jämfört med delårsbokslut 2018. Den största skillnaden jämfört med delårsbokslutet 2018 ligger i medlemsbidraget som är skatteväxlat och verksamheten har därmed en nettoram istället för ett budgeterat nollresultat. Utfall jämfört med budget efter åtta månader är positivt, + 7,6 mnkr. Största avvikelser beror på tillköp av tilläggstrafik och uppdragstrafik (skolskjutsar) där avtal slutits under senare delen av 2018 men ej tagits med i ramen, + 8,5 mnkr efter åtta månader. Intäkterna borde varit 1,6 mnkr lägre avseende reglering enligt nettoavtal, justeras under hösten. Biljettintäkterna är 3,2 mnkr lägre än budget vilket främst beror på att sommarlovskort till skolungdomar tillhandahållits gratis enligt politiskt beslut och kompensation ännu ej erhållits. I och med att bokslutet stängs snabbare än tidigare, har framför allt biljettintäkter fått uppskattas och periodiseras i bokslutet. Biljettintäkterna fortsätter att minska samtidigt (- 4,2 mnkr) samtidigt som läsårsintäkternas utfall ligger över budget (+ 0,6 mnkr). Avvikelsen avser trafikintäkter inkl. biljettintäkter som tillfaller beställaren och motsvaras i stort av samma negativa avvikelse avseende direkta trafik kostnader då det är självkostnadsprincip som gäller. Fria sjukresor och resekort faktureras som interna kostnader fr.o.m. 2019. Dessa intäkter är avstämda med beställande förvaltningar och tagits med i bedömningen med avstämda belopp. Övriga mindre positiva avvikelser sedan tertiärrapporten som kan nämnas är med 0,25 mnkr från Trafikverket för förseningskostnader 2018, ersättning för tvistiga fakturor med 0,65 tkr från Transdev (Krösatåg), projektintäkter för regionala projekt som ej budgeterats med 0,3 mnkr (beräkning helår 0,45 mnkr). Ej periodiserade intäkter vid fakturering gav en positiv budgetavvikelse om 0,45 mnkr per sista augusti vilket kommer att jämnas ut till årets slut.

Helårsprognos för verksamhetens intäkter är positiv budgetavvikelse med ca 8,1 mnkr.

Personalkostnader (P)

Kostnadsökningen för personal jämfört med föregående år beror på att tjänster för färdtjänsthandläggning överförts till Blekingetrafiken i samband med samgåendet med landstinget. Personalkostnaderna är lägre än budget efter åtta månader med 1,6 mnkr, främst beroende på att merparten av semestern tas ut under

sommarmånaderna. Extrapersonal kommer att behövas och kostnader för övertidsersättning bedöms öka under hösten för stöttning avseende informationsinsatser och praktiskt arbete inför bytet till nytt biljettsystem i december.

Helårsprognos är utfall i linje med budget.

Drift (D)

Verksamhetens driftskostnader är indelade i direkta trafikskostnader (entreprenader), trafiknära kostnader (t.ex. kostnader för hållplatser, försäljningsomkostnader, biljettsystem, marknadsföring och information) samt övriga kostnader.

Direkta trafikskostnader

De direkta trafikskostnaderna avviker positivt mot budget efter 8 månader med 7,8 mnkr. Tillköp av tilläggstrafik båt utfall 2,7 mnkr högre än budget medan uppdragstrafik (skolskjutsar) 1,7 lägre än budget. Tågkostnaderna lägre än budget för perioden, främst Öresundståg beroende på lägre index och lägre bonus än budgeterat, 1,4 mnkr. Krösatåg (nytt avtal) har lägre kostnader än budget pga. lägre NKI, 0,5 mnkr medan Pågatåg ligger 0,2 mnkr lägre med budget. Kostnader serviceresor är 0,6 mnkr lägre än budget beroende på lägre kostnad under sommarmånaderna. Linjelagd busstrafik ligger 5,4 mnkr lägre än budget efter åtta månader. Detta beror på lägre index samt lägre bonus då resandet inte ökat i den takt som planerats. Helårsprognos: Direkta trafikskostnader har en negativ budgetavvikelse om ca 2,8 mnkr.

Trafiknära kostnader och övriga kostnader

Utfallet avviker negativt mot budget efter åtta månader med drygt 4,0 mnkr. Största negativa avvikelsen beror på kostnader för nytt biljettsystem där det fortfarande råder stor osäkerhet, negativ avvikelse med 3,0 mnkr efter åtta månader. Fakturering sker efterhand som olika moduler utvecklats och då senaste fakturan avsåg kostnader april/maj så har uppbokning utifrån erhållen ekonomisk uppföljning gjorts. Positiva avvikelser är marknadsföring och information (0,8 mnkr) vilket beror på att dessa kostnader faller ut ojämnt över året. Insatser avseende marknadsföring och information är högre inför och under sommaren samt att i år ligger fokus på lansering av nytt biljettsystem i full skala under december månad. Hållplatsunderhåll och reparationer har en positiv budgetavvikelse (0,7 mnkr) då även dessa kostnader varierar under året. Kostnader för nuvarande biljettsystem har positiv avvikelse mot budget (+ 0,7 mnkr) då budgeterade avvecklingskostnader faller ut senare under året. I övrigt mindre positiva avvikelser för serviceavgifter, mätningar och undersökningar och mindre negativa avvikelser avseende mobiltelefoni, lokalkostnader och hyra av anläggningsstillgångar. Interna kostnader är avstämda med säljande förvaltning och är medtagna enligt avstämt belopp.

Helårsutfallet för trafiknära kostnader och övriga kostnader bedöms överskrida budget med 4,0 mnkr, främst avseende nytt biljettsystem.

Avskrivningar och internränta (K)

Avskrivningarna visar en mindre negativ (- 0,1 mnkr) vilken planar ut under året. Internräntan är i fas med budget.

Helårsutfall för avskrivningar och internränta bedöms i linje med budgeterat belopp.

Rapportering enligt formulär FR1 för perioden 2019-01-01 – 2019-08-31 återfinns som bilaga sist i rapporten.

9.2 Prognosförklaring

Prognosen baseras på bedömningar, jämförelse med tidigare år samt information från entreprenörer. Verksamheten bedöms få ett mindre överskott, + 1,3 mnkr beroende på intäkter som ej budgeterats enligt ovan. Införande av nytt biljett- och betalsystem samt samgåendet med landstinget till ny region och därmed ändrade förutsättningar för övriga kostnader såsom IT, telefoni och hyra (för att nämna några) gör att helårsutfallet kan komma att bli annorlunda.

9.3 Investeringar

Investeringslag	Utfall 2019-08-31	Prognos 2019	Plan helår	Avvikelse plan
Tåginvesteringar (samtliga aktiveras)	621	1 900	23 283	21 383
Systeminvesteringar	854	12 000	12 000	0
Övriga investeringar	0	200	950	750
Summa	1 475	14 100	36 233	22 133

Prognosen avseende tåginvesteringar är väsentligt lägre än plan beroende på fortsatta förseningar i upprustningsarbetet. Omprioriteringar av ordning för upprustning av tågen (Blekingetrafiken äger 4 av totalt 111 tåg som ska rustas upp) kan också leda till förseningar/tidigareläggande av investering. Omprioritering kan t.ex. ske vid större skada på tåg. De investeringar som inte verkställs i år kommer att behöva verkställas inom kommande investeringsbudget 2020–2024. Systeminvesteringarna 2019 avser nytt Biljett- och betalsystem och prognosen är att investeringarna kommer att verkställas under 2019. Vad gäller hållplatsinvesteringar beroende av väghållaren (länets kommuner och Trafikverket) och kommer därför inte att verkställas enligt plan.

