

Mötesbok: Trafiknämnden (2019-05-23)

Trafiknämnden

Datum: 2019-05-23

Plats:

Kommentar:

Dagordning

Val av justerare samt tid för justering

Godkännande av föredragningslista

Anmälan om protokolljustering

Ärenden för beslut

§ 42/19 Internremiss Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022	3
§ 43/19 Remissvar på SOU 2019:8 Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande	18
§ 44/19 Anropsstyrd anslutning från sen tågavgång från Stockholm/Alvesta	21
§ 45/19 Svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar	23
§ 46/19 Begreppet Senior	26
§ 47/19 Tertialrapport april 2019 för Blekingetrafiken	31
§ 48/19 Trafikförsörjningsprogram 2020 - 2023	63

Information upphandling Öresundståg

Information upphandling serviceresor

Tågfrågor

Rapport antal inkomna ansökningar

Delegationsbeslut

Rapport särskilda kollektivtrafik

Anmälningsärenden

Övriga dokument

Övriga dokument 2019-05-23	106
--------------------------------------	-----

Blekingetrafikens stab

2019-05-14

Ärendenummer 2019/01076

Dokumentnummer 2019/01076-4

Till Trafiknämnden

Internremiss Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionfullmäktige besluta

1. att anta förslag till Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022 med beaktande av synpunkter från Trafiknämnden

Sammanfattning

Samtliga nämnder inom Region Blekinge har fått i uppdrag att avge svar på remiss angående ”Förslag till funktionshinderpolitisk policy 2019-2022”. Beslut tas i fullmäktige senast den 4 september 2019. Länshandikapprådet har gett en arbetsgrupp i uppdrag att ta fram ersättning till Handikappolitiska programmet från 2003.

Syftet med den föreslagna policyn är att förtydliga de behov av ytterligare personcentrering som olika funktionsnedsättningar kan innebära. God vård och hälsa på lika villkor för hela befolkningen kan ibland kräva stora anpassningar kring enskilda individer.

Policyn omfattar Region Blekinges alla verksamheter med ambitionsnivå relaterat till bland annat konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Ingrid Ljungqvist
Kanslichef Regional utveckling, kultur och
bildning, Blekingetrafiken

Bilaga

- Yttrande över Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022
- Protokollsutdrag Regionstyrelsen 2019-03-27 § 83
- Förslag policy

Funktionshinderpolitisk policy 2019-2020

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

Att bifalla förslaget till Funktionshinderpolitisk policy

- Mål och aktiviteter inom området tillgänglighet är formulerade i Trafikförsörjningsprogrammet
- Information om policyn införs i introduktionsprogram för nyanställda
- Samverkan med brukargrupper kommer att ske genom samrådsgrupp enligt Trafikförsörjningsprogram för Blekinge
- Tillgänglighetsarbetet kommer att följas upp regelbundet i samband med revidering av gällande och framtagande av nytt Trafikförsörjningsprogram för Blekinge
- Arbetet kommer även att följas upp genom kontinuerlig dialog med Blekinges kommuner och Trafiknämnd samt i samband med årlig redovisning av Trafikförsörjningsprogram för Blekinge

Bakgrund och beslutsmotivering

Det är positivt att en policy gällande funktionshinderspolitik har tagits fram även om det mesta av texten är riktad mot Hälso- och sjukvårdsnämndens verksamhet vilket vi har viss förståelse för. Vi ställer oss dock allmänt positiva till Funktionshinderspolitisk policy som sådan.

Funktionsnedsatta personers svårigheter att förflytta sig och att resa har länge varit föremål för samhällets uppmärksamhet. Redan 1973 tillsatte regeringen den så kallade HAKO-utredningen (HAKO = handikappanpassad kollektivtrafik) med uppdrag att utreda anpassning av de allmänna kommunikationerna till funktionsnedsatta personers behov. I riksdagens beslut 1978 om trafikhuvudmännens ansvar framhölls att en tillgänglig kollektivtrafik utgör en grundläggande samhällsservice. I 1979 års trafikpolitiska riksdagsbeslut angavs att en så långt möjligt fullständig anpassning av den kollektiva trafiken till handikappades behov borde eftersträvas. En särskild lag (1979:558) om handikappanpassning av den allmänna kollektivtrafiken antogs och trädde i kraft 1 januari 1980.

1989 tillsattes Handikapputredningen som i sitt slutbetänkande (SOU 1992:52) konstaterade att kollektivtrafiken skulle vara basen för trafikförsörjningen och att den enskilde skulle kunna resa med kollektivtrafiken på egen hand. De åtgärder som hittills vidtagits för att anpassa kollektivtrafiken ansågs långt ifrån tillräckliga. Man menade att det inte räcker att införa tekniska förbättringar på färdmedlen. Hela resekedjans utformning måste beaktas om tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning ska kunna förbättras. Man föreslog ett samlat ansvar inom varje län för kollektivtrafik samt att låggolvsbussar eller rullstolslyft skulle användas i kollektivtrafiken.

1993 tillsattes ytterligare en utredning som mynnade ut i propositionen ”Mer tillgänglig kollektivtrafik” (prop 1996/1997:115). Syftet med förslagen i propositionen var att göra kollektivtrafiken mera tillgänglig för personer med funktionsnedsättningar och begränsa kostnaderna för färdtjänst och riksfärdtjänst. Normaliseringsprincipen skulle vara utgångspunkt. Genom ökad tillgänglighet i den ordinarie kollektivtrafiken skulle möjligheterna till normalisering stärkas och behovet av särlösningar minska. Förslagen mynnade ut i riksdagens beslut ”Transportpolitik för en hållbar utveckling” (prop 1997/1998:56)

Våren 2006 antog riksdagen propositionen ”Moderna transporter” (prop 2005/2006:160) där det bland annat framgår att ”ett utvecklingsprogram för kollektivtrafik med fokus på tillgänglighet för funktionshindrade, stationsfrågor och samordning av information med mera tas fram”.

Riksdagen framhåller i propositionen ”Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt” (prop 2008/2009:35 bland annat ”att alla, även personer med funktionsnedsättning, ska kunna resa med kollektiva färdmedel är en viktig demokratisk fråga. Det är en del av regeringens politik att bryta utanförskapet i det svenska samhället. Det bör göras en kraftsamling för att i väsentliga delar nå målet om att kollektivtrafiken ska vara användbar för personer med funktionsnedsättning till 2010. Arbetet med att göra transportsystemet användbart för alla bör intensifieras”.

Sommaren 2010 antogs en ny lag om kollektivtrafik, gällande från 1 januari 2012. Enligt denna har den regionala kollektivtrafikmyndigheten getts ett övergripande ansvar att verka för att kollektivtrafiken i länet anpassas så att den är tillgänglig för alla resenärsgupper. I **trafikförsörjningsprogram** ska bland annat redovisas **tidsbestämda mål och åtgärder** för hur anpassning av kollektivtrafiken ska ske **med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning**.

Riksdagens beslut 2014 om ändringar i diskrimineringslagen (2008:567) innebär förbud mot diskriminering i form av bristande tillgänglighet inom en rad områden, bland annat färdtjänst och riksfärdtjänst.

Krav på tillgänglighet ställs även i prop 2013/2014:239 ”EUs tåg-, fartygs- och busspassagerarförordningar – tillsyn och sanktioner.

Av ovanstående framgår att kollektivtrafiken redan under en mycket lång tid haft höga krav på sig att arbeta med tillgänglighetsfrågor och anpassning till funktionshindrade personers behov och möjligheter.

I Blekingetrafiken har man sedan 2012 arbetat enligt Trafikförsörjningsprogrammet där tillgänglighetsfrågor och arbetet med dessa har en självklar plats. Den allmänna kollektivtrafiken i Blekinge har ända sedan 2000 använt enbart tillgänglighetsanpassade fordon i

så gott som all kollektivtrafik och omfattande tillgänglighetsanpassning har fortlöpande gjorts vid hållplatser och stationer samt inom information och kundkontakt.

Trafikförsörjningsprogram utarbetas och fastställs vart fjärde år och dessa innehåller förutom politiska mål och riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Blekinge även mål, strategier och samverkan kring tillgänglighetsfrågorna och uppfyller de krav som ställs i kollektivtrafiklagen (2010:1065). Program har tidigare utarbetats för åren 2012-2015, 2016-2019 och ett tredje för åren 2020-2023 är under framtagning.

Samråd med brukargrupper har hitintills varit en svag länk i kedjan. Samråd har främst skett i samband med framtagning av Trafikförsörjningsprogrammet och genom Marknadsavdelningens informationsträffar och kundmöten. Inom serviceresor har samrådsgrupper funnits tidigare men av olika anledningar avstannat. I nästkommande Trafikförsörjningsprogram kommer dock efter önskemål från brukargrupperna finnas en tydligare skrivning avseende regelbundna samrådsmöten via Länshandikapsrådet. Fortfarande finns dock självklart områden som ytterligare kan förbättras. Ett sådant kan vara kartläggning av vilka områden utöver de mer fysiska tillgänglighetsanpassningarna som skulle kunna förbättra funktionsnedsattas möjligheter att resa kollektivt. Det kan röra områden som exempelvis information, trygghet eller service.

Vissa trafikformer, exempelvis båtar, kan dock vara svåra att tillgänglighetsanpassa fullt ut. Vissa hjälpmedel kan av säkerhetsskäl inte transporteras inom kollektivtrafiken. Vissa funktionshindergrupper kan ha problem som trots stora ansträngningar inte kan lösas genom anpassning. Det gäller främst psykiska och kognitiva funktionsnedsättningar liksom problem med allergier och neuropsykiatriska problem där den allmänna kollektivtrafiken har svårt att möta behoven. Här kommer sannolikt särskilda lösningar i form av serviceresor att fortsätta vara den resmöjlighet som fungerar bäst. Även inom serviceresor finns utrymme för förbättring av tillgängligheten, främst inom området bokning och användande av digitala lösningar, något som kan underlätta för vissa resenärsgupper.

§ 83/19

Ärendenummer: 2019/00342

Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022

Regionstyrelsen beslutar

1. Att förslag till funktionshinderpolitisk policy 2019-2022 skickas på remiss till samtliga nämnder i Region Blekinge innan beslut tas i regionfullmäktige senast 4 september 2019.

Sammanfattning

Länshandikapprådet gav en arbetsgrupp i uppdrag att ta fram ersättning till Handikappolitiska programmet från 2003.

Syftet med den föreslagna policyn är att förtydliga de behov av ytterligare personcentrering som olika funktionsnedsättningar kan innebära. God vård och hälsa på lika villkor för hela befolkningen kan ibland kräva stora anpassningar kring enskilda individer.

Policyn omfattar Region Blekinges alla verksamheter med ambitionsnivå relaterat till bland annat konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och med följande aktiviteter.

Regionens alla nämnder ska

- Formulera minst ett mål och aktivitet baserat på denna policy i årlig verksamhetsplan
- Informera om policyn i introduktionsprogram för nyanställda
- Inrätta brukarråd eller motsvarande
- Följa upp policyns intentioner regelbundet i samverkan med representanter för brukarorganisationer
- Följa upp i samband med årsredovisning.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande: Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022.

Bilaga: Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022.

Bilaga: Protokollsutdrag § 81 arbetsutskottet angående funktionshinderpolicy 2019-2022.

Protokollet ska skickas till

Samtliga nämnder

Funktionshinderpolitisk policy

2019-2022

Dokumentnamn: Funktionshinderpolitisk policy		Revision: 01
Dokumenttyp: Policy	Dokumentnummer:	
Detta dokument gäller för: /	Funktionsområde:	
Dokumentansvarig:	Beslut av:	
Beslut datum:	Nästa revidering:	

Innehåll

Policy	4
Definitioner	4
Intersektionellt perspektiv	4
Personcentrerad vård	4
Funktionsnedsättning	4
Varför en särskild policy?	5
Folkhälsa och jämlik hälsa	5
Kunskapsstyrning	5
E-hälsa	6
Mänskliga rättigheter	6
Delaktighet och jämlikhet	6
Hållbar utveckling	6
Region Blekinge	7
Hälso- och sjukvård	7
Utsatthet för våld och övergrepp	7
Egen försörjning	7
Blekinge Folkhögskola	7
Kultur	7
Idrott	7
Kollektivtrafik	7
Samverkan	8
Samverkan andra verksamheter och myndigheter	8
Samverkan och samordning	8
Samverkan med organisationer	8
Funktionsstödsrådet	8
Brukarråd	8
Samverkan med patient och närstående	8
Information och att komma till tals	8
Anpassat och flexibelt stöd	8
Samordnad Individuell Plan, SIP	8
Övergångar och samordning	9
Föräldraskap, syskon, anhöriga och närstående	9

Policy

Syftet med denna policy är att förtydliga de behov av ytterligare personcentrering som olika funktionsnedsättningar kan innebära. God vård och hälsa på lika villkor för hela befolkningen kan ibland kräva stora anpassningar kring enskilda individer.

Policyn omfattar Region Blekinges alla verksamheter med ambitionsnivå relaterat till bland annat konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och med följande aktiviteter.

Regionens alla nämnder ska

- Formulera minst ett mål och aktivitet baserat på denna policy i årlig verksamhetsplan
- Informera om policyn i introduktionsprogram för nyanställda
- Inrätta brukarråd eller motsvarande
- Följa upp policyns intentioner regelbundet i samverkan med representanter för brukarorganisationer
- Följa upp i samband med årsredovisning.

Definitioner

Intersektionellt perspektiv

Begreppet intersektionellt perspektiv belyser olika faktorer som samverkar och förstärker varandra på olika sätt. Det innebär att inte enbart fokusera på ett perspektiv, exempelvis funktionsnedsättning – utan även betydelsen av kön, socioekonomi, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, sexuell läggning eller ålder. Förutsättningar för en person med funktionsnedsättning kan även påverkas av t.ex. kön osv.

Det är positivt att individuellt stöd till personer med funktionsnedsättning utvecklas mot att bli mer flexibla och anpassade efter varje individs behov.

Personcentrerad vård

En patient är en person som är mer än sin sjukdom. Personcentrerad vård är inte en metod, utan ett etiskt förhållningssätt som omsätts i värderingar som innebär att se hela personen och dennes livssituation. I tanken behöver vi gå från vad till vem. I dag utgår vården ofta från ett ”vad?” och ser till sjukdom, diagnos och behandling i första hand. Med ett personcentrerat förhållningssätt utgår vi istället från ett ”vem?” och ser hela personen, dennes livssituation, resurser och förmågor. Vi möter en person med en sjukdom och inte en sjukdom hos en person.

Region Blekinge väljer att i denna policy förtydliga de behov av ytterligare personcentrering som olika individer och grupper med funktionsnedsättningar kan ha.

Detta kan innebära att utveckla:

- Tillgänglighet som kan innebära olika åtgärder beroende på vilken funktionsnedsättning det gäller
- Anpassning av besökstiders längd
- Tillgång och metoder för kommunikationsstöd
- Rutiner för Samordnad individuell plan (SIP)
- Former för organisatorisk samverkan med övriga aktörer
- Krav på tillgänglighet och social hänsyn.

Funktionsnedsättning

Världshälsoorganisationens definition av hälsa och funktionshinder (ICF) innehåller beskrivningar avseende kroppsfunktion, kroppsstrukturer, aktivitet, delaktighet och omgivningsfaktorer. Aktivitet och delaktighet har

underrubriker som lärande, tillämpa kunskap, allmänna uppgifter och krav, kommunikation, förflyttning, personlig vård, hemliv, relationer, viktiga livsområden, samhällsgemenskap.

Definitionen beskriver den stora bredden av funktionsnedsättningar som kan ge konsekvenser i den enskildes vardag, det vill säga, det uppstår ett funktionshinder.

Socialstyrelsens termbank beskriver att:

- Funktionsnedsättning är en nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga. En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av en medfödd eller förvärvad skada. Sådana sjukdomar, tillstånd eller skador kan vara av bestående eller av övergående natur
- Funktionshinder är en begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen. Exempel på begränsningar är svårigheter att klara sig själv i det dagliga livet och bristande delaktighet i arbetslivet, i sociala relationer, i fritids- och kulturaktiviteter, i utbildning och i demokratiska processer. Det handlar framförallt om bristande tillgänglighet i omgivningen.

Funktionsnedsättningar kan innebära att personen behöver anpassningar, stöd och/eller hjälpmedel:

- För att kunna se, höra eller tala
- För att kunna röra sig och förflytta sig
- För att bearbeta och tolka information, planera och organisera
- På grund av varaktiga medicinska sjukdomar/tillstånd.

Varför en särskild policy?

Folkhälsa och jämlik hälsa

All hälso- och sjukvård och tandvård ska vara tillgänglig för alla utan avgränsning vad gäller sjukdom, ålder, kön, etnisk tillhörighet, socioekonomi eller patientgrupp. Det innebär att personer med funktionsnedsättning ska ha samma rätt till hälso- och sjukvård samt tandvård som alla andra.

Statistiska Centralbyrån visar i undersökning av levnadsförhållanden från 2014 - 2015 att tio gånger fler personer med funktionsnedsättning skattar sin hälsa som dålig jämfört med övriga befolkningen. Myndigheten för delaktighet följer upp levnadsvillkoren för personer med funktionsnedsättning enligt de nationella funktionshinderspoliciska målen. Den nationella uppföljningen 2016 beskriver att paneldeltagare betraktar sin allmänna hälsa som mycket eller ganska dålig och att de någon gång upplevt sig diskriminerade i kontakt med vården¹.

Det finns även exempel på att personer med funktionsnedsättning har sämre tillgång till hälso- och sjukvård än övriga befolkningen, till exempel personer med psykisk funktionsnedsättning. Personer med funktionsnedsättning som blir sjuka blir också undersökta och behandlade i ett senare skede av sjukdomen. Adekvat vård når inte heller alltid personer med psykisk funktionsnedsättning eller personer med utvecklingsstörning som också har en somatisk sjukdom, vilket kan leda till sämre hälsa.