Bilaga. Formulär FR1 för Blekingetrafiken, uppföljning, prognos och budgetavvikelse per 2019-08-31

Region Blekinge
Ekonomirapportering

Formulär FR 1 - Resultatrapport
Utfall

Förvaltning:	23 Blekingetrafiken	Period:	augusti 2019	Belopp:	TKR	Ifylld av: Maria Purnell	Datum:	2019-09-17
--------------	---------------------	---------	--------------	---------	-----	--------------------------	--------	------------

Kontoslag	UTFALL - ACKUMULERAT			BUDGET - ACKUMULERAT			FÖREG. ÅR - ACKUMULERAT			UTFALL JMF BUDGET			UTFALL JMF FÖREG. ÅR		
	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt
Intäkter	-142 287	-2 856	-145 143	-137 498	0	-137 498	-359 583	0	-359 583	4 789	2 856	7 645	-217 296	2 856	-214 440
Personal	20 206	0	20 206	21 830	0	21 830	17 611	0	17 611	1 625	0	1 625	-2 594	0	-2 594
- Anställda	20 089	0	20 089	21 363	0	21 363	17 425	0	17 425	1 273	0	1 273	-2 664	0	-2 664
- Övriga personalkostnader	116	0	116	468	0	468	186	0	186	351	0	351	70	0	70
Drift	321 335	2 522	323 857	327 633	0	327 633	294 480	0	294 480	6 298	-2 522	3 776	-26 855	-2 522	-29 377
- Direkta trafik kostnader	292 396	0	292 396	300 193	0	300 193	282 613	0	282 613	7 797	0	7 797	-9 783	0	-9 783
- Trafiknära kostnader	25 265	85	25 351	20 834	0	20 834	6 745	0	6 745	-4 431	-85	-4 516	-18 521	-85	-18 606
- Övrig drift	3 673	2 437	6 110	6 605	0	6 605	5 122	0	5 122	2 932	-2 437	495	1 449	-2 437	-988
Avskrivningar	9 533	1 014	10 547	10 477	0	10 477	6 586	0	6 586	944	-1 014	-70	-2 947	-1 014	-3 961
TOTALA INTÄKTER	-142 287	-2 856	-145 143	-137 498	0	-137 498	-359 583	0	-359 583	4 789	2 856	7 645	-217 296	2 856	-214 440
TOTALA KOSTNADER	351 073	3 536	354 610	359 940	0	359 940	318 677	0	318 677	8 866	-3 536	5 330	-32 396	-3 536	-35 932
NETTORESULTAT	208 786	680	209 466	222 441	0	222 441	-40 906	0	-40 906	13 655	-680	12 975	-249 692	-680	-250 372

Landstinget Blekinge
Ekonomirapportering

Formulär FR 1 - Resultatrapport
Prognos

Förvaltning:	23 Blekingetrafiken	Period:	augusti 2019	Belopp:	TKR	Ifylld av:	Datum:	2019-09-17
--------------	---------------------	---------	--------------	---------	-----	------------	--------	------------

Kontoslag	PROGNOS - HELÅR			BUDGET - HELÅR			FÖREG. ÅR - HELÅR			PROGNOS JMF BUDGET			PROGNOS JMF FÖREG. ÅR		
	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt	Externt	Internt	Totalt
Intäkter	-210 108	-4 240	-214 348	-206 248	0	-206 248	-531 179	0	-531 179	3 860	4 240	8 100	-321 071	4 240	-316 831
Personal	32 846	0	32 846	32 846	0	32 846	28 155	0	28 155	0	0	0	-4 691	0	-4 691
- Anställda	32 145	0	32 145	32 145	0	32 145	27 161	0	27 161	0	0	0	-4 983	0	-4 983
- Övriga personalkostnader	702	0	702	702	0	702	994	0	994	0	0	0	292	0	292
Drift	494 470	3 750	498 220	491 428	0	491 428	482 918	0	482 918	-3 042	-3 750	-6 792	-11 552	-3 750	-15 302
- Direkta trafik kostnader	453 100	0	453 100	450 290	0	450 290	433 792	0	433 792	-2 810	0	-2 810	-19 308	0	-19 308
- Trafiknära kostnader	34 920	0	34 920	31 252	0	31 252	31 523	0	31 523	-3 668	0	-3 668	-3 397	0	-3 397
- Övrig drift	6 450	3 750	10 200	9 887	0	9 887	17 603	0	17 603	3 437	-3 750	-313	11 153	-3 750	7 403
Avskrivningar	14 144	1 600	15 744	15 715	0	15 715	20 105	0	20 105	1 571	-1 600	-29	5 961	-1 600	4 361
TOTALA INTÄKTER	-210 108	-4 240	-214 348	-206 248	0	-206 248	-531 179	0	-531 179	3 860	4 240	8 100	-321 071	4 240	-316 831
TOTALA KOSTNADER	541 460	5 350	546 810	539 989	0	539 989	531 178	0	531 178	-1 471	-5 350	-6 821	-10 282	-5 350	-15 632
NETTORESULTAT	331 352	1 110	332 462	333 741	0	333 741	0	0	0	2 390	-1 110	1 280	-331 352	-1 110	-332 462

Blekingetrafikens stab
Ingrid Ljungqvist

2019-09-18

Ärendenummer 2019/01832

Dokumentnummer 2019/01832-1

Till Trafiknämnden 2019-09-26

Sammanträdesplan 2020 för Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutar

1. Att godkänna trafiknämndens sammanträdesplan 2020 enligt bilaga.

Sammanfattning

Förslag föreligger om sammanträdesplan inför 2020 för Trafiknämnden

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör
Blekingetrafiken

Ingrid Ljungqvist
Kanslichef

Bilaga

- Sammanträdesplan 2020



LANDSTINGET BLEKINGE

Sammanträdesplan 2020 Trafiknämnden

Regionfullmäktige onsdag kl.9.15	Regionstyrelsen onsdag kl.9.15	Arbetsutskott onsdag kl.9.15 Uppföljande arbetsutskott kl. 13	Trafiknämndens presidie KI 9-12	Trafiknämnden KI 8.30-12
12 februari	29 januari	15 januari		18 februari Årsbokslut
1 april årsbokslut	18 mars Planeringsdialog: 19 mars 20 mars	4 mars		24 mars
13 maj planeringsdirektiv	29 april	15 april		12 maj Delårsbokslut
17 juni tertiälrapport	3 juni	26 maj (ti)		



LANDSTINGET BLEKINGE

Regionfullmäktige onsdag kl.9.15	Regionstyrelsen onsdag kl. 9.15	Arbetsutskott onsdag kl.9.15 Uppföljande arbetsutskott kl. 13	Trafiknämnde ns presidie	Trafiknämnde n KI 08.30-12	
9 september	26 augusti	18 augusti (ti)		27 augusti	
7 oktober	23 september	10 september (to)		Budget	
	Budgetberedning 28 september 29 september			24 september	
11 november Regionplan med budget delårsbokslut	28 oktober	20 oktober (ti)		Delårsbokslut	
16 december	2 december	25 november		1 december	
				Budget	

Marknadsföring och information 2019-09-09
Lars Karlinius och Anna Claesson

Ärendenummer 2019/01366
Dokumentnummer 2019/01366-1

Till Trafiknämnden (2019-01-01 - 2022-12-31)

Priser och produkter Blekingetrafiken 2020

Förslag till beslut

Trafiknämnden förslår Regionstyrelsen föreslå Regionfullmäktige besluta

1. Att de i ärendet föreslagna priserna, produkterna och erbjudanden beslutas att gälla från och med den 15 december 2019

Sammanfattning

Syftet med ärendet är att uppfylla kravet om ökade intäkter och att erbjuda en enkel prissättning för våra kunder. Förslaget bygger på en prislista inklusive rabatter för de olika tillägg som erbjuds, se bilaga 1.

Ovan föreslagna prisjusteringar föreslås träda i kraft den 15 december 2019 och beräknas öka intäkterna med cirka tre (3) miljoner kronor. Förslaget innebär att den vägda procentuella prisjusteringen över samtliga biljetter i alla trafikslag är cirka 2,1 procent.

Beskrivning

Enkelbiljett

Enkelbiljettens ordinarie pris vid förköpt biljett föreslås höjas med 2 kronor till 25 kronor i zon 1 samt 1 krona per zon i zonerna 3 - 8, se bilaga 1.

Prisjusteringar för biljettköp ombord på buss, se bilaga 1.

Tidsgiltigheten för enkelbiljett föreslås ändras och anpassas till dagens trafik och restider, se bilaga 1.

24-timmarsbiljett

24-timmarsbiljetten prissätts som två enkelbiljetter och gäller i de zoner kunden har betalat för. Biljetten är giltig i 24 timmar från aktiveringstidpunkten, se bilaga 1.

Prisjusteringar för biljettköp ombord på buss, se bilaga 1.

3-dagarsbiljett

En ny 3-dagarsbiljett (72-timmar) föreslås lanseras, vilken prissätts till cirka 2,5 gånger priset för en 24-timmarsbiljett. Det föreslås även att Region Blekinge arbetar för att denna biljett införs inom RSS - samarbetet och blir en besöksbiljett i södra Sverige. En förutsättning för detta länsöverskridande erbjudande är att alla RSS-län väljer att införa biljetten. Priser redovisas i bilaga 1.

30-dagarsbiljett och 365-dagarsbiljett

Priserna för 30-dagarsbiljett föreslås höjas 20 kronor i zon 1 och 20 kronor för länsgiltighet. För övriga zoner föreslås priserna vara oförändrade, se bilaga 1.

En justering av prissättningen för 365-dagarsbiljetten föreslås. Förslaget innebär att nuvarande prissättning som innebär 8,5 gånger priset för 30-dagarsbiljetten ändras till cirka 9 gånger priset för 30-dagarsbiljetten, se bilaga 1.

10-biljetten ersätter Flexbiljett

Dagens Flex-biljett föreslås ersättas med 10-biljetten. Biljetten riktar sig till kunder som reser regelbundet, men inte varje dag. 10-biljetten består av 10 stycken 24-timmarbiljetter som köps vid ett och samma tillfälle. För denna biljett föreslås en rabatt på cirka 25 procent. Biljetten är giltig i 60 dagar. Priser redovisas i bilaga 1.