Kunskapsstyrning

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) skriver i sitt positionspapper Funktionshinder och delaktighet²; ”Forskning om funktionshinder behöver stärkas, särskilt sådan, som har ett socialt perspektiv och inkluderar relationen individ-samhälle, så att forskningen inte begränsas till endast medicinska eller biologiska aspekter.” Personal inom Region Blekinge behöver kunskap om olika funktionsnedsättningar och om skillnader i hälsa. Patienters upplevelser av möten med vården behöver följas upp och användas i syfte att utveckla hälso- och

¹ <http://www.mfd.se/om-mfd/vi-arbetar-med/Uppfoljning-av-funktionshinderspolicen/rivkraft/resultat-fran-rivkraft/rivkraft-11---lss-insatser-och-rattsvasendet/>

2

https://skl.se/download/18.55ed7ed715ffdf9330b623db/1512026754637/Positionspapper%20Funktionshinder%20och%20delaktighet_171129.pdf

sjukvård samt tandvård och regionens övriga ansvarsområden. Uppföljningen måste anpassas så att alla, oavsett funktionsnedsättning, ges möjlighet att svara.

E-hälsa

Alla ska ha jämlik tillgång till tjänster, service, information, utbildning, turism och kultur mm. Regionens digitala utbud bör, liksom den fysiska och tekniska miljön, utformas så att den är tillgänglig och användbar för alla.

Mänskliga rättigheter

I december 1993 antog FN:s generalförsamling standardregler för att tillförsäkra människor med funktionshinder delaktighet och jämlikhet. Grunden för standardreglerna är bland annat de internationella reglerna om mänskliga rättigheter. Standardreglerna är avsedda att vara normbildande och innebär ett moraliskt och politiskt åtagande från staternas sida att anpassa samhället till människor med funktionshinder. I regeringsformen slås fast att det allmänna ska motverka diskriminering av människor på grund av bland annat funktionshinder. I Sverige var den nationella handlingsplanen för handikappolitiken "Från patient till medborgare" en del i utvecklingen för att uppfylla detta åtagande.

Delaktighet och jämlikhet

FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning ska främja, skydda och säkerställa mänskliga rättigheter och grundläggande friheter för personer med funktionsnedsättning. Konventionen är antagen och gäller i Sverige sedan 2009. Alla lagar och all offentlig verksamhet i Sverige ska följa konventionens artiklar.

Konventionen utgår från grundläggande principer som jämlikhet och icke-diskriminering. Personer med funktionsnedsättning har rätt att leva ett självständigt liv och delta i samhället på lika villkor som alla andra. Tillgänglighet är en allmän princip i konventionen, när det gäller den fysiska miljön, information och kommunikation. Konventionen bygger på förståelsen att funktionshinder går att förebygga och ta bort genom att förändra i miljö och omgivning.

Personer som har en funktionsnedsättning är konventionens så kallade rättighetsbärare och har de rättigheter som ingår i konventionen. De ska kunna delta helt och fullt i samhället. Det offentliga Sverige som myndigheter, regioner och kommuner är så kallade skyldighetsbärare och är skyldiga att respektera, skydda, uppfylla och främja rättigheterna³.

Hållbar utveckling

Agenda 2030 innehåller 17 globala mål för hållbar utveckling. Enligt Agenda 2030 ska undertecknande stater bedriva ett hållbarhetsarbete som tar hänsyn till levnadsvillkoren för personer med funktionsnedsättning.

Flera mål i Agenda 2030 har bäring på funktionshinderspolitiska frågor.

- Ingen fattigdom.
- Säkerställa hälsa.
- God utbildning för alla.
- Jämställdhet.
- Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt.
- Minskad ojämlikhet.
- Hållbara städer och samhällen.
- Fredliga och inkluderande samhällen.
- Säkerställa genomförande av agendan och globalt partnerskap.

³ <http://www.mfd.se/delaktighet/fns-konvention/>

Region Blekinge

Hälso- och sjukvård

Hälso- och sjukvårdslagen 2017:30, 3 kap 1§ beskriver att ”målet är en god hälsa och vård på lika villkor för hela befolkningen”. I 8 kap, 7§ beskrivs även habilitering, rehabilitering, hjälpmedel och tolktjänst samt individuell plan. I tandvårdslagen anges mål för tandvården som ”en god tandhälsa och en tandvård på lika villkor för hela befolkningen” vilket ibland kan innebära en förstärkt tandvård. För att uppnå en vård på lika villkor bedömer Region Blekinge att det krävs extra åtgärder för att tillförsäkra gruppen med stora funktionsnedsättningar en vård på lika villkor.

Utsatthet för våld och övergrepp

SKL påpekar även att utsatthet för våld och övergrepp behöver uppmärksammas och synliggöras när det gäller personer med funktionsnedsättning. Kvinnor och flickor med funktionsnedsättning är extra utsatta, både i och utanför hemmet.

Egen försörjning

Den betydligt sämre hälsan hos personer med funktionsnedsättning minskar betydligt möjligheterna till egen försörjning. Region Blekinge ska i sin rekrytering och genom särskilda insatser arbeta för att fler personer med funktionsnedsättning erhåller anställning.

Blekinge Folkhögskola

Skolhuvudmän är skyldiga att ge alla elever en god utbildning så att varje individ utvecklas så långt som möjligt och huvudmännen är skyldiga att genomföra åtgärder för att verksamheten ska vara tillgänglig för elever med funktionsnedsättning. Åtgärderna gäller såväl skolmiljöer som undervisning. Folkhögskolan bör utveckla inkluderande lärmiljöer som kan möta behoven hos kursdeltagare med olika funktionsnedsättningar. Särskiljande undervisningslösningar bör endast vara ett sista alternativ när den ordinarie verksamheten inte kan ge det stöd som kursdeltagaren behöver.

Kultur

Samtliga organisationer som arrangerar publik verksamhet med bidrag via kultursamverkansmodellen och Region Blekinge ska ha information om tillgängligheten till sin publika verksamhet eller sitt arrangemang på sin webbplats, de sociala medier eller fristående evenemangskalendrar som används. Samtliga organisationer som har verksamhetsbidrag via kultursamverkansmodellen och Region Blekinge, och har egen lokal för publik verksamhet ska åtgärda så kallade enkelt avhjälpta hinder i sina publika lokaler. Uppföljning sker vid verksamhetssamtal med de regionala organisationerna.

Idrott

Idrottens värdegrund vilar på fyra fundament: glädje och gemenskap, demokrati och delaktighet, allas rätt att vara med samt rent spel. Allas rätt att vara med innebär att alla som vill ska kunna vara med utifrån sina förutsättningar.

Kollektivtrafik

Region Blekinge ska verka för att länets kollektivtrafik är tillgänglig för alla medborgare som på egen hand eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till bussen, båten eller tåget.

Som kollektivtrafikmyndighet ansvarar Region Blekinge för att fordon och informationssystem i den allmänna kollektivtrafiken är anpassade under hela färden för resenärer, som på egen hand eller med hjälp av ledsagare kan ta sig till bussen eller tåget. I Blekingetrafikens bussar och tåg finns olika hjälpmedel för människor med funktionsnedsättningar. För resenärer med speciella behov av ytterligare

tillgänglighetsanpassning finns färdtjänst och riksfärdtjänst. Region Blekinge utreder och prövar tillstånd för denna trafik.

Samverkan

Samverkan andra verksamheter och myndigheter

Samverkan och samordning

De verksamheter som har samma patienter aktuella bör följa upp rutiner och åtgärda avvikelser som försvårar kontakten med vården, särskilt med hänsyn tagen till personer med funktionsnedsättningar.

Samverkan med organisationer

Funktionsstödsrådet

Rådet är ett organ för samverkan och samråd mellan Region Blekinge och funktionshinderorganisationer i Blekinge.

Brukarråd

Socialstyrelsen skriver om brukarinflytande i vägledningen ”Att ge ordet och lämna plats⁴”.

Brukarperspektivet är en viktig del i en evidensbaserad praktik (EBP) där tre kunskapskällor vägs samman – den bästa vetenskapliga kunskapen om insatsers effekter, den professionelles expertis och brukarens erfarenheter och förväntningar. Brukarinflytande innebär att införa nya arbetssätt inom vård och omsorg. Socialstyrelsen beskriver följande förutsättningar för brukarinflytande; En hållbar struktur, kunskap om olika grupper av ”brukare”, bemötande och helhetssyn, göra maktrelationer synliga, attityd av förändringar, förankring och samverkan samt tillgänglighet. Policyns målsättning är att verksamheterna i allt större utsträckning sker i så kallade brukarråd.

Samverkan med patient och närstående

Personal inom hälso- och sjukvård behöver ha kunskap om olika funktionsnedsättningar och om skillnader i hälsa. De behöver också kunskap om att möta patienter med olika behov.

Information och att komma till tals

Rätten att komma till tals, framföra sina åsikter och påverka sitt eget liv är en viktig princip vid individuella stöd. Det är viktigt att barn, unga och vuxna blir delaktiga och respekterade utifrån sina egna behov och intressen samt den personliga integriteten. All information ska vara anpassad till mognad, språk och funktionsnedsättning och den som ger informationen måste förvissa sig om att individen har förstått. Målet är en välinformerad patient.

Anpassat och flexibelt stöd

Det är viktigt att allt stöd utformas utifrån varje individs vilja och behov samt stärker varje persons delaktighet och tilltro till den egna förmågan. Många personer med funktionsnedsättningar behöver inte något individuellt stöd men för andra är individuellt stöd helt avgörande för deras möjligheter att delta i samhällslivet på samma villkor som andra.

Samordnad Individuell Plan, SIP

SIP är en samordning av stödinsatser tillsammans med den enskilde. Alla som upptäcker behov av samordning ska kalla till SIP oavsett om det är inom kommun eller region. Vanligen är det bäst med tidig

⁴ <http://www.socialstyrelsen.se/publikationer2013/2013-5-5>

samverkan och att därför föreslå en SIP som förtydligar vad varje huvudman ska göra samt vem som har ansvar för vad. För patienter med funktionsnedsättningar bör det alltid övervägas om en SIP ska erbjudas.

Övergångar och samordning

För hälso- och sjukvården och dess specialistverksamheter är övergångar mellan olika vårdenheter ofta en utmaning när det gäller kontinuitet och kvalitet. Det krävs samarbete och samordning för att skapa bryggor mellan den avlämnande och mottagande verksamheten.

Föräldraskap, syskon, anhöriga och närstående

Anhörigstödet ska underlätta den anhöriges vardag – fysiskt, psykiskt och socialt. Stödet ska bidra till en ökad livskvalité och välbefinnande för hela familjen samt att minska stress och andra påfrestningar. Anhörigstöd kan vara många olika insatser som direkt eller indirekt riktar sig till den som ger stöd eller vård till en närstående, exempelvis syskon.

Filen hittades inte. Den är antingen borttagen eller utcheckad

Blekingetrafiken
Jakob Emander

2019-05-10

Ärendenummer 2019/01080
Dokumentnummer 2019/01080-1

Till trafiknämnden

Remissvar på SOU 2019:8 Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att stödja slutsatserna i utredningen och att regeringen därför bör besluta enligt utredningens förslag.

Sammanfattning

Regeringen beslutade i december 2017 att uppdra åt en särskild utredare att analysera ett utökat undantag från tillståndsplikten för kameraövervakning av allmänna transportmedel och stationer. Uppdraget var att föreslå åtgärder för att underlätta kameraövervakning i kollektivtrafiken i brottsförebyggande syfte.

I februari 2019 hade utredaren en remissversion klar. Region Blekinge är remissinstans och har möjlighet att lämna in synpunkter till Regeringen. Utredningen i sin helhet finns på www.regeringen.se (SOU 2019:8).

Utredningens förslag är att kollektivtrafikbranschen undantas från ansökningstvånget i Kamerabevakningslagen. Den tidigare lagstiftningen har bidragit till ökad byråkrati. Långdragna ansökningsförfaranden och krav på detaljerade listor för förseelser som redan begåtts har hindrat och försenat en högre trygghet och säkerhet för resenärer och personal.

Enligt förslaget kommer inte någon anmälningsplikt att krävas, men precis som övriga verksamheter som inte har krav på ansökningsförfarande är respektive part skyldig att pröva syftet och behovet utifrån dataskyddsförordningen. Avgränsningen på undantaget är kopplat till fordonen och kollektivtrafikanläggningen och innebär att kamerabevakning även fortsättningsvis kommer att ske begränsat.

Region Blekinge har vid tidigare ansökningar avseende kameraövervakning i vår kollektivtrafik upplevt att ansökningsprocessen är byråkratisk, tar lång tid och mycket resurser i anspråk och

vi är positiva till slutsatserna i utredningen och anser att regeringen bör besluta utefter utredningens förslag.

Även resenärerna är positiva till kameraövervakning inom kollektivtrafiken. I Svensk Kollektivtrafiks årliga resvane- och attitydundersökning Kollektivtrafikbarometern svarade 70 procent av kollektivtrafikens kunder 2018 att de anser att kamerabevakning i kollektivtrafiken ökar trygghet och säkerhet när de reser.

Karlskrona som ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Filen hittades inte. Den är antingen borttagen eller utcheckad

Blekingetrafiken
Pär Welanders

2019-05-13

Ärendenummer 2019/01081
Dokumentnummer

Till Trafiknämnden

Anropsstyrdanslutning från sen tågavgång från Stockholm/Alvesta.

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att genomföra de trafikförändringar som föreslås.

Sammanfattning

Idag avgår det sista Krösatåget från Emmaboda till Karlskrona C mån-fre kl. 21:35.

Det innebär ex. att resenärer som ankommer med Öresundståg ifrån Alvesta kl. 22:30 inte har någon anslutning till Karlskrona. Detta Öresundståg har koppling från anslutande SJ Snabbtåg i Alvesta som avgår ifrån Stockholm central kl. 18:23.

Att sätta in en dubbeltur med tåg på kvällen skulle innebära en stor kostnad och att vi kör med en stor överkapacitet vad gäller platser på tåget i förhållande till antalet förväntade resenärer.

För att erbjuda en möjlighet att få en koppling till SJ:s snabbtåg från bl.a. Stockholm en timme senare än i nuläget kan vi köra en anropsstyrd anslutning från Emmaboda mot Karlskrona. Turen körs då med Blekingetrafikens upphandlade närtrafikfordon och det finns en sådan tur i motsatt riktning redan i dag tidig morgon som fungerat väl.

- Avgång Emmaboda kl. 22:35, ankommer Karlskrona C kl. 23:30
- Trafiken börjar köra så snart som möjligt, förslagsvis 2019-06-24.
- Turen syns på SJ.se, där även biljetter kan köpas (den anropsstyrda delen av turen måste dock beställas genom telefon 0455-16500, bokning av plats senast samma dag kl. 18:00.
- Samma regler för biljetter och giltighet som i Krösatågstrafiken.

Kostnaden beräknas vara ca 160 000 kr per år om turen trafikeras varje vardag. Kostnaden håller sig inom de ramar och förutsättningar som angivits i trafikförsörjningsprogram och budget.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Kanslienheten
Helene Håkansson

2019-05-14

Ärendenummer 2019/00789
Dokumentnummer 2019/00789-3

Till regionfullmäktige

Svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar föreslå regionstyrelsen föreslå regionfullmäktige

1. att avslå motionen.

Sammanfattning

I aktuell motion från Erik Ohlson (V), Lena Johansson (V) och Tommy Larsson (V) menas att under sommaren 2018 kunde ungdomar i årskurs 6–9 i grundskolan och år 1 och 2 på gymnasiet resa fritt i Blekinge med kollektivtrafiken. Reformen drevs fram av Vänsterpartiet i budgetförhandlingar med regeringen.

Alla kunde ta bussen gratis till stranden, till ett sommarjobb, till träningen, till stan eller för att hälsa på en släkting. Ingen behövde be sina föräldrar eller någon annan om skjuts eller om pengar till bussen.

Vänsterpartiet vill att ungdomar mellan 15-19 år i hela Blekinge, oavsett vilken ekonomi deras familj har, ska ha möjligheten att resa fritt med kollektivtrafik under sommarperioderna. Genom ett snabbt agerande skulle regionstyrelsen redan 2019 kunna ordna så att vi fortsatt ger våra ungdomar denna fantastiska frihet.

Motionärerna föreslår regionfullmäktige besluta:

Att Låta utreda kostnaderna för sommarlovstrafik till budgetberedningen inför budget 2020

Att Föreslå regionstyrelsen att omfördela medel från reserven under förfogandeanslaget under 2019.

Bakgrund

Under våren 2018 beslutade regeringen att skolungdomar från årskurs 6–9 i grundskolan och 1–2 i gymnasiet får möjlighet till kostnadsfri kollektivtrafik under sommarlovet. Regeringen finansierade satsningen, varav drygt 5 mkr gick till Blekingetrafiken.

Regeringens satsning under 2018 innebar ett ökat resande och korten användes flitigt. Totalt distribuerades det ut cirka 11 500 sommarlovskort inför förra sommaren. Ungdomar är framtidens kollektivresenärer och sommarkortet gav många ungdomar möjligheten att bekanta sig med kollektivtrafiken även utanför skolterminerna.

En uppenbar svårighet under 2018 var gränsdragningen mellan vilka som var berättigade och inte berättigade. Det handlade bland annat om mantalsskrivningsort eller elever med skyddad identitet. Trafiknämnden fattade även kompletterande beslut att fria resor även skulle gälla i Öppen närtrafik och för färdtjänstberättigade i färdtjänsten.

I 2019 års statsbudget finns ingen finansiering av kostnadsfri kollektivtrafik för skolungdomar. Inte heller trafiknämnden har budgetförutsättningar att erbjuda sommarlovskort. Reserven under förfogandeanslaget ska finansiera hälso- och sjukvården i Blekinge.

I nuläget ser Alliansen att det inte finns ekonomiska förutsättningar för Region Blekinge att erbjuda kostnadsfri kollektivtrafik för skolungdomar varken år 2019 eller 2020. Om regeringen däremot skulle ändra sig och väljer att göra en liknande satsning som 2018 och därmed finansiera sommarlovskorten har vi inget att erinra.

Karlskrona enligt ovan

Peter Christensen (L)
Ordförande Trafiknämnden

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Bilaga

- Motion från V dokumentnummer 2019-00789-1



Sommarlovskort för våra ungdomar

Under sommaren 2018 kunde ungdomar i årskurs 6-9 i grundskolan och år 1 och 2 på gymnasiet resa fritt i Blekinge med kollektivtrafiken. Reformen drevs fram av Vänsterpartiet i budgetförhandlingar med regeringen.

Alla kunde ta bussen gratis till stranden, till ett sommarjobb, till träningen, till stan eller för att hälsa på en släkting. Ingen behövde be sina föräldrar eller någon annan om skjuts eller om pengar till bussen.

När riksdagen i december 2018 röstade igenom Moderaternas och Kristdemokraternas budgetförslag försvann däremot sommarlovskorten. Istället för jämlikhetsreformer så prioriterar högern skattesänkningar och ett tredubblat Rut-avdrag.