Sommarbiljett

Sommarbiljetten som från sommaren 2018 gäller i all trafik, inklusive skärgårdstrafik, föreslås justeras se bilaga 1.

Kortämne

För att minska användningen av plastkort föreslås en prisjustering från 20 kronor till 30 kronor per kort.

Seniorerbjudande till kommunerna

Sedan år 2015 har Blekinges kommuner erbjudits seniorkort till kommunens seniorer. Det föreslås att erbjudandet förenklas och revideras med hänsyn till att biljetter i det nya biljettsystemet rabatteras med 25 procent för alla över 65 år.

Blekinges kommuner kan köpa seniorbiljett till app eller till kort för berättigade seniorer. Kommunen beslutar från vilken ålder de riktar sitt erbjudande till. Erbjudandet innebär fria resor i den allmänna kollektivtrafiken inom kommunen, alla dagar och dygnet runt.

Priset för en seniorbiljett är detsamma som för 365-dagarsbiljetten med kommundeltagande (2 zoner). Biljetten rabatteras med 25 procent och därtill ges ytterligare 25 procent i volymrabatt. Priset för år 2020 förslås till 3 487 kronor per år per biljett, vilket motsvarar 291 kronor per månad.

Blekingetrafiken gör varje månad en avstämning och aktiverade biljetter faktureras med en 12-del av årspriset. Fakturering sker endast av aktiverade biljetter.

Läsårskort blir Skolbiljett

Bakgrund

Läsårskortet fungerar för närvarande endast i utgående biljettsystem och kommer att ersättas av en Skolbiljett (i app eller på kort) i det nya biljettsystemet. Bytet sker under vårterminen 2020.

Skolorna köper Läsårskort till elever som är berättigade till skolskjuts. Läsårskorten finns i varianterna 1 zon, 2 zoner, 4 zoner och 8-zoner (länsgiltighet). Läsårskorten gäller helgfria vardagar klockan 05 – klockan 19 i buss- och tågtrafik samt på båtpendlarna. Kortet gäller även för de färdtjänstberättigade som har tillstånd för studieresor. Kortet gäller under hela året, dock inte under jul- och sommarlov. I skärgårdstrafiken krävs Läsårskort med länsgiltighet, utom på båtpendlarna Hasslöpendeln och Sturköpendeln. Det utgående Läsårskortet prissätts till 90 procent av priset för den ordinarie 30-dagarsbiljetten. Intäkterna för skolresandet är betydande och en förutsättning för att kunna erbjuda relevant trafik.

Skolbiljett och skolportal

I det nya biljettsystemet byggs en ”skolportal” som innebär att skolorna själva kommer att hantera utskick av biljetter till eleverna. Skolportalen innebär en enklare och effektivare hantering för skolorna.

Biljetten som föreslås ersätta läsårskortet kommer att finnas med kommundeltagande och länsgiltighet. Skolbiljetten gäller helgfria vardagar klockan 05 – klockan 19 i buss- och tågtrafik samt på båtpendlarna. Skolbiljetten kan användas i färdtjänsten för de färdtjänstberättigade som har tillstånd för studieresor. Skolbiljetten gäller under hela året, dock inte under jul- och sommarlov. I skärgårdstrafiken krävs Skolbiljett med länsgiltighet, utom på båtpendlarna Hasslöpendeln och Sturköpendeln.

Kortet är personligt och eleven ska skriva sitt namn på baksidan av kortet. Den som är över 18 år ska kunna visa legitimation.

För att erbjudandet ska vara intäkts-/kostnadsneutralt föreslås att pris anpassas till respektive kommun och deras historiska köp av Läsårskort och biljetter. Ett avtal kommer att tecknas mellan Blekingetrafiken och respektive skola eller kommun. Priset kommer att variera beroende av kommunerna och skolornas historiska resmönster och köp av främst Läsårskort.

Blekingetrafiken gör varje månad en avstämning och aktiverade biljetter faktureras med en 12-del av årspriset. Fakturering sker endast av aktiverade biljetter.

Övriga biljetter för skolor

Har skolor behov av biljetter utöver skolbiljetten kan skolorna köpa ordinarie enkelbiljetter och dygnsbiljetter genom skolportalen.

Bilaga

- Prisbilaga 1

Priser 2019

Biljetter	Reslängd							
	1 zon	2 zoner	3 zoner	4 zoner	5 zoner	6 zoner	7 zoner	8 zoner Län
enkel ordinarie pris	23 kr	33 kr	48 kr	63 kr	78 kr	93 kr	108 kr	128 kr
enkel ombordpris	33 kr	43 kr	58 kr	73 kr	88 kr	103 kr	118 kr	138 kr
24 timmar ordinarie pris	46 kr	66 kr	96 kr	126 kr	156 kr	186 kr	216 kr	256 kr
24 timmar ombordpris	56 kr	76 kr	106 kr	136 kr	166 kr	196 kr	226 kr	266 kr
30 dagar	489 kr	689 kr	889 kr	889 kr	1 089 kr	1 089 kr	1 089 kr	1 089 kr
365 dagar	4 155 kr	5 855 kr	7 555 kr	7 555 kr	9 255 kr	9 255 kr	9 255 kr	9 255 kr
Sommarkort	695 kr	695 kr	695 kr	695 kr	695 kr	695 kr	695 kr	695 kr

Rabattgrupp	Rabatt
Barn under 7 år	Gratis
Barn mellan 7 och 20 år	40%
Student/Senior (65 år +)	25%
Färdtjänstberättigad	25%

Kort	Pris
Kort	20 kr

Tillägg	
Typ	Pris
Cykel	0 Kr
1:a klass	30 kr per enkelresa 430 kr per 30 dygn

Priser 2020

Biljett	Reslängd							
	1 zon	2 zoner	3 zoner	4 zoner	5 zoner	6 zoner	7 zoner	8 zoner Län
enkel ordinarie pris	25 kr	35 kr	51 kr	67 kr	83 kr	99 kr	115 kr	136 kr
enkel ombordpris	30 kr	40 kr	56 kr	72 kr	88 kr	104 kr	120 kr	141 kr
24 timmar ordinarie pris	50 kr	70 kr	102 kr	134 kr	166 kr	198 kr	230 kr	272 kr
24 timmar ombordpris	55 kr	75 kr	107 kr	139 kr	171 kr	203 kr	235 kr	277 kr
10-biljett 10 st 24 timmar 60 dagar	369 kr	519 kr	759 kr	999 kr	1 239 kr	1 479 kr	1 719 kr	2 039 kr
3 dagar	119 kr	169 kr	249 kr	329 kr	499 kr	499 kr	499 kr	499 kr
30 dagar	509 kr	689 kr	889 kr	889 kr	1 109 kr	1 109 kr	1 109 kr	1 109 kr
365 dagar	4 579 kr	6 199 kr	7 999 kr	7 999 kr	9 979 kr	9 979 kr	9 979 kr	9 979 kr
Sommar	739 kr	739 kr	739 kr	739 kr	739 kr	739 kr	739 kr	739 kr

Rabattgrupp	Rabatt
Barn under 7 år	Gratis
Barn mellan 7 och 20 år	40%
Student/Senior (65 år +)	25%
Färdtjänstberättigad	25%

Kort	Pris
Kort	30 kr

Tillägg	
Typ	Pris
Cykel	0 Kr
1:a klass	30 kr per enkelresa 430 kr per 30 dygn

Tidsgiltighet enkelbiljett

Enkelbiljett	Reslängd							
	1 zon	2 zoner	3 zoner	4 zoner	5 zoner	6 zoner	7 zoner	8 zoner Län
Nuvarande tidsgiltighet	60 min	80 min	110 min	110 min	140 min	140 min	140 min	140 min
Ny tidsgiltighet	60 min	72 min	84 min	96 min	108 min	120 min	132 min	144 min

Trafikavdelningen
Jakob Emander

2019-09-13

Ärendenummer 2019/01794
Dokumentnummer 2019/01794-1

Till Trafiknämnden (2019-01-01 - 2022-12-31)

Fordonsförvaltning Öresundståg

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att ge VD på Öresundståg AB i uppdrag att utarbeta ett förslag på nytt arbetssätt och styrning av förvaltningen av de svenska fordonen i Öresundstågstrafiken med utgångspunkt i det uppdrag som Öresundståg AB har enligt punkt 3.3.6 i Ägardirektiv ”Bolaget får i uppdrag att samordna fordonsförvaltningen och bereda ärenden”. Uppdraget genomförs i samråd med Trafikdirektörer/VD hos ägarna.
2. att ett nytt avtal fr o m 2020-01-01 om fordonsförvaltning mellan fordonsägarna anpassas utifrån ovanstående.