Vänsterpartiet vill att ungdomar mellan 15-19 år i hela Blekinge, oavsett vilken ekonomi deras familj har, ska ha möjligheten att resa fritt med kollektivtrafik under sommarperioderna.

Genom ett snabbt agerande skulle regionstyrelsen redan 2019 kunna ordna så att vi fortsatt ger våra ungdomar denna fantastiska frihet.

Vi föreslår regionfullmäktige att besluta

Att låta utreda kostnaderna för sommarlovstrafik till budgetberedningen inför budget 2020,

Att föreslå regionsstyrelsen att omfördela medel från reserven under förfogandeanslaget under 2019.

Erik Ohlson (V)
Lena Johansson (V)
Tommy Larsson (V)

Blekingetrafiken
Anna Claesson

2019-05-13

Ärendenummer 2019/01075
Dokumentnummer 2019/01075-1

Till Trafiknämnden

Begreppet Senior

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att godkänna återrapporteringen

Sammanfattning

Sverigedemokraterna har i ett nämndsinitiativ den 5 april 2019 § 38/19 föreslagit Trafiknämnden återföra ärendet om definitionen av Senior till Regionstyrelsen, att även inkludera personer med 100 procents sjukersättning.

Förutsättningar Blekinge

Begreppet ”100 % sjukersättning” är svårt att avgränsa. Enligt Försäkringskassans statistik finns det två grupper de som har rätt till motsvarande ersättning; de som har rätt till sjukersättning och de som har rätt till aktivitetsbidrag. Enligt Försäkringskassans hemsida var det år 2018 i Blekinge 4 444 personer som har rätt till sjukersättning och 572 personer rätt till aktivitetsersättning. För att intyga rätten till denna ersättning används Försäkringskassans Förmånskort tillsammans med giltig legitimation. Förmånskortet delas även ut till personer med handikappersättning. Enligt Försäkringskassans hemsida är det ca 900 personer som erhöll handikappersättning i Blekinge. Det innebär att sammanlagt ca 5 900 personer uppbär dessa ersättningar i Blekinge.

Blekingetrafikens nya biljettsystem erbjuder olika målgrupper rabatt på samtliga biljetter, där seniorer får 25 procents rabatt.

Omvärldsanalys

Efter en genomgång av samtliga landets Regionala Kollektivtrafikmyndigheter (RKM) och kollektivtrafikföretags hemsidor konstateras att de flesta RKM har någon form av seniorrabatt, oftast på periodbiljetter. Begreppet senior varierar i landets regioner och omfattar personer från 65 till 75 år med varierande rabatter. I ett fåtal regioner finansierar kommunerna seniorkorten fullt ut. Mindre än hälften av regionerna ger rabatt till personer med förmånsintyg från Försäkringskassan. Det innebär att det finns variationer gällande denna målgrupps åldersgränser och rabatter.

Slutsatser

Definitionen av begreppet senior, dess rabatter och produkterbudande varierar i landets regioner. Genomgången visar att de flesta RKM inte erbjuder seniorrabatt till personer med förmånsintyg från Försäkringskassan. För Blekinges del skulle en utökning av begreppet senior enligt nämndsinitiativet innebära att ytterligare c a 6 000 personer skall erbjudas 25 procents rabatt på samtliga produkter i det nya biljettsystemet.

Karlskrona enligt ovan

Bilaga

- Protokollsutdrag § 38/19 Trafiknämnden den 5 april angående Nämndinitiativ Sverigedemokraterna Blekinge

§ 38/19

Övrigt

Trafiknämnden beslutar

1. Att utreda definitionsfrågan angående seniorer till nästa sammanträde.

Sammanfattning

Lars Olsson (SD) lämnar in en definitionsfråga angående begreppet senior.

Nämndsinitiativ Sverigedemokraterna Blekinge angående begreppet senior.

I beslut taget i Regionsstyrelsen om definitionen av seniorer, gjorde bedömningen att detta skulle vara 65+. De som har 100% sjukersättning hamnar då utanför den möjligheten att kunna få ta del av de rabatter som ålderspensionärer får. Behovet av dessa rabatter kan skilja mellan olika bakgrunder hos de som uppbär sjukersättning, men generellt behov anser vi finns. Kostnaderna för dessa rabatter anser vi kommer att vara försumbara i förhållande till den nytta de kan göra. Det praktiska med kontrollen löses genom det intyg som personer med 100% sjukersättning får från försäkringskassan.

Beslutsunderlag

Bilaga: Sverigedemokraterna definitionsfråga angående begreppet Senior.

Förslag till beslut

Ordförande yrkar ”Att utreda definitionsfrågan angående seniorer till nästa sammanträde”.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på ”att utreda definitionsfrågan angående seniorer till nästa sammanträde” och finner att propositionen på bifall vara övervägande ja-besvarad.

Protokollet skickas till

Trafiknämnden



Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande



19-04-05

Nämndsinitiativ Sverigedemokraterna Blekinge

Begreppet Senior

I beslut taget i Regionstyrelsen om definitionen av seniorer, gjordes bedömningen att detta skulle vara 65+.

De som har 100% sjukersättning hamnar då utanför den möjligheten att kunna få ta del av de rabatter som ålderspensionärer får. Behovet av dessa rabatter kan skilja mellan olika bakgrunder hos de som uppbär sjukersättning, men generellt behov anser vi finns. Kostnaderna för dessa rabatter anser vi kommer att vara försumbara i förhållande till den nytta de kan göra. Det praktiska med kontrollen löses genom det intyg som personer med 100% sjukersättning får från Försäkringskassan.

Därför föreslår Sverigedemokraterna Blekinge

Att: Trafiknämnden återför ärendet om definitionen av Senior till Regionstyrelsen, att även inkludera personer med 100% sjukersättning till gruppen Senior.

Lars Olsson

Lars Olsson Sverigedemokraterna Blekinge

Blekingetrafiken
Maria Purnell

2019-05-16

Ärendenummer 2019/01016
Dokumentnummer 2019/01016-2

Till Trafiknämnden

Tertialrapport april 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 första rapporten, Tertialrapport per 30 april 2019, har upprättats enligt instruktion. Tertialrapporten återfinns i bilaga 1.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Bilaga

- Tertialrapport april 2019 för Blekingetrafiken

Tertialrapport april 2019 för Blekingetrafiken

2019-05-16

Ärendenummer: 2019/01016

Dokumentnamn: Tertialrapport 2019		Revision: 01
Dokumenttyp: Uppföljning	Dokumentnummer:	
Detta dokument gäller för: Trafiknämnden	Funktionsområde:	
Dokumentansvarig: Sören Bergerland	Beslut av: Trafiknämnden	
Beslut datum: 2019-05-23	Nästa revidering:	

Innehåll

1	Sammanfattning.....	4
2	Perspektivet invånare och samhälle	6
2.1	Inriktningsmål – ett attraktivt Blekinge	6
2.2	Inriktningsmål – en god och jämlik hälsa.....	7
2.3	Inriktningsmål – god tillgänglighet.....	8
2.4	Inriktningsmål – ett hållbart näringsliv.....	10
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	15
4.2	Inriktningsmål – säkrad kompetensförsörjning nu och i framtiden	18
5	Perspektivet miljö och hållbarhet	20
5.1	Inriktningsmål – En hållbar verksamhet	20
6	Perspektivet ekonomi.....	22
6.1	Inriktningsmål – ekonomi med god kostnadskontroll.....	22
6.2	Inriktningsmål – långsiktig ekonomisk planering	24
7	Verksamhetsuppföljning	25
7.1	Verksamhetsstatistik	25
8	Uppföljning medarbetare.....	27
8.1	Statistik för perioden 1 januari – 31 mars 2019.....	27
8.2	Inhyrd personal	28
8.3	Arbetsmiljö och hälsa	28
8.4	Kompetensförsörjning	28
9	Ekonomisk uppföljning	29
9.1	Utfall och prognos	29
9.2	Prognosförklaring	30
9.3	Investeringar	30

1 Sammanfattning

Under årets fyra första månader har stort fokus legat 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.

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 25 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.

Den 1 juli 2018 infördes en ny järnvägstrafiklag som ger en 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. Ansökningar för ersättning har gjorts för perioden juli till november 2018, men inga medel har erhållits som påverkar tertiärrapporten.

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.

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

Ett samarbetsprojekt, under ledning av Region Blekinge, där Blekingetrafiken och Energikontor Sydost ingår, med syfte att minska koldioxidutsläpp för persontransporter påbörjades under 2018. Projektets fokus är att få fler Blekingebor att resa hållbart genom att förbättra möjligheterna att välja och kombinera olika färdmedel – till exempel kollektivtrafik, cykel och samåkning.

Under årets första månader har ett arbete med att förbättra och förenkla informationen om skärgårdstrafiken i länet genomförts. Arbetet omfattade dels enhetliga trafikeringsperioder, dels förbättrad information med

uppdaterade tidtabeller och informationstavlor i anslutning till skärgårdsterminalerna. Efter fjolårets succé har vi även inför denna sommar upphandlat skärgårdstrafik till Utklippan.

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.

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.

Upphandling pågår avseende Öresundstågstrafik med start i december 2020 och tilldelningsbeslut tas preliminärt i månadsskiftet maj/juni. Byggnation av ny tågdepå i Hässleholm fortlöper och anläggningen kommer att hyras av den som vinner pågående Öresundstågupphandling. Samtliga Öresundståg kommer att underhållas vid depån från december 2020, då det nya Öresundstågavtalet träder i kraft.

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

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.

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 har bemannats för sommaren vilket innebär att fyra studerande har anställts i BLI och fem ungdomar i Blekingetrafikens turnerande Crew.

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	Målvärdet uppnås
Allmänheten nöjda med Blekingetrafiken	53 % 2017-12-31	55 % 2019-12-31	Målvärdet uppnås
Kollektivtrafikresenärer nöjda med senaste resan	78 % 2017-12-31	85 % 2019-12-31	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.

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

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.

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

Kollektivtrafiken utvecklas ständigt med fokus på att göra den så attraktiv som möjligt och så tillgänglig som möjligt. Nya satsningar som gjorts i skärgårdstrafiken har uppmärksammats nationellt under 2018 genom en

artikel i SvD ”8 anledningar att stanna i Blekinge”. Arbetet fortsätter under 2019 med att utveckla skärgårdstrafik och evenemangstrafik för Blekingebor och turister med målsättningen 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.

Regionstyrelsen ska koordinera kommunikation om Region Blekinge.

Utveckla varumärket för 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.

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.

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

Borttagande av tillägg för cykel har fått genomslag och därmed utökat tillgängligheten till kollektivtrafiken för kunderna. Den allmänna trenden är ett ökande kollektivt resande vilket bidrar 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

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.

Samtliga nämnder ska omsätta kommissionens förslag för jämlik hälsa i sina verksamhetsplaner.

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

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 mättpunkt)	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		Resenärsinformati- on 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 Östgötatrafiken. 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

Samtliga nämnder ska säkerställa god tillgänglighet till sina verksamheter.

Blekingetrafiken arbetar aktivt för att kollektivtrafiken ska kunna användas av så många som möjligt.

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.

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.

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. Efterfrågan på anropsstyrd linjetrafik ökar också vilket innebär att resurserna för detta tas i anspråk i ökad omfattning.

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 Karlshamn och Karlskrona bidrar Blekingetrafiken till verkställandet av den nyligen beslutade resepolicyen för Region Blekinges medarbetare.

2.4 Inriktningsmål – ett hållbart näringsliv

Indikator	Ingångsvärde (ange mättningspunkt)	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 företag. 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 ej
Utredda 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 bli lägre. Målsättningen att ta bort prispåslag vid länsgräns som Region Blekinge stod bakom bifölls inte av samtliga regioner inom RSS. 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. Exempel på process är ny trafik från ax till limpa, vilket innebär från behovsanalys till färdig tidtabell.

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 mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Högt förtroende hos resenärerna att bussen är i rätt tid	54 % 2017-12-31	50 % 2019-12-31	Målvärdet uppnås
Nytt biljett- och betalsystem	-	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 förbättringar av digitala system. Efterhand som ny stadstrafik lanserats har realtidsskyltar satts upp för att underlätta för kunderna att kunna se när bussen kommer. Genom förbättrad wifi i bussar som kör i linjetrafik blir det både enklare att se var bussen befinner sig samt att det går fortare att betala med kort när kunden inte köpt biljett i förväg.

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.

Samlad bedömning av verksamhetens bidrag till inriktningsmålet

En modern IT-miljö med ett agilt förhållningssätt är kritiskt för att Blekingetrafiken ska lyckas med sin verksamhet fullt ut. 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.

4.1 Inriktningsmål – ett engagerat medarbetarskap

Under årets fyra första månader har stort fokus legat 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.

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Medarbetarsamtal	Årligen	Årligen	Målvärdet uppnås
Långtidssjukskrivning (längre än 14 dagar)	-	Ska ha en positiv utveckling där långtidssjukskriv- ningar minskar	Målvärdet uppnås
Korttidssjukfrånvaro (kortare än 15 dagar)	-	Minst 85 % av med- arbetarna som inte är långtidssjukskrivna ska som mest ha 5 sjuk- frånvarodagar per år	Osäkert om målvärdet uppnås

Kommentar till indikatorer

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

Långtidssjukskrivning: Det är endast en medarbetare som har varit sjukskriven mer än 14 dagar på heltid under 2019. Personen är dessutom tillbaka i arbete på heltid.

Korttidssjukfrånvaro: Det är endast en medarbetare som har mer än 5 sjukfrånvarodagar (2,2 % av medarbetarna), men det är redan nu 15 medarbetare som har 1 - 5 sjukdagar. Därför är det osäkert om vi når målet.

Värdegrund

Under hösten 2018 inleddes ett arbete kring sammanslagningen av gamla Region Blekinges och dåvarande Landstingets respektive värdegrund. Detta arbete har fortsatt under årets första månader. En arbetsgrupp har bildats 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 2019 blev värdegrunden klar för att presenteras för Region Blekinges ledningsgrupp och beslutades av Regiondirektören i april.

Löneöversyn

Redan under hösten 2018 började förberedelserna för att komma i fas med Landstingets löneöversynsprocess då vi 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 avstämmningar 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 hade en god tradition kring att arbeta med facklig samverkan. Under årets första månader har vi arbetat med att få ihop en ny struktur för samverkansgruppen utan att försöka tappa det goda arbetssätt som vi tidigare har byggt upp. Samverkansgruppens arbete har fått anpassa sig efter ett nytt samverkansavtal och gruppen har fått några nya fackliga representanter.

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

Samtliga nämnder ska öka kompetensen i processorienterat 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 för närvarande 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 där vi startade upp en rad aktiviteter som genomsyrar vår verksamhet än idag.

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:

- Skydds rond och brandskydds rond 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.

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

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.

4.2 Inriktningsmål – säkrad kompetensförsörjning nu och i framtiden

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	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 under hösten 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 beräknas vara klart vid halvårsskiftet 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. Verksamheten kommer att genomlysas standarden under 2019 och se hur den kan tillämpas på ett relevant sätt.

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.

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 Regionservice (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 verkställts.

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	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 nollresultat för helåret 2019. Det innebär att resultatmålet bedöms uppnås för helåret 2019. Den beslutade ramen har förändrats genom två budgetbeslut under 2019, ett avseende omfördelning av personal och ett avseende kapacitetsåtgärder. Beslutad ram i dagsläget är 334 324 tkr. Ramen kommer ytterligare att förändras under året avseende biljettintäkter, internränta och lönerevision. Prognosen utgår från beslutad ram per 2019-04-30 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. I år har riktade satsningar gjorts för pendlare för att påminna om kollektivtrafikens möjligheter samt turné i länet som pågår för att lansera Blekingetrafikens nya app och därmed nya priser och produkter. Kommande satsningar är kampanjer för sommarkort, skärgårdstrafik och insatser för att det nya biljettsystemet som införs i sin helhet i december ska etableras på ett positivt sätt. Målet bedöms uppfyllas för 2019.

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

Följa budget i samtliga verksamheter

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.

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 kostnadsslag 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.

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 mättpunkt)	Målvärde 2019	Prognos 2019
Utfall investeringar	-	Ej överstiga beslutad investeringsbud get 2019	Målvärdet uppnås

Investeringsbudgeten revideras varje år utifrån aktuella förutsättningar. Majoriteten av investeringarna utgör 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

Följa planerad investeringstakt.

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

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

Översikt resande och försäljning.

I mars lanserades Blekingetrafikens nya biljettsystem, och eftersom det är ett projekt under utveckling finns det inte i dagsläget sammanställd information på den nedbrytningsnivå som presenteras nedan. Nedanstående siffror är hämtade från befintligt biljettsystem, och kommer korrigeras i efterhand med statistik avseende det nya biljettsystemet.

7.1.1 Resande

Resandestatistik Tertiäl 1 2018 jämfört med Tertiäl 1 2019

	2018	2019	Utveckling
Busstrafik	2 404 018	2 443 031	2%
Stadsbuss	1 822 636	1 868 399	3%
Regionbuss	422 996	414 640	-2%
Kustbuss	145 876	147 482	1%
Flygbuss	12 511	12 511	0%
Tåg	658 736	659 131	0%
Krösatåg	83 684	83 684	0%
Öresundståg	503 204	503 204	0%
Pågatåg	71 848	72 243	1%
Skärgårdstrafik	9 738	16 333	68%
Beställningstrafik	60 724	60 402	-1%
Totalt	3 133 216	3 178 897	1%

Kommentar

Uppskattningsvis säljs ca 10 % av biljetterna i det nya biljettsystemet (appen) och därför blir slutsatsen att ökningen inom busstrafiken troligtvis är högre än vad som presenteras ovan.

7.1.2 Försäljning

Tabellen redovisar resultatet för första kvartalet (januari-mars) för respektive år.