Sammanfattning

Under 2018 tog Region Blekinge beslut om nya ägardirektiv för Öresundståg AB där Bolagets operativa och strategiska ansvar för Öresundstågstrafiken stärks, däribland att samordna fordonsförvaltningen. Idag sker arbetet med fordonsförvaltningen utanför Öresundståg AB. Det leder till att det är svårare att få en koppling mellan planeringen av trafiken och nödvändiga investeringar på fordonen samt att få en samlad bild över ekonomin för Öresundstågstrafiken. Att samordna fordonsförvaltningen inom Öresundståg AB leder till att arbetet med att följa upp och utveckla Öresundstågstrafiken blir mer effektivt.

Bilaga

- PM till ägarna åtgående fordonsförvaltning

Karlskrona som ovan

Sören Bergerland

Trafikdirektör

2019-04-04

Till ägarna av Öresundståg AB

Fordonsförvaltning inom Öresundstågssamarbetet

Sammanfattning

Under 2018 antogs ett nytt ägardirektiv för Öresundståg AB där man stärker Bolagets operativa och strategiska ansvar för Öresundstågstrafiken, däribland att samordna fordonsförvaltningen. Parallellt finns ett avtal mellan fordonsägarna om förvaltning av fordonen. Detta avtal avslutas 191231.

Styrelsen för Öresundståg AB rekommenderar därför ägarna att:

- ge VD på Öresundståg AB i uppdrag att utarbeta ett förslag på nytt arbetssätt och styrning av förvaltningen av de svenska fordonen i Öresundstågstrafiken med utgångspunkt i det uppdrag som Öresundståg AB har enligt punkt 3.3.6 i Ägardirektiv "Bolaget får i uppdrag att samordna fordonsförvaltningen och bereda ärenden". Uppdraget genomförs i samråd med Trafikdirektörer/VD hos ägarna.
- ett nytt avtal fr o m 2020-01-01 om fordonsförvaltning mellan fordonsägarna anpassas utifrån ovanstående.

Samverkan Öresundstågstrafiken och uppdraget till Öresundståg AB

Öresundstågstrafiken är ett gemensamt regionaltågssystem i södra Sverige och via Öresundsbron vidare in i Danmark. Parterna i samarbetet är Region Blekinge, Region Halland, Region Kronoberg, Region Kalmar län, Region Skåne och Västtrafik AB. För att hantera den svenska delen av systemet har ägarna bildat ett gemensamt bolag, Öresundståg AB.

20180621 antogs ett nytt ägardirektiv för bolaget. Utöver ägardirektivet finns två avtal som reglerar samarbetet om Öresundstågstrafiken – aktieägaravtalet och samverkansavtalet.

Utifrån ägardirektivet delas Bolagets uppdrag i två delar:

Operativ drift för Öresundstågstrafiken

- Kund-, marknads- och försäljningsfrågor
- Dagliga trafikfrågor
- Löpande fordonsunderhåll
- Löpande kontakter med Trafikverket och andra svenska myndigheter
- Verkstadsdepå i Hässleholm
- Administrativa och ekonomiska uppgifter
- Planering operativ drift
- Utvärdering och uppföljning

Strategiska frågor och frågor av långsiktig karaktär

- Långsiktig utveckling av den gemensamma trafiken
- Vision, varumärke och affärsidé
- Fordonsförvaltning
- Linjesträckning, uppehållsbild och turtäthet
- Strategisk övergripande långsiktig tågplanering
- Långsiktig ekonomisk plan

Fordonsförvaltning

Öresundstågssystemet trafikeras med 111 fordon, varav 77 ägs av de svenska länstrafikbolagen/regionerna och 34 av DSB. Fordonsägarna har avtalat om en gemensam förvaltningsfunktion för Öresundstågen. Deltagande fordonsägare är Skånetrafiken, DSB, AB Transitio, Hallandstrafiken och Blekingetrafiken. Länstrafiken Kronoberg och Kalmar har lagt ägandet av sina fordon i Transitio. Västtrafiken AB tillhandahåller fordon till trafiken genom Hallandstrafiken. Gällande Förvaltningsavtal tecknades 2008, tilläggsavtal har tillkommit i specifika frågor. Avtalet gäller t o m 2019-12-31. Uppgifterna innebär i stort att:

- Hålla ett långsiktigt tekniskt och ekonomiskt förvaltningsperspektiv
- Upphandla och driva tekniska projekt
- Bereda ekonomiska frågor för beslut hos berörda fordonsägare, t ex reinvesteringsärenden

Utmaningar kring Öresundstågstrafiken

Öresundstågens styrka är att erbjuda snabba resor mellan större orter samt att sudda ut länsgränserna och binda samman Sverige med Danmark.

Öresundstågens utmaningar är flera, där den mest framträdande handlar om fordonen; att varje dag till varje tur få ut rätt antal fordon i trafik, att fordonen är hela och rena, att dörrar, toaletter, klimatanläggning mm fungerar och att

fordonen är uppdaterade med ny teknik och nya funktioner som exempelvis wi-fi. Många parter är involverade:

- Fordonsförvaltningen är fordonsägarnas gemensamma förvaltning av fordonsflotta.
- Trafikverket äger infrastrukturen som skapar de grundläggande förutsättningarna för att planera och utföra trafiken.
- Öresundståg AB gör tåglägesansökan och är avtalspart med Trafikverket när det gäller Öresundstågstrafiken på svensk sida.
- Transdev ansvarar för omloppsplaneringen av trafiken i Sverige, dvs ombordbemanning, driftledning, tvätt och städ av fordonen. Öresundståg AB förvaltar avtalet med Transdev.
- DSB ansvarar på motsvarande sätt för trafiken i Danmark.
- Operatörssamarbetsavtal mellan de båda operatörerna Transdev och DSB är tecknat för att trafiken ska gå som ett sammanhållet system.
- Trafikköpareavtal mellan dansk och svensk trafikbeställare. Avtalet är mellan Region Skåne/Skånetrafiken och danska staten (Transport-, Bygnings- och Boligministeriet).
- DSB Vedligehold utför reparationer och löpande underhåll på fordonen. Öresundståg AB tillsammans med DSB SOV förvaltar och följer upp leveransen.
- Därutöver finns "Samarbetsavtal avseende förvaltning och uppföljning av underhållsavtal avseende Öresundstågsflottan" som är tecknat mellan Ägarna/Trafikhuvudmännen och DSB SOV. Det är Öresundståg AB som hanterar arbetsuppgifterna tillsammans med Skånetrafiken som också har en representant i Styrgruppen.
- Under år 2020 startar ett nytt trafikavtal (med både trafik och underhåll) och en ny depå i Hässleholm. Öresundståg AB är hyresgäst i depån och kommer att förvalta avtalet.

För att dagligen kunna leverera hela och rena fordon samt rätt antal fordon i trafik krävs koordinering och en samlad styrning, vilket brister idag.

Öresundstågs samordningsansvar

Bolaget har i uppdrag att hantera den operativa driften.

Öresundståg AB ansvarar för den dagliga leveransen till kund. Bolaget planerar, utvecklar och följer upp trafiken och underhållet. Däremot har Bolaget inte full rådighet över tillgången till fordon, eftersom beslut om reinvesteringar i fordon samt när i tiden dessa ska ske hanteras i Fordonsförvaltningen. Det finns i dagsläget inte heller en tydlig koppling mellan investeringarna på fordonen och deras påverkan på driftsbudgeten.

Bolaget ansvarar för en samlad ekonomisk information för hela trafiksystemet samt administrerar avräkning gällande trafik, underhåll och fordon fördelat på respektive län.

Bolaget har ansvar för ett antal strategiska och långsiktiga frågor

Bolaget tar fram en strategisk plan över hur trafiken ska utvecklas. Denna beskriver trafiken (resor, upplägg, marknad och utbud). Den kommer också att beskriva vilken typ av fordon som passar bäst för detta (hastighet, komfort och service, kapacitet) samt infrastrukturen.

Bolaget ska också ta fram en långsiktig ekonomisk plan för hela Öresundstågs- verksamheten som även kommer att visa på investeringsbehov i fordon.

Bolaget har också ansvaret att förvalta och utveckla varumärket Öresundståg. Att se till det övergripande och gemensamma bästa och att Öresundstågstrafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt.

Slutsats

Både utifrån det operativa och strategiska perspektivet behövs en ökad styrning mellan trafik, underhåll och fordon.

Öresundståg AB bedriver sin verksamhet i nära samarbete med sina ägare och genom att ge Bolaget ett ansvar även kring fordonsförvaltningen, på motsvarande sätt som med trafik och underhåll, skapar man en ökad styrning, tydlighet, effektivitet och även en förankring i styrelsen innan formella beslut fattas hos respektive ägare.