Biljettkategori	2018	2019	Utveckling
Enkelbiljetter	8 491 748 kr	8 863 079 kr	4%
Rabattbiljetter	13 312 187 kr	12 373 956 kr	-7%
Periodkort	15 597 593 kr	15 536 813 kr	0%
Totalt (inkl. moms)	37 401 529 kr	36 773 847	-2%

Försäljningskanal	2018	2019	Utveckling
Biljettautomat	13 066 988 kr	12 001 096 kr	-8%
Mobilbiljetter*	2 301 970 kr	3 034 128 kr	31%
Ombord	3 232 816 kr	2 868 172 kr	-11%
Ombud	12 372 225 kr	11 148 182 kr	-10%
Webshop	5 750 549 kr	5 461 493 kr	-5%

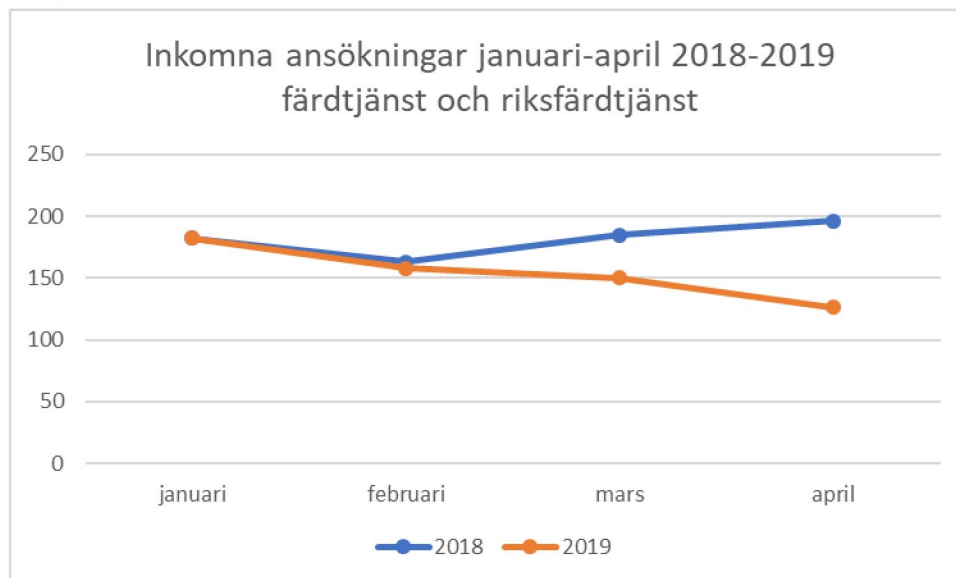
Totalförsäljning redovisas inte under denna tabell då det finns andra inkomstkanaler samt avräkningar som inte applicerats ovan. Tabellen ämnar belysa utvecklingen per försäljningskanal.

* I mobilbiljetter räknas endast biljetter köpta i apparna Reseplaneraren och Snabbiljetten, det vill säga inte i den nya appen.

Kommentar:

I mars sänktes rabatten från 20% till 10% på rabatterat resande (Reskassa), vilket bidrar till att försäljningen minskar. Samtidigt har fler grupper fått bättre rabatter i det nya biljettsystemet, till exempel får Barn 7–19 år 40% rabatt och Studenter och Seniorer får 25 % samt att ”tillsammansrabatt” införts. Analysen av försäljningen i det nya biljettsystemet visar att ”vaneresenärer” i dessa kundgrupper som tidigare använt Reskassa har bytt till det nya biljettsystemet då en hög andel av försäljningen avser just dessa rabatter. Trots att apparna Reseplaneraren och Snabbiljetten har fått konkurrens av den nya appen ökar försäljningen fortfarande. Mycket tyder på att digitala kanaler blir allt populärare, förutom webshopen där troligtvis en del kunder nu väljer att köpa biljetter i den nya appen tack vare rabatterna.

7.1.3 Särskild kollektivtrafik



Kommentar

Antalet inkomna ansökningar har sjunkit under mars och april. Längre statistik än för 2018 och 2019 är svårt att göra men handläggarnas allmänna känsla är att det varit påfallande färre ansökningar under denna tid jämfört med tidigare år. Det är omöjligt att säga om detta är ett trendbrott eller en bestående förändring, därtill är tiden alltför kort.

8 Uppföljning medarbetare

8.1 Statistik för perioden 1 januari – 31 mars 2019

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

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.1 Ledningsarbete	0,0	0,0	0,0	3,4	2,2	5,6	3,4	2,2	5,6
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0,0	0,0	0,0	18,2	18,8	37,0	18,2	18,8	37,0
7.0 Teknikarbete	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	3,2	0,0	3,2	3,2
Total [årsarbetare]	0,0	0,0	0,0	21,6	24,2	45,8	21,6	24,2	45,8

Övertid i årsarbetare jan-mar 2019 jämfört med jan-mar 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	0,06	0,04	0,10	0,06	0,04	0,10
7.0 Teknikarbete	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,00	0,02	0,02
Total [årsarbetare]	0,00	0,00	0,00	0,06	0,06	0,12	0,06	0,06	0,12

Timavlönade i årsarbetare jan-mar 2019 jämfört med jan-mar 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	0,27	0,00	0,27	0,27	0,00	0,27
Total [årsarbetare]	0,00	0,00	0,00	0,27	0,00	0,27	0,27	0,00	0,27

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

Frånvarogrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
01 Sjukfrånvaro	0,00	0,00	0,00	0,33	0,77	1,10	0,33	0,77	1,10
02 Tf Vård av barn	0,00	0,00	0,00	0,37	0,12	0,49	0,37	0,12	0,49
03 Semester	0,00	0,00	0,00	1,07	1,20	2,27	1,07	1,20	2,27
04 Föräldraledighet	0,00	0,00	0,00	0,00	0,18	0,18	0,00	0,18	0,18
07 Övr.frånvaro m lön	0,00	0,00	0,00	0,09	0,44	0,53	0,09	0,44	0,53
08 Övr.frånvaro u lön	0,00	0,00	0,00	0,50	0,06	0,55	0,50	0,06	0,55
09 Flexledighet	0,00	0,00	0,00	0,20	0,04	0,25	0,20	0,04	0,25
Total [årsarbetare]	0,00	0,00	0,00	2,56	2,81	5,37	2,56	2,81	5,37

Totalt antal anställda 2019-03-31

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	19	19	38	19	19	38
7.0 Teknikarbete	0	0	0	0	3	3	0	3	3
Total [anställda]	0	0	0	22	24	46	22	24	46

Antal tillsvidareanställda 2019-03-31

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) 2019-03-31

Personalgrupp	2018			2019			Förändring		
	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
1.2 Handläggare- och administratörsarbete	0	0	0	1	1	2	1	1	2
Total [visstidsanställda]	0	0	0	1	1	2	1	1	2

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

År	2018			2019			Förändring		
Kön	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total	Kvinna	Man	Total
Sjukfrånvaro i % av ordinarie arbetstid	0,0%	0,0%	0,0%	2,6%	3,4%	3,1%	2,6%	3,4%	3,1%

Sjukfrånvaro i procent av ordinarie arbetstid

Sjukfrånvaron är något högre i förhållande till 2018. I årsbokslutet 2018 hade Blekingetrafiken en sjukfrånvaro på 2,4 % av ordinarie arbetstid, Blekingetrafiken har en sjukfrånvaro på 3,1% av ordinarie arbetstid efter årets fyra första månader. Jämförelserna med sjukfrånvaron är dock gjord på hela ”gamla Region Blekinge” på ett helår och därför kan vi inte dra några riktiga slutsatser av resultatet.

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

År	2018			2019			Förändring		
Kön	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 under årets första fyra månader 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 tertialrapporten bedrivs verksamheten huvudsakligen på entreprenad och säkerställande av kompetensförsörjning görs i upphandlingsarbetet.

9 Ekonomisk uppföljning

9.1 Utfall och prognos

Intäkter (I)

Trafikintäkterna ligger i stort still jämfört med föregående år, 67,2 mnkr jämfört med 67,1 mnkr. I och med att bokslutet stängs snabbare än tidigare, har framför allt biljettintäkter fått uppskattas och periodiseras i bokslutet. Biljettintäkterna minskar något samtidigt som läsårsintäkter ligger över budget. Budgetärende är framskrivet för höjda priser och produkter och kommer att höja intäktsbudgeten med 2,8 mnkr.

Den största skillnaden jämfört med tertial 1 2018 ligger i medlemsbidraget som är skatteväxlat och verksamheten har därmed en nettoram istället för ett budgeterat nollresultat. Avvikande positivt utfall för helåret beror på tillköp av tilläggstrafik och uppdragstrafik (skolskjutsar) där avtal slutits under senare delen av 2018 men ej tagits med i ramen enligt rådande instruktioner. 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.

Helårsprognos för verksamhetens intäkter är positiv budgetavvikelse med ca 9,2 mnkr.

Personalkostnader (P)

Personalkostnaderna är i fas med budget. Kostnadsökningen för personal jämfört med föregående år beror på att tjänster för färdtjänsthandläggning överförts till Blekingetrafiken i samband med samgåendet med landstinget.

Helårsprognos är utfall i linje med budget.

Drift (D)

Verksamhetens driftskostnader är indelade i direkta trafik kostnader (entreprenader), trafiknära kostnader (t.ex. kostnader för hållplatser, försäljningsomkostnader, biljettsystem, marknadsföring och information) samt övriga kostnader. Ett arbete pågår med sortering av de olika kostnadsslagen som inte är riktigt i mål. Budgetavvikelse och prognos redovisas för respektive därför för trafiknära kostnader och övriga kostnader gemensamt nedan.

Direkta trafik kostnader

De direkta trafik kostnaderna avviker positivt mot budget med 7,1 mnkr. Detta beror på att direkta trafik kostnader är lägst under årets första fyra månader, vilket beror på att skärgårdstrafik som inte bedrivs året runt i regel startar i maj och pågår under sommaren. Dessutom är index för busstrafik (verksamhetens största enskilda kostnad) som regel lägre första halvåret, då index regleras halvårsvis enligt avtal.

Trafik kostnaderna för tågtrafik och särskild kollektivtrafik följer i stort budget.

Helårsprognos: Direkta trafik kostnader för tilläggstrafik och uppdragstrafik har en negativ budgetavvikelse om ca 9,2 mnkr.

Trafiknära kostnader och övriga kostnader

Utfallet avviker positivt mot budget med drygt 2,0 mnkr. Större positiva avvikelser är marknadsföring och information (1,5 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 (0,6 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. Kostnader för nytt biljettsystem avviker negativt mot budget (- 0,8 mnkr) eftersom fakturering sker efterhand som olika moduler utvecklats. Kostnader för nytt analysystem överskrider budget av samma anledning (- 0,4 mnkr). I övrigt mindre avvikelser avseende t.ex. lokalkostnader och hyra av anläggningstillgångar. Interna kostnader är avstämda med säljande förvaltning och är medtagna enligt avstämt belopp.

Helårsutfall bedöms i linje med budgeterat belopp.

Avskrivningar och internränta (K)

Avskrivningarna visar en mindre positiv avvikelse (+ 0,15 mnkr) vilken planar ut under året. Internräntan avviker negativt med 0,5 mnkr. Avvikelse beror på internränta som påförts verksamheten medan budget ej erhållits. Ärende är framskrivet (trafiknämndens sammanträde 5 april) för beräknad internräntekostnad om knappt 1,6 mnkr.

Helårsutfall bedöms i linje med budgeterat belopp.

Rapportering enligt formulär FR1 för perioden 2019-01-01 – 2019-04-30 återfinns som bilaga sist i rapporten.

9.2 Prognosförklaring

Prognosen baseras på bedömningar, jämförelse med tidigare år samt information från entreprenörer.

Verksamheten bedöms klara ett nollresultat, men 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 prognosen kan komma att förändras under året.

9.3 Investeringar

Uppföljning investeringsplan för Trafiknämnden 2019				
Investeringslag	Utfall 2018-04-30	Prognos 2019	Plan helår	Avvikelse plan
Tåginvesteringar (samtliga aktiveras)	326	1 900	23 283	23 283
Systeminvesteringar	835	12 000	12 000	0
Övriga investeringar	0	200	950	750
Summa	1 161	14 100	36 233	24 033

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 2019-04-30

Region Blekinge
Ekonomirapportering

Formulär FR 1 - Resultatrapport
Utfall

Förvaltning:	23 Blekingetrafiken			Period:	april 2019			Belopp:	TKR			ifylld av:				Datum:	2019-05-16		
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	-67 225	-1 482	-68 707	-67 816	0	-67 816	-179 390	0	-179 390	-591	1 482	891	-112 165	1 482	-110 683				
Personal	10 763	0	10 763	10 748	0	10 748	9 038	0	9 038	-15	0	-15	-1 725	0	-1 725				
- Anställda	10 709	0	10 709	10 514	0	10 514	8 483	0	8 483	-195	0	-195	-2 226	0	-2 226				
- Övriga personalkostnader	54	0	54	234	0	234	555	0	555	180	0	180	501	0	501				
Drift	154 673	1 197	155 871	163 823	0	163 823	147 927	0	147 927	9 149	-1 197	7 952	-6 746	-1 197	-7 944				
- Direkta trafik kostnader	144 052	0	144 052	151 140	0	151 140	136 060	0	136 060	7 087	0	7 087	-7 992	0	-7 992				
- Trafiknära kostnader	6 861	0	6 861	9 374	0	9 374	6 745	0	6 745	2 513	0	2 513	-116	0	-116				
- Övrig drift	3 760	1 197	4 958	3 309	0	3 309	5 122	0	5 122	-451	-1 197	-1 649	1 362	-1 197	165				
Avskrivningar	4 565	512	5 077	4 715	0	4 715	6 586	0	6 586	150	-512	-362	2 021	-512	1 509				
TOTALA INTÄKTER	-67 225	-1 482	-68 707	-67 816	0	-67 816	-179 390	0	-179 390	-591	1 482	891	-112 165	1 482	-110 683				
TOTALA KOSTNADER	170 001	1 709	171 710	179 285	0	179 285	163 551	0	163 551	9 284	-1 709	7 575	-6 450	-1 709	-8 160				
NETTORESULTAT	102 776	227	103 004	111 469	0	111 469	-15 839	0	-15 839	8 693	-227	8 466	-118 615	-227	-118 843				

Landstinget Blekinge
Ekonomirapportering

Formulär FR 1 - Resultatrapport
Prognos

Förvaltning:	23 Blekingetrafiken			Period:	april 2019			Belopp:	TKR			ifylld av:				Datum:	2019-05-16		
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	-208 993	-3 621	-212 613	-203 448	0	-203 448	-531 179	0	-531 179	5 545	3 621	9 165	-322 186	3 621	-318 566				
Personal	32 243	0	32 243	32 243	0	32 243	28 155	0	28 155	0	0	0	-4 089	0	-4 089				
- Anställda	31 542	0	31 542	31 542	0	31 542	27 161	0	27 161	0	0	0	-4 381	0	-4 381				
- Övriga personalkostnader	702	0	702	702	0	702	994	0	994	0	0	0	292	0	292				
Drift	496 956	3 594	500 550	491 384	0	491 384	482 918	0	482 918	-5 571	-3 594	-9 165	-14 037	-3 594	-17 631				
- Direkta trafikkostnader	462 585	0	462 585	453 419	0	453 419	433 792	0	433 792	-9 165	0	-9 165	-28 793	0	-28 793				
- Trafiknära kostnader	24 646	0	24 646	28 122	0	28 122	31 523	0	31 523	3 475	0	3 475	6 877	0	6 877				
- Övrig drift	9 724	3 594	13 318	9 843	0	9 843	17 603	0	17 603	119	-3 594	-3 475	7 879	-3 594	4 285				
Avskrivningar	14 144	0	14 144	14 144	0	14 144	20 105	0	20 105	0	0	0	5 961	0	5 961				
TOTALA INTÄKTER	-208 993	-3 621	-212 613	-203 448	0	-203 448	-531 179	0	-531 179	5 545	3 621	9 165	-322 186	3 621	-318 566				
TOTALA KOSTNADER	543 343	3 594	546 937	537 771	0	537 771	531 178	0	531 178	-5 571	-3 594	-9 165	-12 164	-3 594	-15 758				
NETTORESULTAT	334 350	-27	334 324	334 324	0	334 324	0	0	0	-26	27	0	-334 351	27	-334 324				

Avdelning för regional tillväxt
Magnus Forsberg

2019-05-14

Ärendenummer 2019/00861
Dokumentnummer 2019/00861-6

Till Trafiknämnden

Remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2020 - 2023

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen besluta

1. Att skicka ut bilagd version av Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023 på remiss under perioden 1 augusti – 10 november 2019 enligt bifogat förslag till remissbrev med förteckning över mottagare.

Sammanfattning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska vid årsskiftet beslutas inför perioden 2020 – 2023 med en vision på längre sikt. Dokumentet är ett juridiskt krav enligt kollektivtrafiklagen 2010:1065 och innehåller politiska ställningstaganden, riktlinjer, ambitionsnivåer och målsättningar för kollektivtrafiken i Blekinge. Syftet är att driva planeringen åt önskat håll och inom bestämda ramar så att Blekingetrafiken kan koncentrera sig på att finna rätt vägar för att nå målen. Trafiknämnden bereder formellt ärendet om beslut om en remissversion av dokumentet där beslut planeras att tas i regionstyrelsen 5 juni. Remissperioden föreslås förläggas till perioden 190801 – 191110 efter samråd med kommunerna. Slutligt beslut planeras till Regionfullmäktige i början av 2020.

Dokumentet beskriver nuläget i kollektivtrafiken och vilka utmaningar Region Blekinge ser framöver. En röd tråd finns från internationella överenskommelser via nationella dokument till konkreta åtgärder inom trafik och infrastruktur för att bidra till såväl globala som lokala mål. Dokumentet beskriver de ekonomiska förutsättningarna och vilka medel som krävs för kommande satsningar. Med rätt resurser, bra styrning och tydliga prioriteringar kan

kollektivtrafiken vara ett effektivt verktyg för att nå mål inom områden som arbetsmarknad, tillväxt, livskvalitet, tillgänglighet och hållbarhet.

Bakgrund

Kollektivtrafiklagen med krav på en kollektivtrafikmyndighet som regelbundet tar fram ett trafikförsörjningsprogram trädde i kraft 2012. Det dokument som nu föreslås är det tredje då Region Blekinge har valt fyraårsperioder med hänsyn till politiska val.

Finansiering

Ekonomiska frågor är en central del av dokumentet där föreslagna satsningar med bedömda kostnader beskrivs.

Nyttoeffekter

Dokumentet består till stor del av att beskriva vad tidigare års satsningar i kollektivtrafiken har bidragit till gällande Blekinges utveckling. Globala, nationella och regionala mål kräver en energieffektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

Miljö- och hållbarhetsperspektiv

Agenda 2030 är en hörnsten i den regionala utvecklingsstrategin som ligger till grund för trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken är en förutsättning för ett hållbart samhälle.