Styrelsen för Öresundståg AB rekommenderar därför ägarna att:

- ge VD på Öresundståg AB i uppdrag att utarbeta ett förslag på nytt arbetssätt och styrning av förvaltningen av de svenska fordonen i Öresundstågstrafiken med utgångspunkt i det uppdrag som Öresundståg AB har enligt punkt 3.3.6 i Ägardirektiv "Bolaget får i uppdrag att samordna fordonsförvaltningen och bereda ärenden". Uppdraget genomförs i samråd med Trafikdirektörer/VD hos ägarna.
- ett nytt avtal fr o m 2020-01-01 om fordonsförvaltning mellan fordonsägarna anpassas utifrån ovanstående.

Hässleholm den 3 april 2019

Stefan Svalö
Ordförande Öresundståg AB

Dag Hultefors
Vice Ordförande Öresundståg AB

Trafikavdelningen
Jakob Emander

2019-09-13

Ärendenummer 2019/01793
Dokumentnummer 2019/01793-1

Till Trafiknämnden (2019-01-01 - 2022-12-31)

Svar på skrivelse från Centerpartiet i Sölvesborg

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar att

1. anse skrivelsen besvarad.

Sammanfattning

Inom Region Blekinge pågår ett arbete med att ta fram en tågstrategi för Blekinge. I arbetet med tågstrategin behandlas de typer av frågeställningar som beskrivs i skrivelsen från Centerpartiet i Sölvesborg, d v s vilken uppehållsbild som tågtrafiken i Blekinge ska ha.

Tågstrategin ska ta ett helhetsgrepp om hur vi vill utveckla tågtrafiken i Blekinge, bl a vilken turtäthet, restid och stoppbild vi ska ha och vilken infrastruktur som krävs för denna trafik. Skrivelsen från Centerpartiet i Sölvesborg och de synpunkter som där framförs tas med i det fortsatta arbetet med tågstrategin.

Bilaga

- Skrivelse från Centerpartiet i Blekinge

Karlskrona som ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Till Region Blekinge - Sören Bergelund, Blekingetrafiken.

Denna skrivelse är från Centerpartiet Sölvesborg och är en fortsättning på en interpellation som ställdes i kommunfullmäktige i Sölvesborg tidigare under året där vi skulle gå vidare med tågstoppet i Sandbäck till Region Blekinges Trafikverksamhet.

Vad gäller miljö så skulle ett stopp för Pågatåg i Sandbäck innebära att flera inte behöver ta bilen samt att ur ett landsbygdsperspektiv vara ett rättvist sätt att se på skattefinansierad trafik. Att landsbygdens befolkning tar del av den skattefinansierade kollektivtrafiken i en större utsträckning ser jag som ett tänk där det går att utnyttja tågtrafik mera effektivt. Även ett stigande bensinpris är en del i ett kommande tågstopp. Med andra ord så finns det möjlighet att stanna ett tåg i Sandbäck och släppa fram annan trafik då där finns tre spår. Meningen är vad jag förstått var att dessa Pågatåg skulle stanna på mindre tågstationer. Nedan följer några punkter vad avser stopp i Sandbäck för Pågatåg. Möjligheter borde då finnas för att tågen stannar på morgon och förmiddag samt eftermiddagar och kvällar. Kan vara så att det är mindre antal resenärer mitt på dagen. Detta får undersökas.

Pågatågsstopp i Sandbäck

1. Pågatågen är avsedda för matartrafik från mindre stationer fram till de större. På sträckan Karlshamn – Kristianstad finns endast 1 matarstation i Fjälkinge.. Blekinge saknar helt sådana, därför bör vi så snart som möjligt få till stånd en sådan i Sandbäck, som idag har dubbelspår. På sikt bör även Vekerum och Gammalstorp få sådana. Idag vänder flera tåg i Bromölla.
2. Sandbäck ligger mycket bra till för anslutningsbussar från Olofström, Jämshög och Gränum För Olofström blir restiden med buss 15 minuter kortare till kustbanan. Eftersom det tar tid för befolkningen att förändra sitt resebeteende bör man förbereda sig för den kommande Sydostlänken.
3. Sölvesborgs norra del är idag eftersatt vad gäller den regionala trafiken. Busslinjerna bör anpassas, samtidigt som upplysning till presumtiva resande. I området Norje – Sandbäck finns ett 10-tal osålda kommunala tomter, vidare finns i området Norje Boke – Pukavik ca 700 fritidshus. Hur många av dessa skulle bli permanenta om kommunikationer fanns? Mellan Sandbäck och Norje är det ca 4 km. Linje 433 , som vissa dagar trafikerar Ljungaviken – Mjällby- Norje skola bör göras tillgänglig för Norje Boke samt resten av Norje fram till Sandbäck Station.
4. Parkeringsmöjligheter skulle lätt kunna ordnas i Sandbäck. På vissa mindre stationer att det är många som hellre tar en station där du kan parkera nära. Något som till viss mån missats i de västra blekingestationerna, Det finns flera som bor på landet och måste åka bil en bit när man ska resa vidare och som väljer att åka till Bromölla då deras parkering ligger närmare stationen, resan västerut blir billigare och man har flera tåg att välja på inom sin kommungräns.

Norje 2019-08-19.

Ulf Svensson, gruppleadare för Centerpartiet i Sölvesborg.

tel: 0733008574

ulf.svensson@centerpartiet.se

REGION BLEKINGE	
Ink. 2019-08-21	
	Dnr

Pia Borg Lindholm

Avd för färdtjänsthandläggning

2019-09-16

Ärendenummer 2019/01807

Dokumentnummer 2019/01807-1

Till Trafiknämnden

Regelverk för färdtjänst, ändring

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Att godkänna ändring av Regelverk för Färdtjänst på så sätt att meningen ”Den som själv är beviljad färdtjänst kan inte resa som ledsagare” tas bort.

Bakgrund

I Lag om Färdtjänst föreskrivs att person som har ett omvårdnadsbehov under färden i fordonet även ska beviljas färdtjänst. För detta ska behovet vara betydande och ledsagare ska i princip vara en absolut förutsättning för att resa alls ska kunna genomföras. Lag om Färdtjänst föreskriver ingenting om reskostnad för ledsagare, men de allra flesta tillämpar gratis resa för beviljad ledsagare.

Förutom ledsagare finns i Blekinge möjlighet att ta med medresenär vid resa. Medresenär finns inte reglerat i lagtexten men det vanligaste är att resenär i färdtjänsten har möjlighet att ta med en eller flera resällskap vid färd. Dessa betalar då egen biljett, i Blekinge lika mycket som resenären själv (en medresenär).

I lagen finns ingenting uttryckt om vem som kan vara ledsagare, endast allmänt att ledsagaren ska stå för den hjälp och service resenären behöver för att göra resan möjlig.

I Regelverk för färdtjänst i Blekinge finns sedan tidigare två tillfällen då ledsagare beviljas regelmässigt utan utredning eller bedömning. Det är i de fall sökanden bor permanent i ett särskilt boende med personal dygnet runt (gruppboende) och i de fall sökanden har en synnedsättning grad 3 eller högre enligt WHO:s klassificering (grav synskada med små eller inga synrester).

Sedan många år har det i Blekinges lokala regelverk för färdtjänst funnits inskrivet att den som själv är beviljad färdtjänst inte kan resa som ledsagare till någon annan i färdtjänsten.

Resonemanget har varit att person som själv är berättigad till färdtjänst rimligen inte kan agera ledsagare för annan medresenär. För detta finns inte stöd i Lag om Färdtjänst. Det krav vi kan ställa på en ledsagare är att vederbörande ska vara kapabel att ge resenären det stöd och den hjälp som hen behöver. Någon extrahjälp av chauffören kan resenären inte kräva om hen reser tillsammans med ledsagare.

Vid RIAK-resa finns inte begränsningen att färdtjänstberättigad inte kan resa som ledsagare. Inte heller vid sjukresa eller riksfärdtjänst finns begränsningen.

I samband med att särskild chaufförsservice ändrades till att vara en allmän service för alla med färdtjänst efter avrop, ändrades även tillämpningsanvisningarnas syn på ledsagare som själv har färdtjänst. Eftersom skrivningen finns i Regelverket för färdtjänst måste en sådan ändring göras där innan den kan börja gälla.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör
Blekingetrafiken

Bilaga

1. Regelverk gällande

Regelverk för färdtjänst



Regelverk för färdtjänst i Blekinge
Region Blekinge
Dnr 17/00067
Version: PA1 beslutad av Trafiknämnden 2017-03-16
Reviderad av Trafiknämnden 2018-10-18 rev 1
Utskriven 2017-05-11/PBL

Innehållsförteckning

1. Bakgrund	4
2. Bedömning av rätt till färdtjänst.....	4
3. Handläggning	5
4. Tillstånd	5
5. Färdtjänstresor	6
6. Avgift	8
7. Övriga bestämmelser	8

Regelverk för färdtjänst i Blekinge - 2017-02-22

1. Bakgrund

Region Blekinge är regional kollektivtrafikmyndighet i Blekinge län. Handläggning och beslut i färdtjänstärenden är delegerad till tjänstemän på Region Blekinge. Färdtjänst är en del av trafikformen Serviceresor. Där ingår även Sjukresor och Öppen närtrafik.

Färdtjänst beviljas den som på grund av funktionshinder inte kan förflytta sig på egen hand eller åka med de allmänna kommunikationerna.

Möjligheten för funktionshindrade personer att resa i den allmänna kollektivtrafiken är beroende av i vilken omfattning denna är tillgänglighetsanpassad och i vilken utsträckning hjälp och service finns tillgänglig. Rätten till färdtjänst prövas mot den faktiska tillgängligheten som är formulerad i Trafikförsörjningsprogrammet och preciserad i den av Trafiknämnden beslutade 'Riktlinjer för bemötande av personer med funktionsnedsättning'.

Prövning av rätt till färdtjänst görs enligt Lag (1997:736) om Färdtjänst. Detta regelverk innehåller av Trafiknämnden preciserade och utökande regler som gäller i Blekinge.

Detaljerade rutiner för tillståndsgivning och resor finns i Bedömningskriteriet för färdtjänsten i Blekinge, i regler för tillståndslängd och förtur samt i Tillämpningsanvisningar för färdtjänsten i Blekinge. Samtliga dessa revideras på tjänstemannanivå.

2. Bedömning av rätt till färdtjänst

För att beviljas tillstånd till färdtjänst ska den sökande:

- vara folkbokförd i Blekinge
- ha ett funktionshinder med beräknad varaktighet på minst tre månader
- ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand på grund av funktionshinder och/eller ha väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationsmedel

Färdtjänst för barn

Barn som inte fyllt 7 år:

Kan beviljas färdtjänst om de på grund av funktionsnedsättning inte kan resa med allmänna kommunikationer ens tillsammans med en vuxen. Vid färdtjänstresa ska en ledsagare följa med.

Barn som fyllt 7 men inte 12 år:

Kan beviljas färdtjänst utan krav att ledsagare följer med vid resor inom två intilliggande zoner. För längre resor gäller att ledsagare ska följa med barnet.

För barn som har fyllt 12 år:

Rätten till färdtjänst bedöms efter hur de klarar att resa själva med allmänna kommunikationer inom hela färdtjänstområdet. Detta jämfört med vad ett barn i samma ålder normalt kan antas klara på egen hand.

Allmän kollektivtrafik

Att beviljas färdtjänst innebär inget hinder att åka med den allmänna kollektivtrafiken. I Blekingetrafikens buss- och tågtrafik åker färdtjänstresenär till lägre taxa inom Blekinge. Färdtjänstresenär får ta med sig en person som hjälp i buss- och tågtrafiken utan kostnad. Detta gäller oavsett om resenären betalar med rabattkort, mobilbiljett eller har periodkort.

3. Handläggning

Ansökan om färdtjänsttillstånd

Ansökan om färdtjänst lämnas till Region Blekinge. Ansökan bör vara skriftlig och på särskild blankett som ska undertecknas av sökanden eller dennes företrädare.

Handläggare gör en helhetsbedömning av sökandens funktionshinder. Vid utredningen kan handläggaren som stöd för sin bedömning begära att behovet av färdtjänst ska styrkas med till exempel medicinskt utlåtande och/eller ta kontakt med andra myndigheter.

Den som söker färdtjänsttillstånd kan erbjudas ett personligt möte med handläggare. Sökanden har då rätt att vid behov få en kostnadsfri resa med färdtjänstens fordon för att komma till och från mötet.

Beslut om färdtjänst

Beslut kan bli bifall, delavslag eller avslag. Det framgår i beslutet vilka eventuella föreskrifter och villkor som gäller och hur länge tillståndet gäller.

Förnya tillstånd

Den som vill förnya sitt tillstånd när detta är på väg att gå ut måste göra en ny ansökan. Det är den sökandes ansvar att bevaka när tillståndet går ut och ansöka om ett nytt tillstånd.

Överklagande av beslut

Vid avslag på hela eller delar av ansökan kan sökanden överklaga beslutet hos Förvaltningsdomstol.

Återkallande av tillstånd

Tillståndet kan återkallas om förutsättningarna för ett tillstånd inte längre finns eller om den färdtjänstberättigade gjort sig skyldig till allvarliga eller upprepade överträdelser. Tillstånd, föreskrifter och villkor kan ändras om förhållanden ändras.

4. Tillstånd

Färdtjänstkort

Den som beviljas färdtjänst får ett personligt färdtjänstkort. Kortet ska tas med vid resa och kunna visas upp om föraren begär det. Chauffören kan även undantagsvis begära fotolegitimation. Färdtjänstkortet är kostnadsfritt.

Giltighetstid

Färdtjänsttillstånd beviljas för viss tid eller tillsvidare.

Individuell anpassning

Färdtjänsten ska så långt möjligt anpassas till varje persons behov. Det finns två legitimeringsnivåer för färdtjänsttillståndet:

1. Färdtjänst med allmän service

Med allmän service avses den hjälp som alla färdtjänstresenärer alltid har rätt att få av chauffören.

2. Färdtjänst med utökad service

Den som har behov av hjälp utöver vad som omfattas av allmän service kan bli beviljad utökad service. Utökad service beviljas för samma tid som färdtjänstillståndet eller för tillfälliga behov. Eventuell utökad service framgår av beslutet.

Följande former av tilläggservice finns: För utförlig beskrivning se Tillämpningsanvisningar.

- A. Chaufförsservice
- B. Trapptransport
- C. Begränsad omvägstid
- D. Annan särskilt anpassad tilläggservice
- E. Liggande transport

Ledsagare

Den som har behov av personlig omvårdnad under färden i fordonet kan beviljas rätt till ledsagare vid resa med färdtjänstens fordon. Behovet av ledsagare ska vara knutet till själva resan, det vill säga tiden i fordonet, inte behov vid resmålet. Den som själv är beviljad färdtjänst kan inte resa som ledsagare. Ledsagare beviljas i särskilt beslut.

Ledsagare beviljas utan prövning person med grav synskada (kategori 3 eller högre enligt WHO:s klassificering) och för person som bor i äldreomsorgens särskilda boenden.

Undantag från samplanering (ensamåkning)

Den som av medicinska skäl måste resa utan samplanering med andra resenärer beviljas ensamåkning.

Särskild placering i fordonet (extra benutrymme, framsäte)

Den som av medicinska skäl behöver särskild plats i fordonet beviljas detta.

Färdtjänst med villkor

Färdtjänstillstånd kan förenas med villkor som på olika sätt begränsar resenärens rätt att resa med Serviceresors fordon. Eventuella villkor framgår av beslutet.

Följande former av villkor finns:

- A. Tillstånd att resa endast vintertid (1 november - 30 april).
- B. Tillstånd att resa endast om ledsagare medföljer.
- C. Annat särskilt anpassat villkor.

5. Färdtjänstresor

Omfattning

Resor kan göras i hela Blekinge samt högst 50 km från bostaden (folkbokföringsadressen) in i ett grannlän. Det finns inga begränsningar hur ofta resenären får resa om inget annat framgår av beslutet. Uppehåll under resan medges inte.

För person som förvärvsarbetar eller studerar vid universitet, högskola eller folkhögskola kan även längre resor beviljas efter individuell bedömning.

Färdtjänst får inte användas för sjukresor.

Beställning av resa

Resor beställs hos Blekingetrafikens beställningscentral (BLI-centralen). Resor som ska ske utanför beställningscentralens öppettider måste förbeställas när beställningscentralen är öppen. Den önskade restiden kan normalt komma att förskjutas plus/minus en timme.

Bomkörning - resa som inte avbokas

Resor som inte avbokas senast en timme före avresetid debiteras som bomkörning med 100 SEK, plus en faktureringsavgift på 50 SEK.

Resornas genomförande

Resorna samordnas i normalfallet med andra resenärer. Resenären får räkna med avvikelser vad gäller resväg och restider.

Tider det går att resa med färdtjänst:

Dag	Restid, kl.
Helgfri måndag - torsdag	05.00 - 24.00
Helgfri fredag	05.00 - 02.00
Helgfri lördag (samt jul-, nyårs- och midsommarafton)	05.00 - 02.00
Sön- och helgdag	05.00 - 24.00

Medresenär

Utöver eventuell ledsagare kan resenären ta med sig en medresenär. Fler medresenärer får tas med i mån av plats i det bokade fordonet men betalar en högre egenavgift. Medresenär måste stiga på och av på samma plats som färdtjänstresenären.

Arbets- och studieresor utanför länet

rev 2018-10-18

Den som arbetar eller går i skolan (högskola, universitet eller folkhögskola) utanför länet kan åka färdtjänst om arbetsplatsen/studieorten ligger inom 50 kilometer från bostaden.

I de fall arbetsplats/skola ligger utanför gränsen 50 kilometer från bostaden kan arbetsresor beviljas efter en individuell prövning. Resor kan beviljas antingen dagligen eller med ett visst antal resor/vecka/månad beroende på avstånd och andra omständigheter. Region Blekinge kontaktas i dessa fall för individuell bedömning och beslut.