Beredning

Inför denna politiska beredning har dialog förts med ett antal grupper i Blekinge och i våra grannlän för att få ett så komplett kunskapsunderlag som möjligt. Många inspel har kommit in som förstärker de behov och målsättningar som dokumentet beskriver.

Karlskrona enligt ovan

Anna-Lena Cederström
Direktör Regional utveckling

Magnus Forsberg
Strategisk planerare kollektivtrafik

Bilaga

Bilagor till huvuddokumentet är numrerade och ger fördjupad information inom utpekade områden. Förlaget till beslut hänvisar till bilagt remissbrev med förteckning över mottagare vilket inte är en del av trafikförsörjningsprogrammet .

- 1 Förteckning tillgänglighetsanpassade hållplatser
- 2 Kommersiell trafik
- 3 Samrådsredovisning
- 4 Referat strategiska dokument
- 5 Ekonomi
- 6 Samverkansavtal
- 7 Pendlingsbarhet
- 8 Resandestatistik
- Förslag remissbrev med förteckning över mottagare



Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 1 Tillgänglighetsanpassning

10 mest prioriterade hållplatserna att genomföra under perioden 2020-2023

I målavsnittet i kapitel 8 nämns att vi under kommande programperiod väljer att koncentrera åtgärderna gällande tillgänglighetsanpassning till ett antal hållplatser. Detta är viktigt för att göra det tydligt vad som är viktigast för trafikens utveckling men allra mest för resenärer med särskilda behov av komfort vid hållplatsen. Här följer en förteckning över dessa hållplatser:

Karlskrona

1. Hållplats Kungsplan, antal påstigande 141 300. Tre hållplats lägen som är i trafik och ingen av dessa är tillgänglighetsanpassade. Nya lägen byggs och tillgänglighetsanpassas. Två befintliga lägen plockas bort för att möjliggöra exploatering.
2. Hållplats Saltö, antal påstigande 67 900. En hållplats i vändslings som saknar kontrast och ledstråk.
3. Hållplats Amiralitetstorget, antal påstigande 49 400. Två lägen används varav ena läget inte är tillgänglighetsanpassat.
4. Hållplats Gullaberg, antal påstigande 48 600. Två lägen används varav ena läget inte är tillgänglighetsanpassat.
5. Östra Torp, antal påstigande 14100. Ett läge tillgänglighetsanpassat. Behov av två tillgänglighetsanpassade lägen vid Riksvägen för att minska trafikeringskostnaderna och förbättra tillgängligheten till hållplatsen från närliggande bostadsbebyggelse, samt för att minska hastigheten förbi Östratorp skolan.
6. Hållplats Tullskolan, antal påstigande 47 400. Två lägen används varav ena läget inte är tillgänglighetsanpassat.
7. Hållplats Landsväsgatan, antal påstigande 46 200. Två lägen används och ingen är tillgänglighetsanpassad. Hållplatsen används i hög utsträckning av en äldre kundgrupp.
8. Hållplats Varvet, antal påstigande 45 000. Två lägen används och ingen är tillgänglighetsanpassad.

Ronneby

9. Hållplats Björkvägen, antal påstigande 9 200. Två lägen används varav ena läget inte är tillgänglighetsanpassat.

Olofström

10. Hållplats Vilshult, antal påstigande 8 300. Två lägen används och inget är tillgänglighetsanpassat. Detta är Trafikverket som är väghållare.

Utöver dessa nämns här ytterligare fyra hållplatser med många resenärer som behöver anpassas

11. Hållplats Sparre, Karlskrona. Antal påstigande 39 800. Två lägen används varav det ena läget inte är tillgänglighetsanpassat.
12. Hållplats Kungsmarken centrum, Karlskrona. Antal påstigande 37 700. Två lägen används varav det ena läget inte är tillgänglighetsanpassat.
13. Hållplats Polhemsgatan, Karlskrona. Antal påstigande 31 500. Två lägen används varav det ena läget inte är tillgänglighetsanpassat.
14. Hållplats Kronotorp, Karlskrona. Antal påstigande 25 600. Två lägen används och ingen är tillgänglighetsanpassad.

Tillgänglighetsanpassning av hållplatser i Blekinge med mer än 20 påstigande per dygn 2018

I förteckningen nedan visas vilka av våra stora hållplatser i Blekinge län som är "tillgänglighetsanpassade" enligt vår definition där följande krav ska vara uppfyllda:

- Plattform med kantstenshöjd 16 –17 cm
- Väderskydd med sittbänk (Under förutsättning att det är fysiskt möjligt)
- Tidtabell
- Belysning. I väderskydd eller allmän belysning.
- Nivåfri anslutning till omgivande gång-och cykelvägnät alternativt närliggande väg eller gata

Utöver kraven är ambitionen att hållplatsen har taktila står och kontrastfärg vid kantstenen.

I listan finns information om vilka av hållplatserna som är bytespunkter. Det finns ingen linje i Blekinge där samtliga hållplatser är anpassade enligt definitionen. I målformuleringen i kap 8 anges mål om utbyggnadstakt och då tas hänsyn i första hand till antalet påstigande vid hållplatsen och inte att prioritera vissa linjer.

Några sammanfattande tal

Totalt antal hållplatser med mer än 20 hållplatser per dygn:	144	
Totalt antal tillgänglighetsanpassade hpl över 20 påstigande per dygn:	124	(86%)
Antal ej tillgänglighetsanpassade hållplatser:	20	
Antal tillgänglighetsanpassade bytespunkter:	29	(100%)

Hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn 2018

Bytespunkt är markerad med gult

<u>Hållplats</u>	<u>Kommun</u>	<u>Tillgänglighetsanpassning</u>
Asarums kyrka	Karlshamn	Huvudläge
City Gross	Karlshamn	Alla Lägen
Fridhemsgatan Karlshamn	Karlshamn	Ej anpassad
Froarpsvägen	Karlshamn	Alla Lägen
Gustavsborg Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Halda Svängsta	Karlshamn	Alla Lägen
Hästaryd	Karlshamn	Alla Lägen
Högskolan Östra Piren	Karlshamn	Alla Lägen
Janneberg Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Centrum väst	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Centrum öst	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Resecentrum	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Sjukhuset huvudentre	Karlshamn	Alla Lägen
Mörum Bygatan	Karlshamn	Alla Lägen
Mörum Stationsvägen	Karlshamn	Alla Lägen
Mörums kyrka	Karlshamn	Alla Lägen
Nya Stan Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
	Karlshamn	Alla Lägen

Offerkällan		
Pukaviks rondell	Karlshamn	Alla Lägen
Recordvägen Svängsta	Karlshamn	Alla Lägen
Sjukhuset Sölvesborgsv Karlsha	Karlshamn	Alla Lägen
Stora vägen	Karlshamn	Ej anpassad
Storgatan Asarum	Karlshamn	Alla Lägen
Svängsta centrum	Karlshamn	Alla Lägen
Svängsta kyrka	Karlshamn	Alla Lägen
Väggaskolan Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Österslättskolan Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Östralycke	Karlshamn	Alla Lägen
Af Chapmangymnasiet	Karlskrona	Alla Lägen
Alamedan Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Amiralen Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Ankaret Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Annebo Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Backabo Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Bastasjö	Karlskrona	Alla Lägen
Benabacken Nättraby	Karlskrona	Huvudläge
Bergåsa centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Bergåsa station	Karlskrona	Alla Lägen
Bubbetorp Rödeby	Karlskrona	Alla Lägen
Campus Gräsvik	Karlskrona	Alla Lägen
Carlandravägen Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Carlemansvägen Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Chapmansplan Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Dalby Nättraby	Karlskrona	Alla Lägen
Drottninggatan Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Ekeberg Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Ekholmen Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Fågelmara	Karlskrona	Alla Lägen
Galgamarkstrappan Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Gullaberg Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Gullberna	Karlskrona	Alla Lägen
Gunnar Torhamns väg Lyckeby	Karlskrona	Ej anpassad
Harry Martinsons v Lyckeby	Karlskrona	Ej anpassad
Herrgårdsvägen Hästö	Karlskrona	Huvudläge
Holmsjö	Karlskrona	Alla Lägen
Holmsjö station Krösatåg	Karlskrona	Alla Lägen
Hultvägen Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Hässlegårdens förskola	Karlskrona	Huvudläge
Hästö	Karlskrona	Alla Lägen
Intagsvägen Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Jämjö centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Järavägen	Karlskrona	Alla Lägen
Karlskrona Amiralitetstorget	Karlskrona	Huvudläge
Karlskrona centralstation	Karlskrona	Alla Lägen
Karlskrona centrum Parkgatan	Karlskrona	Alla Lägen
Karlskrona Lokstallarna	Karlskrona	Alla Lägen
Klakebäcksvägen Jämjö	Karlskrona	Alla Lägen
Kronotorp Lyckeby	Karlskrona	Ej anpassad
Kungsmarken A-huset	Karlskrona	Alla Lägen

Kungsmarken B-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsmarken centrum Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Kungsmarken C-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsplan Karlskrona centrum	Karlskrona	Ej anpassad
Kvarngatan Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Kyrkogården Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Lallerstedts gata Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Landsvägsgatan Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Lindesnäs Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Lyckeby centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Lyckeby Slottsbacken	Karlskrona	Alla Lägen
Långö	Karlskrona	Ej anpassad
Marieberg Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Motellet Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Mörtövägen Rödeby	Karlskrona	Huvudläge
NKT Arena Karlskrona Rosenholm	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby E22	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby hörnet	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby skola	Karlskrona	Ej anpassad
Parkvägen Jämjö	Karlskrona	Alla Lägen
Polhemsgatan Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Ramdala	Karlskrona	Alla Lägen
Rosenholm	Karlskrona	Alla Lägen
Roslundavägen Nättraby	Karlskrona	Alla Lägen
Rödeby centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Rödebyholm Rödeby	Karlskrona	Alla Lägen
Rödebyskolan	Karlskrona	Alla Lägen
Saltö Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Saltö torg Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Sjukhuset huvudentrén Karlskro	Karlskrona	Alla Lägen
Spandelstorpskolan Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Sparre Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Stadsträdgården Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Sturkövägen	Karlskrona	Alla Lägen
Sunnadal Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Södra Hässlegården	Karlskrona	Alla Lägen
Toras väg Verkö	Karlskrona	Ej anpassad
Torskors	Karlskrona	Alla Lägen
Trastvägen Rödeby	Karlskrona	Alla Lägen
Tullskolan Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Uranvägen Torskors	Karlskrona	Ej anpassad
Varvet Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö färjeterminalen	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö industriområde	Karlskrona	Ej anpassad
Östra Torp Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Gamla torg Olofström	Olofström	Alla Lägen
Jämshög Bygatan	Olofström	Huvudläge
Olofströms resecentrum	Olofström	Alla Lägen
Olofströms station	Olofström	Alla Lägen
Vilshult	Olofström	Ej anpassad
Almvägen Kallinge	Ronneby	Alla Lägen

Backaryd	Ronneby	Alla Lägen
Björkvägen Kallinge	Ronneby	Huvudläge
Brandstationen Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Fanjunkarevägen Kallinge	Ronneby	Huvudläge
Gamla HultaRonneby	Ronneby	Alla Lägen
Gångbrogatan Ronneby	Ronneby	Ej anpassad
Hallabro	Ronneby	Alla Lägen
Hjorthöjden Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Kallinge kyrka Kallinge	Ronneby	Alla Lägen
Kallinge torg	Ronneby	Alla Lägen
Knut Hahnsskolan Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Lindvägen södra Kallinge	Ronneby	Alla Lägen
Listerby	Ronneby	Alla Lägen
Listerby E22	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby Resecentrum	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby Stadshuset/Maxi	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby torg	Ronneby	Ej anpassad
Älgbacken Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Falkvik Nexövägen	Sölvesborg	Alla Lägen
Hästtorget Sölvesborg	Sölvesborg	Alla Lägen
Klosterplan Sölvesborg	Sölvesborg	Alla Lägen
Mjällby centrum	Sölvesborg	Alla Lägen
Sölvesborg Resecentrum	Sölvesborg	Alla Lägen



Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 2 Regler hållplatser kommersiell trafik

Regler hållplatser kommersiell trafik

Region Blekinge har en generös inställning till kommersiella aktörer som vill köra linjelagd busstrafik i Blekinge. Trafiken har ett värde för samhället, som komplement till Blekingetrafiken, varför ledig kapacitet i våra hållplatser med tillhörande väderskydd upplåts utan kostnad. Vid kapacitetsbrist kan en prioritering av vilka bussar som kan angöra vid olika tider behöva göras. Material som krävs för den kommersiella trafiken samt arbetstid som förorsakas av trafikutövaren och innebär en kostnad för Region Blekinge faktureras trafikutövaren.

Som förutsättning för användning av hållplatser och för att informera om trafiken på hållplatsen gäller villkoren nedan. Dessa regler gäller tills vidare då en handbok för kommersiella aktörer planeras. Under sommaren 2016 kommer stora delar av Karlskronas stadstrafik att omplaneras varför informationen på väderskydden också kan behöva bytas i sin helhet.

Annonsering i hållplats med väderskydd

Tidtabell ska finnas för kommersiell trafik. Region Blekinge ordnar plats, sätter upp tidtabellshållare och meddelar vilket format som ska användas, A3 eller A4. Uppsättning av tidtabell sker på anvisad plats av trafikutövare. Skötsel och uppdatering av tidtabell utförs av trafikutövare. Skötsel av tidtabellstavla sker av Region Blekinge. Tidtabell med fel mått, dåligt underhållna eller utgångna tidtabeller plockas bort av Region Blekinge utan skyldighet att informera om detta. Dekal med mått 300x150mm liggande får placeras i gavelruta mot körriktning. Dekal ska placeras kant i kant med övriga dekaler. Inga mellanrum mellan andra dekaler och profilstolpe får förekomma. Placering sker från vänster till höger utifrån väderskydd sett. Dekal ska vara dubbelsidig, en dekal på vardera sidan av gavelruta. Dekal underhålls av trafikutövare. Dekal som inte har rätt mått eller inte är underhållna tas bort av Blekingetrafiken. Ingen rapportering kommer att ske om detta har gjorts.

Annonsering i hållplats med hållplatsstolpe

Region Blekinge sätter upp tidtabellskassett format A3. Uppsättning av tidtabell sker av trafikutövare. Skötsel och uppdatering av tidtabell sköts av trafikutövare. Skötsel av tidtabellskassett sker av Region Blekinge. Tidtabell med fel mått, dåligt underhållna eller utgångna tidtabeller plockas bort av Blekingetrafiken. Ingen rapportering till respektive utövare kommer att ske om detta har gjorts. Ingen annonsering får ske på topptavla.

Fakturering

Kostnad för material och arbete som behöver utföras till följd av trafikutövares begäran faktureras till självkostnadspris. Gäller ej löpande skötsel av väderskydd och infotavlor.



Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 3 Samrådsredovisning

Samrådsredovisning

Samråd är en central funktion i kollektivtrafiklagen. Beslut om mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet ska bygga på dialog med och kunskap förmedlad av olika samhällsgrupper. Det har därför varit viktigt att detta inte har betraktats som informationsmöten utan att dialogen ska reflekteras i det underlag som besluten bygger på. Samråden som redovisas nedan har genomförts från sommaren 2018 och fram till ganska sent i programmets utvecklingsprocess. Även de samråd som har genomförts sent har varit del av politikernas beslutsunderlag. Samråden har genomgående genomförts genom att samrådsparten har informerats om syftet med trafikförsörjningsprogrammet och samrådets funktion i processen. Största delen av samrådet har ägnats åt att hämta in synpunkter och önskemål som underlag till programmets utformning. Samråden redovisas här som referat från respektive sammanträde.

Resenärer

Resenärernas synpunkter påverkar kollektivtrafiken varje dag genom dels dialog med Blekingetrafikens kundtjänst och samtal med de drygt 300 förarna i Blekinge. Utöver det materialet representeras resenärerna här av dels ett urval av våra resenärer i vårt så kallade resenärsråd. Vi bjöd också in länshandikapprådet där fyra organisationer som företräder personer med olika typer av funktionsvariation deltog.

Referat samråd resenärsråd 181219

Mötets syfte var att få en bild av olika resenärers syn på kollektivtrafiken idag och vad som kan och bör utvecklas. Representanterna valdes ut i flera steg. Genom Buss-TV ombads resenärer som ville påverka kollektivtrafiken att anmäla sig. Av 26 st som hade motiverat sin medverkan valdes 10 st ut som gav en bra spridning i Blekinge över geografi, kön och ålder. På mötet deltog 8 av dessa från hela Blekinge med ålder mellan 16 och 75 år och en jämn könsfördelning. Från Region Blekinge deltog undertecknad, Emil Linge, Anna Claesson och Pär Welander.

Mötet inleddes med en presentation om både trafiken i Blekinge och Trafikförsörjningsprogrammet som dokument och process. Därefter bestod mötet av en öppen dialog där olika frågeställningar fanns med för att olika områden i trafiken skulle behandlas.

Nedan följer ett antal punkter som speglar vad som kom fram i dialogen:

- Tillgänglighetsanpassning har utvecklats mycket bra men det finns utvecklingsmöjligheter i skärgården där förutsättningarna är svåra både gällande vid bryggor på öarna och på vissa båtar.
- Säkerheten är viktigt att jobba vidare med, inte minst krävs åtgärder då cykeltrafiken ökar nära bussresenärerna.
- Ojämn nivå på förare. Vissa är jättebra men andra kör dåligt och ger dålig service. Ex används inte alltid nigning, fastsättning av rullstol eller ramp. Fortsatt utbildning behövs.
- Turismbyrån saknar info om skärgårdstrafik
- Pendelparkeringar saknas. Prioritering i stadsplanering behövs. Ex N Smedjegatan/Ö Vittusgatan. Det är osäkert att lämna cykel vid hållplats.
- Dålig landsbygdstrafik
- En förbättrad tågtrafik kräver framförallt förbättrat förtroende med bättre tidhållning. Här behövs också bra komfort för de långa resorna vilket kan vara problem då samma tåg används även för korta pendlingsrelationer. Även kortare restider är viktigt samt högre turtäthet.

- Det fanns olika bilder av hur Ronnebys stadstrafik fungerar efter omläggning.
- Kustbussen är ett bra alternativ till tåget då bussen är mer tillförlitlig. Störningsinfo för tåg är dålig.
- Realtidsinfo mycket bra. Gärna på fler hållplatser. Gärna även realtid i app.

Mötet avslutades med information om den fortsatta processen med programmet och att vi behåller kontakterna till gruppen om det kan uppstå behov av fler kontakter.