Samordning med allmänna kommunikationer ska göras om möjligt. Priset för resan ska motsvara kostnad för resa med allmänna kommunikationer. Anslutningsresa till allmänna kommunikationer kan efter individuell prövning beviljas.

Ersättning vid försening för Serviceresor

För resor med färdtjänst garanteras att den överenskomna tiden för resans framkomst hålls med en felmarginal på upp till 10 minuter. Därefter återbetalas egenavgiften. Undantaget är resor där det inte finns någon avtalad tid då resenären skulle varit framme.

6. Avgift

Varje kommun är indelad i en tätortszon och en landsbygdszon. För varje zon som ingår i resan betalas en avgift. Priset för resan beräknas efter hur många zoner som passeras vid en normal direktresa. Antalet zoner är som mest två vid en resa inom en kommun respektive fyra vid en resa mellan två grannkommuner. Oavsett hur lång resan är betalar resenären för högst sex zoner.

Vid resa utanför länet används en zonindelning som motsvarar den som används inom Blekinge, det vill säga två zoner i varje kommun.

Avgiften för resan ska betalas i samband med påstigning. Fakturering av resor medges endast undantagsvis och endast efter överenskommelse med BLI-centralen.

Avgifter för resor enligt gällande taxa för färdtjänstresenär, ledsagare och medresenär:

Färdtjänstresenären är barn/ungdom till och med 19 år

Resenären	Ungdomspris
Ledsagare	Kostnadsfritt
Medresenär (0-19 år)	Ungdomspris
Medresenär (20 år -)	Vuxenpris

Färdtjänstresenären är vuxen 20 år -

Resenären	Vuxenpris
Ledsagare	Kostnadsfritt
Medresenär (0-6 år)*	Kostnadsfritt
Medresenär (7-19 år)	Ungdomspris
Medresenär (20 år -)	Vuxenpris

**Till den dag barnet fyller 7 år. Max 2 barn/resenär. Gäller endast egna barn.*

Avgifter vid arbets- och studieresor

Den som har färdtjänst och som förvärvsarbetar eller studerar kan köpa periodkort. Kostnaden för periodkortet följer Blekingetrafikens periodkort i den allmänna kollektivtrafiken. Periodkortet gäller för resor med färdtjänst mellan bostad, arbetsplats och skola/utbildning.

Periodkortet kan användas i den allmänna kollektivtrafiken för obegränsat antal resor inom aktuella zoner. Färdtjänstresenären får ta med sig en ledsagare utan kostnad som hjälp vid resa i den allmänna kollektivtrafiken. Resenären måste då visa upp färdtjänstkortet och periodkortet.

7. Övriga bestämmelser

Tillfällig vistelse/boende i annan kommun

Den som tillfälligt vistas eller bor utanför Blekinge får göra maximalt 24 enkelresor per kalenderår i annan kommun. Extra resor kan beviljas om särskilda skäl föreligger. Resenären ska kontakta Region Blekinge minst en vecka före avresedag för att få intyg eller biljetter. Egenavgiften för resor i annan kommun är 60 SEK per påbörjad sträcka om 30 km. Maximalt ett (1) resesällskap får medfölja vid Resa I Annan Kommun (RIAK-resa).

Kraft att vilja.

Tillsammans är det möjligt.

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

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



Region Blekinge, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona
Tel 0455-30 50 00 | E-post kansli@regionblekinge.se
www.regionblekinge.se

Trafiknämnden

Kallelse/föredragningslista
2019-09-19

Trafiknämnden kallas till sammanträde

Tid: Torsdag den 26 september 2019, kl 08.30 - 12.00

Plats: Gräsvik stora konferensrummet.

Ordförande: Peter Christensen (M)

Sekreterare: Rose-Marie Friberg Kanslienheten

Ledamöter: Peter Christensen (L)
Billy Åkerström (KD)
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 Johannesson (S)

Omid Hassib (V)

Margaretha Jonasson (SD)

Lars Olsson (SD)

Tjänstemän: Sören Bergerland, trafikdirektör
Ingrid Ljungqvist, avdelningschef
Maria Purnell, ekonomichef
Pär Welanders, verksamhetschef
Anna Claesson, verksamhetschef
Jakob Emander, tågtrafik och infrastrukturutredare

Föredragningslista

Ärendenummer:

1. Val av justerare samt tid för justering
 2. Godkännande av föredragningslista
 3. Anmälan om protokolljustering
 4. Utbildning nytt biljett- och betalsystem Kl. 08.30-09.30
Claes Fischer, Lars Karlinius, Johannes Håkansson, Jörgen Hjelm, Carl-Gustaf Johansson.
- Kaffe*** ***09.30-09.50***
- Ärenden för beslut**
5. Delårsbokslut augusti 2019 för Blekingetrafiken 2019/01750
Kl. 09.50-10.10
Maria Purnell
 6. Sammanträdesplan 2020 för Trafiknämnden 2019/01832
Kl. 10.10-10.20
Ingrid Ljungqvist
 7. Priser och produkter Blekingetrafiken 2020 2019/01366
Kl. 10.20-10.50
Lars Karlinius
 8. Fordonsförvaltning Öresundståg 2019/01794
Kl. 10.50-11.00
Jakob Emander
 9. Svar på skrivelse från Centerpartiet i Sölvesborg 2019/01793
Kl. 11.00-11.10
Jakob Emander

10. Regelverk för färdtjänst, ändring 2019/01807
Kl. 11.10-11.20
Pia Borg Lindholm
11. **Rapporter**
12. **Delegationsärenden**
13. **Anmälningensärenden**
14. **Nästa sammanträde**

Vid förhinder för ordinarie ledamot att delta i sammanträdet anmäls detta omgående till Rose-Marie Friberg, tel. 0455-7340 44 eller rose-marie.friberg@regionblekinge.se så att ersättare kan kallas till sammanträdet.

2019-09-19
Karlskrona

Rose-Marie Friberg Kanslienheten

Marknadsföring och information 2019-09-16
Anna Claesson och Pär Welanders

Ärendenummer 2019/01798
Dokumentnummer 2019/01798-1

Till Trafiknämnden (2019-01-01 - 2022-12-31)

Rapport Blekingetrafiken

Resandeutveckling januari – augusti

Resandestatistik januari - augusti 2018 jämfört med januari - augusti 2019

	2018	2019	Utveckling
Busstrafik	4 484 973	4 480 869	0 %
Stadsbuss	3 405 638	3 409 908	0 %
Regionbuss	778 466	767 377	- 1 %
Kustbuss	278 695	281 411	1 %
Flygbuss	22 174	22 174	0 %
Tåg	1 382 062	1 394 807	0 %
Krösatåg	152 137	164 487	0 %
Öresundståg	1 086 229	1 086 229	0 %
Pågatåg	143 696	144 091	0 %
Skärgårdstrafik	188 535	183 205	- 3 %
Beställningstrafik	117 749	116 691	-1 %
Totalt	6 173 319	6 175 572	0 %

Stadstrafiken är fortsatt en stabil källa för resandeutvecklingen som väger upp minskningen inom Regionbusstrafiken. Skärgårdstrafiken minskade något jämfört med förra sommaren då rekordvärdet bidrog till rekordsiffror för resandet i denna kategori. Det gedigna arbete har lagts ner för att utveckla både relationen med utövarna inom skärgårdstrafiken och informationen som finns tillgänglig för resenärerna har troligtvis kompenserat för årets relativt dåliga väder.

Kombinerad mobilitet i Blekinge

”Kombinerad mobilitet i Blekinge” är ett projekt som drivs av Blekingetrafiken. Syftet med projektet är att få fler Blekingebor att resa hållbart med ökad möjlighet att välja och kombinera färdmedel. I linje med detta undersöks möjligheterna att arbeta med dels samåkning dels ett regionalt låncykelsystem i länet.

Arbetsgruppen söker efter en partner att arbeta tillsammans med för att testa samåkning som en del i kollektivtrafiken. Styrgruppen för projektet har besökt ett danskt företag NABOGO som arbetar med frågor som rör samåkning på landsbygd och i mindre tätorter. Vidare utreds förutsättningarna för att driva ett regionalt låncykelsystem i Blekinge.

Syftet med både samåkning och låncykelsystem är att skapa attraktiva mobilitetslösningar som kan fungera som ett komplement till kollektivtrafiken i länet och på sätt öka tillgängligheten, förlänga kollektivtrafikresan och göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Försäljningsutveckling januari - augusti

Det nya biljett och betalssystemet har varit i drift sedan den 4 mars 2019. Det sker en stadig överflyttning från det utgående systemet. Försäljningen som redovisas nedan försäljning i buss, tåg, hos ombud, i biljettautomater, genom webshopen och mobilbiljetter samt det som vår kundservice har fakturerat.

Total försäljning perioden 1 januari - 31 augusti

Per biljettkategori	2018	2019	Utveckling
Enkelbiljett	25 379 292 kr	25 216 470 kr	-0,6%
Rabattbiljett	34 869 396 kr	31 065 142 kr	-10,9%
Periodkort varav 4 812 st Sommarkort	35 604 129 kr	33 472 456 kr	-6,0%
Nya biljettsystemet, appen	0 kr	5 345 508 kr	N/A
Totalt (inklusive moms)	95 854 835 kr	95 101 595 kr	-0,8%

Försäljningen har minskat och en bidragande orsak är att allt fler kundgrupper får rabatt och rabatten är högre i det nya biljettsystemet än vad det var i det utgående biljettsystemet. Sommarbiljetten i nya appen rabatterades med samma rabatter som övriga biljetter med 25 - 40 procents rabatt, medan det fysiska Sommarkortet inte rabatterades.

Årets sommarerbjudande var ett Sommarkort i utgående biljettsystem och en Sommarbiljett i appen och under sommaren såldes 27 procent av Sommarkorten i appen, jämfört med i genomsnitt 18 procent för alla biljettköp under augusti. Försäljningen uppgick till 4 381 382 kronor fördelat på 1 815 Sommarbiljetter och 4 812 Sommarkort. Sommarkortets giltighetsperiod var förlängd med tre dagar för att anpassas till skärgårdstrafikens tidtabellperiod och Läsårskortets giltighetsperiod. Förra året såldes 6 676 Sommarkort för 4 339 400 kr.

Reskassans nedgång på 11 procent beror till stor del på att många av dessa resenärer får ett bättre erbjudande i det nya biljettsystemet samt att rabatten minskats från 20 procent till 10 procent.

Försäljningen i den nya appen har varit igång sedan den 4 mars 2019.

Försäljning i det nya biljettsystemet (ny app) perioden 4 mars – 31 augusti 2019

Per biljettkategori			
Enkelbiljett		2 250 731 kr	42%
30-dagarsbiljett		1 442 627 kr	27%
Sommarbiljett 1 825 st		1 034 082 kr	19%
24-timmarsbiljett		454 034 kr	8%
365-dagarsbiljett		164 034 kr	3%
Totalt (inklusive moms)	kr	5 345 508 kr	

Sommarkort skolungdom

Den 19 juni beslutade Regionfullmäktige att dela ut gratis Sommarkort skolungdom enligt samma modell som gjordes år 2018, men med skillnaden att bidrag inte kommer från Trafikverket utan från Region Blekinges reserver. Under några veckor skickades ca 12 000 kort ut till elever i grundskolan åk 6 - 9 samt gymnasiet åk 1-2. Kortet berättigade till fria resor i all vår trafik till och med den 18 augusti. Korten har använts flitigt i sommar och det har gjorts ca 198 830 registrerade resor. I färdtjänsten har tre personer använt Sommarkortet skolungdom och de har tillsammans gjort 44 resor. I den Öppna närtrafiken har det gjorts 87 resor.

År 2018 skickades 11 500 kort och det registrerades 230 230 resor. Korten skickades ut i god tid och många kunde använda sitt Sommarkort redan från början då kortet började gälla den 15 juni.

Utveckling av det nya biljett- och betalssystemet

Utvecklingen av biljett- och betalssystemet med app och andra funktioner går vidare och är inne i en intensiv fas med några månader kvar till det nuvarande biljettsystemet stängs i december.

Sedan förra rapporten har betalning med betalkort i den nya appen lanserats samt möjligheten att i webshopen flytta reskassa till app.

Lördagen den 14 september trädde ett nytt EU-direktiv för säkra elektroniska betalningar i kraft. Det nya direktivet, PSD 2, har påverkat vissa betalterminalsleverantörer men vår nuvarande leverantör har inte drabbats och därför har ännu inte betalningar påverkats i Blekingetrafikens appar, webshop eller ombord på buss.

Kampanj nytt biljettsystem

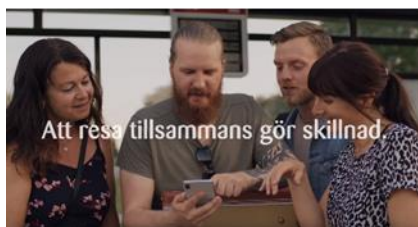
Kommunikation kring det nya biljettsystemet intensifieras under hösten. Den första kampanjen som riktades till befintliga kunder breddas nu och riktas till allmänheten i Blekinge genom TV- och radioreklam. Fokus i budskapet nu i början av hösten är nya rabatter med inriktning på att det faktiskt gör skillnad att resa tillsammans.

Säljande och varumärkesbyggande TV- och radioreklam

Under hösten och vintern kommer sex olika reklamfilmer visas i TV4 och TV4Play. Genom reklamen vill vi skapa och kommunicera en berättelse, melodi och känsla som känns rätt både för vårt varumärke men även för att tonsätta vårt vackra Blekinge. En perfekt låt för livets alla resor med Blekingetrafiken är en lugn version av Ola Salos låt ”Calleth you cometh I”, med lokala musiker som bakgrundsljud. Se reklamfilmerna här <https://blekingetrafiken.se/om-oss/aktuellt/kand-lat-blir-blekingetrafikens-nya-soundtrack/#q=calleth>

Tv-reklamen och musiken genererar vidare informationsmaterial till analoga kanaler (annonser, utställningsmaterial) och till egna digitala kanaler som buss-TV, sociala medier, hemsida och monitorer på stationer.

Parallellt med TV-reklam sänds radioreklam hos Mix Megapol, NRJ och RadioPlay. Målgruppen är allmänheten och däribland bilister. Här används en fråga för att få uppmärksamhet: ”Kan din resa göra skillnad? Ja, faktiskt. Att resa tillsammans gör skillnad. Gör det du också, med vår nya app.”. Även här används ”Calleth you cometh I” som bakgrundslåt.



Fler exempel på marknadsföringsinsatser:

- På infartsledens bildväxlare i Karlskrona ställs frågan ”Gör din resa skillnad?”.
- I samarbete med Studentkortet i Sverige AB har ett SMS till ca 2 500 studenter i Blekinge med information om Studentrabatten.
- Turnén från våren och sommaren fortsätter. Personal på plats informerar och hjälper till med appen. Berättar om resmöjligheter och att det är smart att åka tillsammans. Den 30 augusti deltog Blekingetrafiken på Klimattorget i Karlskrona och den 12 september på Äldredagen i Bellevueparken som anordnades av Karlshamns kommun.
- Hemsidan fortsätter att vara navet i kommunikationsarbetet kring det nya biljett- och betalsystemet och så fort en nyhet lanseras finns mer information att läsa.



Hockeybussar

Nu startas marknadsföringen av Hockeybussen igen. I Buss-TV, på hållplatser, hemsida och i sociala medier finns informationen. I samarbete med KHK syns Blekingetrafiken på arenan för att marknadsföra möjligheten att ta bussen till och från matchen.

Hockeybusskonceptet gäller följande linjer:

Linje 2 Jämjö via Sturkövägen, Lyckeby, Amiralen

Linje 3 Bastasjö via Spandelstorp, Lyckeby, Amiralen.

Linje 4 Rödeby via Torskors, Ekeberg

Linje 5 Nätraby - NKT Arena - Centrum via Roslundavägen, Nätraby Hörnet och linje 5 Centrum - NKT Arena - Nätraby via Bergåsa station, Motellet.

Bussar avgår från NKT Arena Karlskrona 15 minuter efter matchen, oavsett om matchen går till förlängning eller straffar kan kunderna vara trygga med att de kommer med bussen.

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”. Svartalternativen 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	2018	2019	Utveckling
Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Blekingetrafiken?			
Kunder	67%	68%	1%
Allmänhet	53%	55%	2%
Hur nöjd är du med din senaste resa med Blekingetrafiken?			
Kunder	82%	81%	-1%
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid när jag reser med Blekingetrafiken*			
Buss (kunder)	58%	56%	-2%
Tåg (kunder)	35%	30%	-5%

Utvecklingen anges i procent men avser procentenheter i tabellen ovan.

**Avser samtliga kollektiva trafikslag, i Trafikförsörjningsprogrammet görs uppföljning på busstrafiken.*

Trafiknämnden
2019-09-26

Rapport - Särskild kollektivtrafik

Färdtjänsthandläggning

Delegationsbeslut

Antal per kommun

	Augusti	Sedan årets början
Karlshamn	36	278
Karlskrona	52	420
Olofström	22	112
Ronneby	32	220
Sölvesborg	21	147
Summa		1177

Fördelat på

Avslag	3	37
Delavslag	85	578
Bifall	76	490

Under augusti 2019 har **5** delegationsbeslut fattats avseende riksfärdtjänst

Karlskrona		5 bifall + 2 avslag
Ronneby	3 bifall	14 bifall + 2 avslag
Sölvesborg		2 bifall
Karlshamn	1 bifall	1 bifall
Olofström	1 delavslag	1 delavslag