Referat samråd Länshandikapprådet 181106

Mötet inleddes med information från Region Blekinge som representerades av Trafikutvecklare Jan Johansson, färdtjänsthandläggare Pia Borg Lindblom och undertecknad. Informationen bestod av beskrivning av den allmänna kollektivtrafiken, färdtjänsten och den öppna Närtrafiken. Informationen bestod bl.a. av en bild av hur trafiken är upplagd, vilka regler som finns och diverse siffror över resenärer och antal färdtjänst innehavare i länet.

Länshandikapprådet representerades av Ingrid Hoffman från Landstinget, Anita Sjö Dahl från NSPH, Eskil Hedberg från allergiföreningen, Jan-Åke Hansson från SRF och Bengt Johansson från DHR.

Här följer inspel och önskemål som framkom under mötet. Flera i gruppen framförde önskemål om att ha en fortlöpande dialog i någon samverkansgrupp. Den enklaste lösningen kanske är att någon från Blekingetrafiken regelbundet deltar i länshandikapprådet. Ingrid Hoffman framförde att det ofta finns klagomål på sjukresorna vilka skulle kunna hanteras vid regelbundna träffar mellan planerare, sjukvården och resenärerna.

Gällande busstrafiken framfördes att det är svårt för synskadade när flera bussar står på rad utan egen hållplats. Från allergiföreningen önskades rökfria hållplatser vilket inte kan genomföras idag av juridiska skäl. I den öppna Närtrafiken är kontantkravet ett problem, en fråga som finns med när nytt biljettsystem införs under 2019. Gällande tågen önskades utrop på stationerna vid alla avgångar och ankomster. skärgårdstrafiken och den lokala trafiken. Gällande tillgängligheten saknas mycket enligt deltagarna och fortsatt dialog önskas. Bl.a. sätts ibland turistbussar in som tågersättning vilka inte är tillgänglighetsanpassade. Avslutningsvis skickade mötet med att vi ska tänka jämlikhet och inte bara jämställdhet där funktionsnedsatta är en viktig grupp i samhället.

Mötet avslutades med information om den fortsatta processen med programmet. Deltagarna önskade förslaget utskickat till samtliga föreningar för remissvar. Även bilder från dagens presentation beslutades skickas till deltagarna.

Blekinges kommuner

Kommunerna i Blekinge är viktiga för kollektivtrafikens utveckling dels genom kunskap om invånarnas behov och dels genom att infrastrukturen i kommunerna, inte minst i centralorterna, till stor del påverkar kollektivtrafikens konkurrenskraft. Kommunstyrelsernas arbetsutskott besöktes och här följer referat från dessa möten.

Referat samråd KSAU Karlshamn 190219

Mötet inleddes med information från Region Blekinge som bestod av bildspel med kommentarer från Peter Christensen som beskrev kollektivtrafikens roll för Blekinge, Magnus Forsberg som beskrev Trafikförsörjningsprogrammets syfte och process samt Sören Bergerland som beskrev tankar om olika utvecklingsfrågor gällande trafiken.

Gällande landsbygdstrafiken beskrevs Hämta-projektet som en möjlig delösning där samåkning ger större tillgänglighet till de privata resurser som finns. En fråga som kom upp var relationen till taxi där Sören ville se lindrigare krav gällande beskattning av inkomster för att inte den ekonomiska vinsten med att dela resurser blir för liten i förhållande till insatsen.

Tågtrafiken blev en stor fråga på mötet där KSAU gav en tydlig bild av att man vill ha snabba förbindelser med Malmö/Köpenhamn och där man saknade förbindelser mot Blekinge på kvällen för att klara resor från kontinenten. Tidhållning och stabilitet betonades som viktiga krav och Sören meddelade att många åtgärder som görs de närmaste åren syftar till detta. Karlshamns kommun såg gärna att Öresundståget snabbas upp för att bara stanna en gång per kommun och kompletteras med ett lokalt tåg med stopp bl.a. i Åryd Bra förbindelser med flyget är viktigt enligt Karlshamn men om det är Ronneby eller Kastrup kan diskuteras. Gällande Sydostlänken var kommunen positiv till persontrafik och man kunde tänka sig Stockholmsförbindelser via Älmhult.

Andra frågor var bättre Växjöförbindelser, busstopp i Åryd och vad det nya biljettsystemet kommer att innebära. Man såg positivt på utveckling av skärgårdstrafiken och den lokala trafiken.

Mötet avslutades med information om den fortsatta processen med programmet med bl.a. en workshop i Jämshög 8 mars där ledamöterna var välkomna och remissen på programmet som inträffar under hösten.

Referat samråd KSAU Karlskrona 190305

Mötet inleddes med information från Region Blekinge som bestod av bildspel med kommentarer från Peter Christensen som beskrev kollektivtrafikens roll för Blekinge, Magnus Forsberg som beskrev Trafikförsörjningsprogrammets syfte, vad vi har uppnått under gällande programperiod 2016 - 2019 och process samt Sören Bergerland som beskrev tankar om olika utvecklingsfrågor gällande trafiken. Undertecknad refererade också kort till Karlskrona kommuns ÖP som bland annat innehåller 5000 planerade bostäder till 2030, snabbare bussturer, grönnare stadskärna och minskning av biltrafikens inverkan på miljön.

Ledamöterna i KSAU tog upp ett antal punkter. Man önskade effektivare användning av fordonen genom att bussar som tomkör efter sista tur skulle kunna linjeläggas. Sören förklarade dock att det med nuvarande avtalskonstruktion innebär större kostnader. Ordföranden meddelade att man planerar ett ärende om gratis kollektivtrafik för äldre i lågtrafiktid. Man tog upp cykel på buss och Sören beskrev läget med att utredning pågår. En tanke är att det kanske skulle behövas bokningssystem för att veta att cykeln får plats. Region Blekinge jobbar också med tankar om lånecyklar vid stationer, sätt att parkera sin cykel på ett säkert sätt och att utveckla länets cykelleder.

Landsbygdsfrågan kom upp och olika aspekter diskuterades. Olika signaler gavs i frågan om pendelparkeringar. Någon tyckte att trafik för boende nära centrum skulle prioriteras medan andra tyckte vårt förslag om pendelparkering i bra lägen i förorter var positivt. Detta är en av flera frågor där samverkan mellan kommun och region behöver förbättras. Man eftersökte också bättre kollektivtrafik till Göteborg där Sören beskrev dialogen om trafik via Hässleholm och Halmstad.

Mötet avslutades med information om den fortsatta processen med programmet med bl.a. en workshop i Jämshög 8 mars där ledamöterna var välkomna och remissen på programmet som inträffar under hösten.

Referat samråd KSAU Olofström 190319

Mötet inleddes med information från Region Blekinge som bestod av bildspel med kommentarer från Peter Christensen som beskrev kollektivtrafikens roll för Blekinge och Magnus Forsberg som beskrev Trafikförsörjningsprogrammets syfte och process samt tankar om olika utvecklingsfrågor gällande trafiken. Sören Bergerland kompletterade med inspel i trafiktekniska frågor. Undertecknad refererade också till tydliga ställningstaganden i Olofströms översiktsplan från 2012 som väl fungerande infrastruktur och kommunikationer, Sydostlänken ska byggas, bra förbindelser med Malmö/Köpenhamn och kollektivtrafik är generellt viktig för Olofströms kommun

Efter föredragning bestod mötet av flera frågor där undertecknad kunde informera deltagarna vilket inte hade bäring på trafikförsörjningsprogrammet. Nedan följer de punkter vi tog med oss från mötet som vi tolkade som inspel till programmet och den kommande planeringen av kollektivtrafiken.

En ledamot tyckte priserna på längre resor inom Blekinge är för höga. Sommarkortet är positivt men behöver marknadsföras bättre. Man önskade åtgärd av hållplatsen vid Maxi på trafikverkets väg. Den allmänna kollektivtrafiken till Kyrkhult och Gränum ansågs inte tillräcklig. Den öppna närtrafiken borde utökas och marknadsföras mer vilket Sören besvarade med att detta är dyra resor. Förbindelserna mot Bromölla och Älmhult är viktiga och fungerar väl idag. Länsgränserna utgör fortfarande ett visst hinder då priserna är högre än inom länet. Två tekniska frågor om cykel på buss och begränsad plats för rullstol på linje 600 togs också upp.

Mötet avslutades med att undertecknad informerade om den fortsatta processen med programmet där en remissperiod gällande förslaget planeras efter sommaren och att slutligt beslut planeras efter årsskiftet.

Referat samråd KSAU Ronneby 190325

Mötet inleddes med information från Region Blekinge som bestod av bildspel med kommentarer från Peter Christensen som beskrev kollektivtrafikens roll för Blekinge och Magnus Forsberg som beskrev Trafikförsörjningsprogrammets syfte och process samt tankar om olika utvecklingsfrågor gällande trafiken. Sören Bergerland kompletterade med inspel i trafiktekniska frågor. Undertecknad refererade också till tydliga ställningstaganden i Ronnebys nyantagna översiktsplan. I anknytning till kollektivtrafiken tar ÖP:n upp att god infrastruktur och bra kommunikationer med förnybara drivmedel är viktigt för en bra livsmiljö. En större arbetsmarknadsregion stimuleras av bra regional kollektivtrafik. I städer och tätorter ska gång, cykel och kollektivtrafik vara normgivande och bebyggelse ska planeras för att stärka underlag till kollektivtrafik. Man önskar också att Hallabro, Backaryd, Kallinge, Bräkne-Hoby, Listerby och Ronneby utvecklas som noder till kollektivtrafiken. Slutligen är man positiv till mötesstation i Kallinge enligt Trafikverkets ÅVS.

Nedan följer de punkter vi tog med oss från mötet som vi tolkade som inspel till programmet och den kommande planeringen av kollektivtrafiken.

Landsbygdstrafik är viktigt där samåkning och skolresor sågs som alternativ till reguljära busslinjer. Frågan om gratis resor för pensionärer togs upp där kommunen ombads framställa önskemål till Region Blekinge för att försöka hitta lösning. Ledamöterna såg också gratisresorna för skolungdomar som ett bra initiativ som man hoppas kommer till stånd även i år. Man ville också undersöka möjligheterna till utbyggd öppen närtrafik. Man såg mycket positivt i den nyomlagda stadstrafiken i Ronneby men saknade trafiken över

Utmarksvägen och Espedalen. Sören försvarade förändringen och ville återkomma till en utvärdering efter lite längre tid.

Slutligen var ledamöterna mycket bestämda gällande nytt mötesspår i Ronneby som man ville ha placerat vid flyget för möjlighet att anordna förbindelse mellan tåg och flyg. Man hänvisade till skatteväxlingsuppgörelse där formulering ska finnas som stödjer station vid Ronneby flygplats.

Mötet avslutades med information om den fortsatta processen med programmet där en remissperiod gällande förslaget planeras efter sommaren och att slutligt beslut planeras efter årsskiftet.

Referat samråd KSAU Sölvesborg 190312

Mötet inleddes med information från Region Blekinge som bestod av bildspel med kommentarer från Peter Christensen som beskrev kollektivtrafikens roll för Blekinge och Magnus Forsberg som beskrev Trafikförsörjningsprogrammets syfte och process samt tankar om olika utvecklingsfrågor gällande trafiken. Undertecknad refererade också till tydliga ställningstaganden i Sölvesborgs kommande översiktsplan som samspel kollektivtrafik – bebyggelse, bygga nära kollektivtrafiken för minskad klimatbelastning, att man ser positivt på upprustning av Blekinge Kustbana och att Sydostlänken är viktig för Sölvesborgs kommun.

Nedan följer inspel till programmet och den kommande planeringen av kollektivtrafiken som framkom av mötet.

Ledamöterna önskade översyn av förbindelser från Näsund och Bromölla till Sölvesborg som man ansåg hade försämrats. Förbindelserna är viktiga för utbytet av skolelever mellan kommunernas skolor. Ledamöter såg gärna att man kunde ha mindre fordon i kollektivtrafiken då många turer har låg beläggning och framförde att Pågatågen, som ger halvtimmestrafik till Kristianstad och Karlshamn, är viktiga för kommunen.

Mötet avslutades med information om den fortsatta processen med programmet där en remissperiod gällande förslaget planeras efter sommaren och att slutligt beslut planeras efter årsskiftet.

Region Blekinges politiska nämnder

Under processen har det varit viktigt att föra en dialog med politikerna i Region Blekinge för att få inspel som underlag till kommande förslag. Samråden genomfördes sent i processen när de nyvalda ledamöterna var samlade.

Referat trafiknämnden 190228

Mötet inleddes med information enligt bilagd presentation som beskrev kollektivtrafikens roll för Blekinge, trafikförsörjningsprogrammets syfte, vad vi har uppnått under gällande programperiod 2016 - 2019 och process samt olika utvecklingsfrågor gällande trafiken.

Ledamöterna i trafiknämnden tog upp ett antal punkter. Efter det goda resultatet av snabbbussatsning främst i Karlskrona önskades mer av dessa. Tillgänglighetsanpassning togs upp som en viktig fråga och att man behöver se individens behov som skiftar mycket. Man önskade att planeringen ser över anslutningar mellan olika linjer som inte alltid passar. Även kvällsturer ansågs viktiga för servicenäringen i städerna. Sören tog upp, vilket stöddes av nämnden, att ambitioner i trafikförsörjningsprogrammet ska vara prissatta för att

tydliggöra vad en viss trafiknivå innebär ekonomiskt. En tanke togs upp om att anordna allmänna informationsmöten under remissperioden.

Mötet avslutades med att undertecknad informerade om den fortsatta processen med programmet med bl.a. en workshop i Jämshög 8 mars där ledamöterna var välkomna och remissen på programmet som inträffar under hösten. Tidplanen för remiss- och beslutsprocess presenterades med kommentaren att Region Blekinge administrativa chef Helene Håkansson hade beskrivit tidsplanen som rimlig och möjlig.

Referat Regionala utvecklingsnämnden 190301

Mötet inleddes med information enligt bilagd presentation som beskrev kollektivtrafikens roll för Blekinge, trafikförsörjningsprogrammets syfte, vad vi har uppnått under gällande programperiod 2016 - 2019 och process samt olika utvecklingsfrågor gällande trafiken.

Ledamöterna i RUN tog upp ett antal punkter. 2-timmarsmålet för tågtrafiken bedömdes som viktigt samtidigt som mötesspåret i Kallinge skulle placeras så nära flygplatsen som möjligt enligt önskemål främst från näringslivet för att i ett senare skede kunna ge tågstopp nära flygplatsen vilket är en del av skatteväxlingsuppbyggnaden. Spjutsbygd nämndes också som möjligt tågstopp. Undertecknad kommenterade att fler tågstopp kan utgöra hinder för att nå tvåtimmarsmålet. Åryd nämndes som viktigt att förse med stopp för Kustbussen. Cykel på buss och förbättrade parkeringsmöjligheter vid tågstationerna ansågs också som viktigt. Inspel gjordes att bussar och hållplatser idag inte når tillräckliga nivåer gällande tillgänglighetsanpassning. Landsbygden togs upp som ett viktigt område för kollektivtrafiken. Inspel gjordes också om lägre priser i kollektivtrafiken.

Mötet avslutades med att undertecknad informerade om den fortsatta processen med programmet med bl.a. en workshop i Jämshög 8 mars där ledamöterna var välkomna och remissen på programmet som inträffar under hösten.

Övriga samråd

Referat samråd nationella organisationer 181205

Följande organisationer och deltagare medverkade:

BTH, Henrik Ny

Länsstyrelsen Blekinge, Anna Thyrvén

Landstinget Blekinge, Pia Lindahl och Oscar Kask

Trafikverket, Malin Dahlberg och Veronika Sörvik

Boverket, Magnus Jacobsson

Region Blekinge, Peter Hermansson, Sören Bergerland, Sarah Ericsson, Magnus Forsberg

Magnus Forsberg informerade om förutsättningarna för trafikförsörjningsprogrammet, Region Blekinges ambitioner och processen för att ta fram trafikförsörjningsprogrammet.

Henrik Ny, BTH, presenterar visionsarbete, bland annat om hur man kan gå mot ett fossilfritt samhälle. ”Peak Oil”, skillnaden mellan att hitta och att använda olja, samt den brist som uppstår. Även utsläpp, CO₂-koncentrationer och konsekvenser i form av ökade temperaturer. Visar ”budget” för hur mycket avgaser vi

kan släppa ut i Sverige, utbrutet ur den globala budgeten. Tankar som uppkom är att det är kommande bussupphandling är den sista för att faktiskt nå de mål som har satts upp i t.ex. Parisavtal.

Programmets målområden lades som grund för mötet och gruppen var eniga i att stora insatser behövs för att ändra vårt sätt att resa. Tvåtimmarsmålet mellan Karlskrona och Malmö är viktigt för tågets konkurrenskraft och även turfrekvensen. Skärgårdstrafiken är viktigt för Blekinge som län. Sydostlänkens betydelse för såväl gods som persontrafik diskuterades. Drivmedelsfrågan var uppe med el som den starkast växande trenden där BTH ser i sin forskning att elfordon är mest miljö- och klimatvänliga men även kommersiellt starka då kostnadsutvecklingen är gynnsam. Även samhällsplanering med vikten av gemensam planering för att nå långsiktiga mål diskuterades.

En avslutande diskussion fördes i gruppen. Vad är slutmålet, ska alla åka kollektivt? För att marknaden inte ska bli uppdelat (då kollektivtrafiken har svårt att nå alla), så kanske andra färdmedel behövs i kollektivtrafiken också. Viktigt att hitta lösningar för att nå boende på glesbygden. Nöjdhetsmålet är viktigt att ha med, eftersom förtroende från resenärerna är viktigt.

Referat samråd Trafikföretag 181113

Trafikföretagen representerades av Stefan Karlsson från Småland/Blekinge bussbranschförening och Bergkvarabuss, Martin Jacobsson från Bergkvarabuss, Linda Olsson och Håkan Varenhed från Affärsverken samt Elisabeth Åberg Pettersson och Magnus Pettersson från Trossöbuss.

Mötet inleddes med information från Region Blekinge där undertecknad visade bildspel om trafikförsörjningsprogrammets uppbyggnad, syfte och olika målsättningar. Trafikchef Pär Welanders beskrev dagens allmänna kollektivtrafik. Trafikdirektör Sören Bergerland kompletterade informationen.

Här följer en redovisning av de inspel och kommentarer som trafikföretagen önskade att vi tog med i arbetet med programmet och i planeringen av kollektivtrafiken. Båttrafiken ansågs som viktigt för Blekinge, en profilfråga då Blekinge förknippas med skärgården. Turister och besökare ger intäkter och underlag för näringslivet. Evenemangstrafiken är uppskattad och ger kontakt med nya resenärer. Landsbygdstrafiken betraktades som kostnadsdrivande utan att kunna konkurrera med bilen. Busstrafikföretagen såg fram emot nytt avtal om tågersättningstrafik. Servicen till resenärerna kan bli bättre om högre ersättning ges vid beredskap mm. Gällande tågtrafiken ansågs högre tillförlitlighet viktigare än ytterligare utbyggnad.

Gällande kommersiell trafik såg företagen små möjligheter på bussidan. Högre p-avgifter skulle behövas vid flyget för fler bussresor. Vid frågan om eventuell upphandling av flygbusstrafiken var man öppen för dialog.

Området med ny teknik berördes. Eldrift ansågs möjlig både i buss- och båttrafiken. Viktigt att upphandling utformas även för mindre bolag vilket man ansåg var kvalitetsdrivande. Förarlös trafik ansågs ligga långt fram i tiden gällande busstrafik med större volymer. Gällande cykel på buss finns krav i Kronobergs regionala busstrafik där man inte kör med låggolvsbuss.

Utbildningskrav bör finnas i upphandlingar men ska skötas av entreprenören då man kan kombinera med företagsinformation.

Slutligen betonade Trossöbuss att anbuds paket borde vara mindre än tidigare för att locka fler anbudsgivare och för att fler trafikutövare i samma län ger kvalitetsutveckling.

Mötet avslutades med att undertecknad informerade om den fortsatta processen med programmet

Referat samråd regionala kollektivtrafikmyndigheter 181217

Samrådet genomfördes under ett ordinarie möte mellan de regionala kollektivtrafik-myndigheterna i södra Sverige. På mötet representerades grannregionerna, Kalmar, Kronoberg och Skåne samt Halland och Jönköping. Undertecknad informerade om våra planer gällande trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023. Mötet såg positivt på ambitionerna och såg att det kunde vara bra med samordning på vissa områden som definitioner och gemensam trafik. De positionspapper som har tagits fram beskriver gemensamma mål. Kommersiell trafik och tillgänglighet är andra områden där regionerna kan samarbeta och erbjuda liknande upplägg mot trafikföretag och resenärer. Frågan om Sydostlänken togs upp där Skåne visade formuleringar i deras förslag till nytt trafikförsörjningsprogram där Sydostlänken nämndes men det fanns inga beslut om trafik på Sydostlänken och programmet skulle remissbehandlas före beslut. Kronoberg hade inte behandlat frågan om Sydostlänken men såg fram emot en dialog.



Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 4 Referat strategiska dokument

Referat från strategiska dokument

Trafikförsörjningsprogrammet är en beskrivning av hur kollektivtrafiken på bästa sätt ska bidra till att politiskt beslutade ambitioner för Blekinge uppnås. Ambitionerna är väl illustrerade i ett antal dokument där mycket resurser har lagts på att ta fram politiska mål och riktlinjer för Blekinges utveckling. I detta avsnitt ger vi en bild av hur vi tolkar Region Blekinges regionala utvecklingsstrategi, länstransportplan och cykelstrategi, länsstyrelsens Klimat och energistrategi, kommunernas översiktsplaner och gällande trafikförsörjningsprogram. Denna sammanställning är en viktig grund för vad kollektivtrafikens roll i Blekinge ska vara och hur trafiken ska utformas.

Regional utvecklingsstrategi för Blekinge 2014 - 2020

”Attraktiva Blekinge” är länets regionala utvecklingsstrategi. Den är framtagen och beslutad av Region Blekinge, och aktualiserades 2018. Uppdateringen förtydligar den gemensamma färdriktningen för en hållbar utveckling i Blekinge och sätter Agenda 2030 i toppen på pyramiden som beskriver vad som styr regionens arbete. Eftersom Blekinge är beroende av att attrahera invånare och besökare är aspekter som god livskvalitet, bra infrastruktur och ett rikt arbetsliv viktigt. Därav innehåller ”Attraktiva Blekinge” fyra övergripande insatsområden; Bilden av Attraktiva Blekinge, Livskvalitet, Arbetsliv samt Tillgänglighet.

Idag står Blekinge inför en utmaning där resande och pendling ökar men infrastrukturkapaciteten inte är tillräcklig. Långa pendlingstider hämmar arbetsmarknadens utvidgning och skapar en avlägsenhet i länet. Parallellt med detta står vi inför klimatutmaningar där transporter står för närmare hälften av de klimatpåverkande utsläppen. Detta medför att satsningar och åtgärder för god infrastruktur och kollektivtrafik är nödvändiga. Under insatsområde ”Tillgänglighet” beskrivs det hur satsningar på hållbara transportsystem och god kollektivtrafik kan skapa större, mer dynamiska arbetsmarknadsområden och knyta samman Blekinge med övriga Sydsverige. Genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik kan man minska bilberoende och därmed minska klimatpåverkande utsläpp.

I övrigt innehåller ”Attraktiva Blekinge” kopplingar till en rad andra strategier och dokument; kommunernas översiktsplaner, regionala planer, den nationella strategin för hållbar regional tillväxt, Östersjöstrategin, Europa 2020 samt Agenda 2030. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål för en hållbar utveckling, och vilka genomsyrar ”Attraktiva Blekinge” som ett horisontellt perspektiv. Det tydligaste målet har nummer 13 och uppmanar oss att ”vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och deras konsekvenser”. (Region Blekinge, 2018)

Utvecklingsstrategin finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida www.regionblekinge.se.

Länstransportplan för Blekinge 2018 – 2029

Planen är framtagen samt beslutad av Region Blekinge, och redovisar prioriterade åtgärder för Blekinges infrastrukturutveckling fram till år 2029. I dokumentets förord skriver regionstyrelsens ordförande att infrastruktur och transporter är en viktig del i att skapa ett attraktivt Blekinge. Blekinges strategiska läge för kopplingar över Östersjön, och även kopplingar till övriga delar av Sverige, lyfts fram och därmed understryks vikten av goda transporter. Satsningar på att stärka Blekinges roll i landets transportsystem beskrivs där samfinansiering är viktigt för utveckling av hållbart och ökat resande samt godstransporter på järnvägen. Åtgärderna i länstransportplanen syftar även till att knyta samman Blekinge med Sydsverige för att minska avstånd genom kortare restider och på så vis stärka och utvidga arbetsmarknaden. Genom

länstransportplanen ska kommunerna kunna skapa hållbara stadsmiljöer där fler väljer cykeln eller bussen framför bilen för korta resor.

I kapitlet "Blekinges position i Sydsverige" beskrivs närmare 60% av länets befolkning bo i städer och kustnära orter med närhet till stationer längs Blekinge kustbana. Allt fler invånare beräknas också komma att bo i stationsnära lägen vilket skapar ytterligare underlag för utveckling av tågtrafiken. Ett konkret mål i planen är att minska restiden mellan Karlskrona och Malmö till två timmar, vilket kräver högre kapacitet och uträttningar av banan. För att minska restider och även nå målet om två avgångar per timme på Blekinge Kustbana föreslås det i det senare kapitlet "Motiv för prioriteringar och åtgärder i planen" bland annat en ny mötesstation i Kallinge. Den samhällsekonomiskt mest effektiva placeringen ur ett restidsperspektiv är i det gamla stationsområdet i Kallinge. Kostnaden beräknas då till 105 mkr.

I kapitlet "Gränsöverskridande samverkan mellan olika planer" pekas specifika satsningar ut som särskilt viktiga för den regionala utvecklingen, baserat på vad som tidigare har föreslagits i de Sydsvenska prioriteringarna. Tre av dessa satsningar rör kollektivtrafiken:

- Sydostlänken, vilket innebär en upprustning av banan mellan Olofström och Älmhult samt en utbyggnad av länken till Blekinge kustbana.
- Blekinge kustbana, då det i nationell plan har föreslagits etappvisa åtgärder för att minska restider och möjliggöra högre turfrekvens.
- Kust- till kustbanan, med östlig sträckning av ny stambana och stationsläge vid Växjö samt åtgärder för att minska restider.

De sydsvenska prioriteringarna är baserade på den gemensamma systemanalys som togs fram för Sydsveriges infrastruktur och vars prioriterade områden föreslås fungera som utgångspunkt i planeringen. Två av dessa prioriterade områden rör kollektivtrafiken:

- Interregional tillgänglighet, det vill säga att utbyggnaden av nya stambanor bör starta från storstäderna och samordnas med sidobanorna och den regionala tågtrafiken för att skapa en nödvändig regional tillgänglighet.
- Sammanknuten Sydsverige. Den flerkärniga strukturen med tillväxtmotorer och regionala kärnor bör tillvaratas genom bland annat ett fungerande järnvägsnät. Även satsningar på fossilfri busstrafik och cykelvägnät som ersätter bilen korta sträckor är nödvändigt.

Angående ekonomi framgår det bland annat i dokumentet att åtgärder av brister i Blekinge kustbana är prioriterat och att avsiktsförklaring om samfinansiering är upprättad. För cykelåtgärder utgår man, som i tidigare länstransportplan, från att berörda kommuner medfinansierar 50%. (Region Blekinge 2018)

Länstransportplanen finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida www.regionblekinge.se.

Regional cykelstrategi för Blekinge 2018 – 2029

Det är den första regionala cykelstrategin för Blekinge och den är framtagen samt beslutad av Region Blekinge 2017. Syftet med strategin är att främja cyklingen i länet genom att bygga ut cykelinfrastrukturen och uppmuntra till en ökad cykling. En viktig del i detta är att skapa kombinationer mellan cykling och andra färdmedel som tåg, buss och båt för att på så vis kunna minska bilberoendet och därmed även minska klimatbelastning och ytbehovet i städerna.

Att samordna cykling med kollektivtrafik kan till exempel handla om åtgärdsinsatser kring cykelparkeringar och tillgänglighet vid järnvägsstationer och större busshållplatser.

Kommenterad [SE1]: Kanske ett överflödigt stycke, eftersom systemanalysen och inbörds prioriteringar går att läsa på annat håll. Stycket kan i så fall plockas bort.

Strategin innehåller ett kapitel som handlar specifikt om cykeln i förhållande till kollektivtrafiken. I det kapitlet beskrivs kollektivtrafiken vara en viktig aspekt för att kunna pendla utan att behöva använda bilen. Eftersom restiden är viktig vid pendling och kollektivtrafiken inte kan komma tillräckligt nära bostäder och målpunkter utan att restiden blir för lång, är det viktigt att kombinera den med cykling. För att göra detta krävs det en koordinering av cykelvägar, hållplatser och stationer samt möjlighet till cykelparkering och då gärna med tak. Mål finns även om att se på möjlighet att kunna ta med sig sin cykel ombord på kollektivtrafiken.

I kapitlet "Mål, riktlinjer och rekommendationer" listas en rad konkreta mål för cykling tillsammans med ansvariga aktörer. För cykel och kollektivtrafik sätts bland annat målen att senast 2019 ska kommunala och/eller regionala cykelvägnät vara anslutna till stationer och strategiska bytespunkter. Senast 2018 ska regelverk och rutiner för cykeltillgänglighet på buss- och bätlinjer ha tagits fram, och avgiften för cykel i tågtrafiken inom länet ska ha tagits bort.

Cykelstrategin finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida.

Klimat- och energistrategi 2017 – 2020

Uppdraget att ta fram klimat- och energistrategier är tilldelat länsstyrelserna av regeringen. Den nuvarande klimat- och energistrategin för Blekinge togs fram 2013 och reviderades 2017 med ett uppdaterat åtgärdsprogram. Strategin utgår från regeringens vision om ett klimatneutralt Sverige år 2045 och innehåller även fyra målbilder för år 2020:

- Minskad energianvändning: Blekinge har blivit energieffektivt och behovet av energi har minskat. Genom smarta och tekniska lösningar, lyckade aktiviteter och kampanjer har beteendeförändringar kring energianvändning noterats.
- Förnybar energi: Tack vare ett krafttag inom industrin har Blekinge gått från 60% till 80% förnybar energi, och även inom transportsektorn har bilanvändandet minskat samtidigt som fordonen har blivit effektivare. Den regionala elproduktionen har ökat till 50% till följd av vindkraft, kraftvärme och solceller.
- Transporter: Transporters totala energianvändning är nere på 1990 års nivå och det finns stor variation på förnybara drivmedel som har lett till att man har överträffat målet om 15% förnybart bränsle. Bussar drivs på icke-fossilt bränsle och bilanvändandet har minskat till förmån för kollektivtrafik och cykel.
- Engagera flera: Till följd av ökad kunskap och medvetenhet arbetar fler människor aktivt för en hållbar utveckling. Hållbar utveckling är också en integrerad del i all skolundervisning.

Inom respektive fokusområde samt inom det övergripande målet om minskade växthusgasutsläpp finns det utpekade mål för Blekinge kopplade till EU:s och Sveriges klimat- och energimål för 2020. I samband med revideringen 2017 integrerades klimat- och energiåtgärderna i miljömålets åtgärdsprogram, och klimat- och energiåtgärderna återfinns sammanställda i en bilaga till strategin. För varje åtgärd finns huvudaktör med ansvar för att initiera och genomföra åtgärden, samt medaktörer med ansvar för att bidra till genomförandet av åtgärden. Till exempel står Region Blekinge listad som huvudaktör vid åtgärden att efterfråga fossilfria drivmedel vid upphandling av fordon, transporter och varuleveranser, samt som medaktör för åtgärder kring informationskampanjer om samåkning och hållbar arbetspendling. (Länsstyrelsen Blekinge, 2018)

Klimat- och energistrategin finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida.

Kommunernas översiktsplaner

Kollektivtrafiken har generellt sett en stor plats i våra fem kommuners översiktsplaner. Vanliga budskap är att bygga för att möjliggöra energieffektiva transporter för att både bidra till miljö- och klimatmål och för att ge invånarna möjlighet att resa med kollektivtrafiken. Samtliga kommuner ser förbindelser till/från storstadsområden som mycket viktiga medan ambitionerna för den lokala trafiken varierar beroende på underlag för frekvent stadstrafik. I det följande lyfts några ytterligare skrivningar i respektive kommun.

Karlskrona – översiktsplan 2030

Här nämns kollektivtrafiken som en faktor i samband med förtätning och funktionsblandning när 5000 bostäder planeras byggas fram till 2030. Bussnätet ska utvecklas med gena snabba linjer. I planstrategin nämner man en ”Grönare stad” som har stor betydelse för bl.a. folkhälsan. För att skapa en bättre stadsmiljö är det viktigt att minska biltrafikens inverkan och förbättra förhållandena för gång-, cykel och kollektivtrafik. En förbättrad kollektivtrafik ska stödjas med bebyggelse i befintliga stråk där Gullberna station nämns som ny knutpunkt. Kollektivtrafikens framkomlighet ska förbättras vilket främjar resande och bättre miljö och en aktiv parkeringspolicy ger kollektivtrafiken bättre konkurrenskraft. En levande landsbygd är en annan del av strategin och bebyggelseutveckling ska ske företrädesvis norrut mot Rosenholm, Rödeby och Kättilsmåla. I framtiden ska spårtrafik vara möjligt till Rödeby och Nättraby. Även lokal skärgårdstrafik bör utvecklas. (Karlskrona kommun, 2010)

Ronneby översiktsplan 2035 (Antagandehandling)

Redan under den övergripande visionen för Ronneby år 2035 presenteras en framtidsbild ”nära till varandra” som innefattar en väl utbyggd infrastruktur och bra samordning mellan olika trafikslag i hela kommunen där infrastrukturen för förnybara drivmedel är tillräckligt utbyggd. Likaså presenteras en målbild kring attraktiva livsmiljöer som präglas av goda kommunikationer.

Vidare i inledningskapitlet presenteras utvecklingen och förutsättningarna för arbetsmarknadsregionerna i och kring Blekinge län, varpå arbetspendlingen också tas upp. Utpendlingen från Ronneby beskrivs vara större än inpendlingen, och även arbetspendlingen över länsgränsen har ökat vilket man tror kan stimuleras ytterligare med en utbyggd regional kollektivtrafik. Utöver det beskrivs vikten av att planera bostäder och arbetsplatser med god kollektivtrafikförsörjning.

I sitt kapitel om temaområden och planeringsstrategier, ”Vad utgår vi ifrån?”, presenterar Ronneby ett avsnitt om hållbara kommunikationer. I det avsnittet framhäver man vikten av att miljöanpassa transportsystemen och att gång-, cykel-, och kollektivtrafik ska vara normgivande i tätorter. Eftersom kollektivtrafik gynnas av befolkningsskoncentration ska nya bebyggelseområden i Ronneby planeras för att stärka underlaget till kollektivtrafiken. Vid nya etableringar beskrivs det vara önskvärt med 400 meter till kollektivtrafik, i synnerhet gällande flerfamiljshus och bostäder för äldre. Vidare beskrivs det även att det är viktigt att hela transportkedjan fungerar, det vill säga att det är nödvändigt att stärka noder för kollektivtrafiken för att underlätta effektiva byten.

I avsnittet för utvecklingsstrategier redovisas en karta med sex utpekade noder där kollektivtrafikens anläggningar ska utvecklas. Dessa noder är lokaliserade i Hallabro, Backaryd, Kallinge, Bräkne-Hoby, Ronneby tätort samt på riksväg 27 norr om Listerby. Vid dessa noder ska det vara möjligt att byta mellan olika transportslag.

Kommunen ställer sig även positiv till en ny mötesstation i Kallinge, vilket tidigare har föreslagits av Trafikverket i den åtgärdsvalstudie som har gjorts för Blekinge kustbana. Kustbanan identifieras som viktig i översiktsplanen eftersom den spelar en betydande roll för arbets- och studiependling. Vidare redovisar

Ronneby genomgående mark- och vattenanvändning i sina utvecklingsstrategier där de också beskriver planerad utveckling av kommunikationer, i både text- och kartformat. (Ronneby kommun, 2018)

Karlshamn översiktsplan 2030

Blekingestrategin anges som en koppling mellan kommunal och nationell nivå. En samlad vision i Karlshamn är "Karlshamn, en plats för liv och lust". Karlshamn definierar åtta ledord som de anser viktiga för en hållbar utveckling, och av dessa utgörs två av Hållbara kommunikationer samt God infrastruktur. Det handlar i Karlshamns översiktsplan om att uppmuntra till gång, cykel och kollektivtrafik genom att planera bebyggelse i goda kollektivtrafiklägen. För att kollektivtrafiken ska fungera krävs således en välutbyggd infrastruktur. Även förtätning och miljövänlig energi kan anses ge stöd för en utvecklad kollektivtrafik. Utbyggnadsstrategin 20-minutersstaden syftar till att ge fler invånare möjlighet till goda förutsättningar för kollektivtrafik, gång och cykel. Man skriver att goda kommunikationer är nödvändigt för kommunens utveckling.

Planen pekar ut utvecklingsområden som är intressanta ur ett kollektivtrafikperspektiv varav ett är stationsområdet. Här finns ambitionen att flytta godstransporter till en ny kombiterminal/bangård i Stilleryd och istället satsa på en bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken för att nå en arbetsmarknad från Malmö till Karlskrona och Växjö. I projektet ingår att utveckla området mellan stationen och Erik Dahlbergsvägen för närhet kollektivtrafiken och binda ihop centrum med Resecentrum.

Vidare beskrivs tio utvecklingsområden, varav kommunikationer och infrastruktur är ett av dem. Med en regional arbetsmarknad ökar pendlingen vilket gör att kollektivtrafiken spelar en allt större roll. Goda kommunikationer mellan resecentra är därför en nödvändighet. Järnvägsförbindelserna och därmed kollektivtrafiken generellt ska förbättras genom bättre infrastruktur. Kollektivtrafiken ska också få en större roll genom Mobility Management. (Karlshamns kommun 2015)

Sölvesborg, Översiktsplan 2017 (Samrådshandling)

Sölvesborg skriver redan i sin nulägesbeskrivning om kommunens strategiskt gynnsamma läge i Sydsvetige och därmed vikten av goda kommunikationer. Kollektivtrafiken beskrivs behöva samspela med bebyggelseutvecklingen och bör inriktas på konkurrenskraftighet i aspekter kring både arbets- och studiependling och resor i andra ärenden.

I sina identifierade framtidsfrågor lyfter de även där viljeinriktningen att förbättra kommunikationsmöjligheterna samt att verka för en begränsad klimatpåverkan genom att planera nya bostadsområden i kollektivtrafiknära lägen, för att inte bygga in sig i ett bilberoende. Transportsektorn står för den största andelen koldioxidutsläpp i Sölvesborg (ca 58%) och därför bör bebyggelse etableras inom rimliga avstånd till kollektivtrafikstråk, vilket i planen bedöms vara att närmsta hållplats för kollektivtrafik i tätort är ca 500 meter.

Vidare lyfts goda kommunikationer som ett mellankommunalt intresseområde. Kommunen ställer sig positiva till upprustning av Blekinge kustbana för kopplingar till Öresundsregionen, södra stambanan och arbetspendling inom länet. Likaså lyfter kommunen Sydostlänken som ett intresse. (Sölvesborg kommun, 2017)

Olofström - Översiktsplan 2012

Observera att planen är några år gammal varför vissa förutsättningar har förändrats. En av grunderna för den fysiska planeringen i Olofström är att tillhandahålla en väl fungerande infrastruktur och väl fungerande kommunikationer för ökad tillgänglighet och rörelsefrihet regionalt, nationellt och internationellt. Man vill fortsätta utreda Sydostlänken samt utveckla turismen och tillgängligheten där man vill samarbeta med lokala aktörer som Region Blekinge. Man saknar ett regionalt kommunikationssystem och syftar på länsgränserna

som man menar utgör hinder för en utvecklad kollektivtrafik idag. Kommunikationer nämns som en av de frågor som är viktiga för kommunens utveckling. Man ser sig som en del av Öresundsregionen varför goda förbindelser med Malmö är viktigt.

Under järnvägstrafik nämns att utveckling av Blekinge Kustbana är viktig även för Olofströms kommun varför bussförbindelser är viktiga. Genom Sydostlänken ser man möjlighet att på sikt föra över både gods och persontrafik mot Kustbanan till järnvägen. Man vill också verka för förbättrad kollektivtrafik såväl regionalt som lokalt. Sydostlänken framhävs som nationellt betydelsefull för att binda samman stambanan med Blekinges hamnar. Den allmänna kollektivtrafiken beskrivs som en faktor av de som avgör kommunens attraktivitet för såväl invånare som näringsliv. Närtrafiken bedöms ha en viktig roll i glesbebyggda områden. (Olofströms kommun, 2012)

Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2019

Trafikförsörjningsprogram 2016-2019 är framtaget och beslutat av Region Blekinge i enlighet med kollektivtrafiklag 2010:1065. Dokumentet innehåller politiska mål samt riktlinjer för planering av kollektivtrafiken i Blekinge län, och grundas i en målbild uppbyggd av följande faktorer; valfrihet, utveckling och tillväxt, samt miljö och klimat. Syftet med programmet är bland annat att fungera som ett verktyg för att tillsätta resurser och prioritera åtgärder för Blekinges utveckling, samt som en grund för det operativa arbetet med kollektivtrafiken.

Vidare beskrivs en övergripande vision för Blekingetrafiken och kollektivtrafiken för år 2050, och som kortfattat innebär att Blekinge fungerar som en länk mellan Skandinavien och centrala samt östra delar av Europa, att en kapacitetshöjd kustbana knyter samman Blekinge med andra delar av Sydsverige vilket bidrar till en mer gemensam arbetsmarknad. Sydostlänken har 2050 skapat nya transportmöjligheter och goda förbindelser till Öresundsregionen har skapat fler valmöjligheter för arbete och bostad samt fler rekryteringsmöjligheter för näringslivet.

Tågtrafiken är stommen i kollektivtrafiken och sätter ramarna för övrig trafik, eftersom den kopplar samman Blekinges kustkommuner med Öresundsregionen och även nordligare delar av Sverige. För att kollektivtrafiken ska fungera betonas vikten av god infrastruktur och väl fungerande samarbete över lång tid mellan olika berörda aktörer. Vad som bedöms vara viktigt i en god infrastruktur presenteras fortsatt punktvis i trafikförsörjningsprogrammet.

Trafikförsörjningsprogrammets målbild har vidare kokats ned i 26 mätbara mål inom sex områden; utbud och resande, miljöpåverkan, tillgänglighet, nöjdhet, infrastruktur och planering, samt ekonomi och taxor. (Region Blekinge, 2016)

Programmet finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida.



Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 5 Ekonomi

Ekonomi

I denna bilaga finns kompletterande information till kapitel 11 i Trafikförsörjningsprogrammet. Här behandlas åtgärder som påverkar ekonomin för Region Blekinge i enlighet med samverkansavtal (Bilaga 6) som slöts med kommunerna i samband med regionbildningen. Under programperioden har vi följande utpekade områden som belastar ekonomi utöver ordinarie budget.

Utbyggnad Öresundståg helg

Öresundståg mellan Karlskrona har varit en framgångssaga under många och har passerat 2 miljoner resor per år. Stabilitet, enkelhet och kontinuitet är viktigt för resandet men det finns idag luckor i helgtrafiken som stör det annars homogena trafikutbudet. Vi föreslår därför komplettering till 18 turer i helgtrafiken.

Totalt: 3,0 mnkr ramökning från 2021

Medel för kapacitetshöjande åtgärder

Under senare år har framgångsrika trafiksatsningar gjorts i flera kommuner med fokus på pendling i starka stråk till centralorterna. Marknadsandelen ökade under programperioden 2016 – 2019 från 13% till 16%. Resandeutvecklingen beskrivs i bilaga 8. Det är viktigt med det första intrycket varför det måste finnas möjlighet att sätta in ny kapacitet i takt med att resandet ökar. Annars blir det snabbt badwill när resan blir obekväm eller att bussen är sen. Vi vill därför behålla de medel som beräknades och beslutades i föregående program för årlig utökning för att ta hand om nya resenärer.

Totalt: 3,9 mnkr i ramökning varje år i 2017 års prisläge.

2 dubbelturer med direkttåg Karlskrona - Växjö

Dialog pågår mellan region Blekinge och Region Kronoberg för att öka närheten mellan residensstäderna och därmed öka möjligheterna till pendling utan bil. Om tågbytet i Emmaboda försvinner förkortas restiden, komforten och möjligheterna till vila eller arbete under resan förbättras och tryggheten att inte behöva fundera på ett tågbyte ökar resans värde.

Totalt: 9,5 mnkr i ramökning från 2023

Ekonomiska effekter av upphandlingar under programperioden

Utöver åtgärder i det här programmet vill vi informera om att kostnader kan tillkomma som konsekvens av pågående och kommande upphandlingar för Krösatåg, Öresundståg och Serviceresor där vi inte när detta dokument tas fram kan bedöma effekterna.



Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 6 Samverkansavtal

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Blekinge Län

1 Parter

Mellan Landstinget Blekinge/Region Blekinge och kommunerna Karlskrona, Ronneby, Karlshamn, Olofström och Sölvesborg har följande avtal träffats.

2 Bakgrund och syfte

Lagen om kollektivtrafik (2010:1065) som trädde i kraft den 1 januari 2012 ersatte lagen (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik. Lagen om kollektivtrafik innebär att det ska finnas en regional kollektivtrafikmyndighet.

Kommunerna i Blekinge samt Landstinget uppdrog till kommunalförbundet Region Blekinge att fr.o.m. 2012-01-01 vara regional kollektivtrafikmyndighet i Blekinge i enlighet med ovan nämnda lag. I samband med detta tecknades ett konsortialavtal mellan kommunerna, landstinget och kommunalförbundet. Detta avtal reglerade förhållanden av vikt mellan kommunerna, landstinget och kommunalförbundet Region Blekinge för dess roll som regional kollektivtrafikmyndighet.

Den 1 januari 2019 övertar Landstinget Blekinge, som kommer benämnas Region Blekinge, det regionala utvecklingsansvaret i Blekinge län. Samtliga fullmäktigeförsamlingar (kommunerna och landstinget) har fattat beslut om att blivande Region Blekinge innehåller/övertar landstingets nuvarande uppgifter, kommunalförbundets Region Blekinges nuvarande uppgifter samt eventuellt tillkommande uppgifter, samt andra uppdrag från regeringen och statliga myndigheter genom regleringsbrev och villkorsbeslut.

Enligt beslut i samtliga kommuners och landstingets fullmäktige innan sommaren 2018, överförs huvudmannaskapet för kollektivtrafiken till Region Blekinge och blir ensam kollektivtrafikmyndighet fr.o.m. 2019, vilket innebär att nuvarande konsortialavtal mellan landstinget och kommunerna upphör. Beslut togs även att genomföra en skatteväxling med 45 öre från samma tid, dvs. kommunerna sänker utdebiteringen med 45 öre och landstinget (Region Blekinge) höjer med samma belopp. Skatteväxlingen innebär att medlemsavgiften och medlemsbidrag (trafiken) skatteväxlas förutom tilläggstrafik buss och båt. Basen för skatteväxlingen är siffror enligt budget 2018.

Syftet med detta avtal är att närmare ange bl.a. kollektivtrafikmyndighetens ansvar, utgångspunkterna för kollektivtrafikens utveckling, finansiering av verksamheten och formerna för samverkan.

3 Kollektivtrafikmyndighetens ansvar

Med detta avtal är Region Blekinge ansvarig för den regionala kollektivtrafiken och regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Avtalsparterna är överens om att Region Blekinge också är ansvarig för färdtjänst enligt lag (1997:736) om färdtjänst och för riksferdtjänst enligt lag (1997:735) om riksferdtjänst.

Utöver detta ska Region Blekinge utgöra kommunernas expertorgan och vid behov biträda vid planering och upphandling av respektive kommuns behov av skolskjutsar. Kommunerna skall samråda med Region Blekinge vid sin skolskjutsplanering.

Det ankommer på kommunerna att i sin fysiska planering främja kollektivtrafikens behov av infrastrukturella förbättringar, framkomlighet och tillgänglighet för personer med funktionsvariationer. Det är viktigt att arbetet inom respektive kommun drivs så att samordningen mellan bebyggelse- och kollektivtrafikplanering säkras – inom kommunen, mellan kommunerna och den regionala nivån.

Kommunerna säkerställer – utan särskild ersättning – tillgång till erforderliga hållplatser, terminaler, hamnanläggningar, bryggor etc. för den trafik som Region Blekinge skall utföra, med undantag för busshållplatser längs det statliga vägnätet och kollektivtrafikanläggningar på statlig mark. Kommunen ansvarar för markarbeten inklusive ledningsdragning samt att erforderliga tillstånd erhålls och att eventuell marklösen genomförs. I den mån kommun tar ut avgift för nyttjande av sådan anläggning skall sådan kostnad helt belasta aktuell kommun.

I den mån kommersiella trafikutövare önskar nyttja befintliga hållplatser mm, äger Region Blekinge rätt för kommunernas räkning fastställa avgift och ta ut ersättning av trafikutövare för nyttjandet. Sådan avgift ska tillfalla kommunerna. I fall där kommersiella trafikutövare önska nya hållplatser mm, skall Region Blekinge upprätta särskilda avtal med berörda parter som reglerar hur sådana anordningar kan anskaffas, tillhandahållas och bekostas.

För inköp av hållplatstavlor, väderskydd, informationstavlor och annan kollektivtrafikrelaterad utrustning ansvarar Region Blekinge, liksom för drift och underhåll av dessa inventarier. Region Blekinge ansvarar också för att erforderliga, resenärsrelaterade funktioner finns vid länets stationer etc. i samråd med berörd fastighetsägare. Uppsättning av väderskydd och annan kollektivtrafikrelaterad utrustning genomförs, efter dialog med Landstinget/Region Blekinge, av berörd kommun som också svarar för elförsörjning av anläggningen. Erforderliga tillstånd ev. marklösen etc. inför uppsättningen anskaffas genom kommunens försorg.

4 Gemensamma utgångspunkter för kollektivtrafikens utveckling

Partena är överens om att verka för ökat resande med kollektivtrafik i Blekinge län och att kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter ska öka. Planeringen tar sin utgångspunkt i Blekinges utvecklingsstrategi (Attraktiva Blekinge) samt den regionala och nationella transportplanen för infrastruktur samt trafikförsörjningsprogrammet

5 Finansiering

Region Blekinge bär det ekonomiska ansvaret för den av Region Blekinge beslutade regionala kollektivtrafiken inklusive färdtjänst och riksfärdtjänst.

Kommunerna bär det ekonomiska ansvaret för de verksamheter som inte skatteväxlas, så som tilläggstrafik båt och buss.

Dessa framgår av bilaga till detta avtal

Region Blekinge utför på uppdrag dessa och fakturerar kvartalsvis i förskott á conto av Region Blekinge till respektive kommun. Avräkning sker årsvis efter bokslut har upprättats varvid återbetalning eller tilläggsfakturerings sker till respektive kommun.

6 Tillköp

Region Blekinge ska ge Kommun möjlighet att – i den utsträckning lagen medger det – efter särskild överenskommelse köpa till trafik utöver den som Region Blekinge anordnar.

7 Former för samverkan

För den övergripande politiska styrningen av kollektivtrafiken svarar Regionfullmäktige. För beredning, förankring och samordning i kommunerna finns ett inrättat Samverkansråd med företrädare från landstinget/regionen och kommunerna för att säkerställa inflytande i beredningsprocessen. Kollektivtrafikgruppen med företrädare från kommunerna, Region Blekinge och Trafikverket finns för att ventilera och diskutera kollektivtrafikfrågor. Dessutom har en trafiknämnd inrättats i Region Blekinge. Reglemente för trafiknämnden framgår av bilaga.

Region Blekinge ska i ett Trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Detta program ska beredas av Trafiknämnden och bygger på delaktighet från kommunerna. Beslut fattas av Regionfullmäktige.

En avstämning av vilka åtgärder, i form av investeringar, linjeförändringar etc., som planeras genomföras, ska göras med berörd kommun senast under september månad året innan aktuellt genomförandeår.



Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 7 Pendlingsbarhet

Pendlingsbarhet

Definition pendlingsbarhet beslutades av Region Blekinges trafiknämnd 180315

Ambitionen är att antalet personer i Blekinge med möjlighet att pendla med kollektivtrafiken till skola och arbete i centralorten ska mätas och förbättras. Bakgrunden är målet om bättre möjligheter att förflytta sig utan bil samt ambitionen att erbjuda valfrihet gällande var man väljer att bosätta sig i Blekinge. För att åstadkomma detta krävs olika typer av åtgärder. Bostäder och målpunkter ska i första hand uppföras där det finns möjlighet att erbjuda bra kollektivtrafik varför Region Blekinge jobbar tillsammans med kommunerna för att samordna den fysiska planeringen med kollektivtrafikplaneringen. Därutöver ska kollektivtrafiken hitta nya former för att även nå områden med glesare bebyggelse. Målet om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken gör dock att kollektivtrafik med hög turtäthet i första hand planeras i områden med stort resbehov.

Vår definition av pendlingsbarhet innebär endast att det finns en möjlighet att komma till skola och arbete. Mer konkurrenskraftig kollektivtrafik mäts genom undersökning av kollektivtrafikens marknadsandel. För pendlingsbarhet krävs att tiden i centralorten mellan första ankomst och sista avgång ska rymma ett heltidsarbete inklusive tid att förflytta sig mellan skola/arbetsplats och busshållplatsen. Möjligheten att ta del av kollektivtrafiken beror även på var bostaden ligger i förhållande till hållplatsen och vad respektive individ anser är en rimlig sträcka mellan bostad och hållplats.

Vi vill därför ha antalet hållplatser med pendlingsbar trafik som första mått och därefter mått för hur många som bor inom olika avstånd från hållplatsen. De senare måtten kräver GIS-mätning och nya rutiner för löpande uppföljning.

Definition av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge

- Minst en tur till centralort med ankomst mellan 7.00 och 8.15
- Minst en tur från centralort med avgång mellan 14.00 och 18.00
- Minst 8 tim och 30 min mellan första ankomst till och sista avgång från centralorten
- Alla vardagar ska trafikeras men krav på förbeställning accepteras skolfria dagar

Volymbeskrivning av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge, grundnivå

- Antalet hållplatser och geografisk täckning i Blekinge med pendlingsbar trafik

Volymbeskrivning av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge, nivå 2

- Antalet invånare i Blekinge som har goda möjligheter att pendla med kollektivtrafik d.v.s. de som bor inom 1000 m från hållplats med pendlingsbar trafik

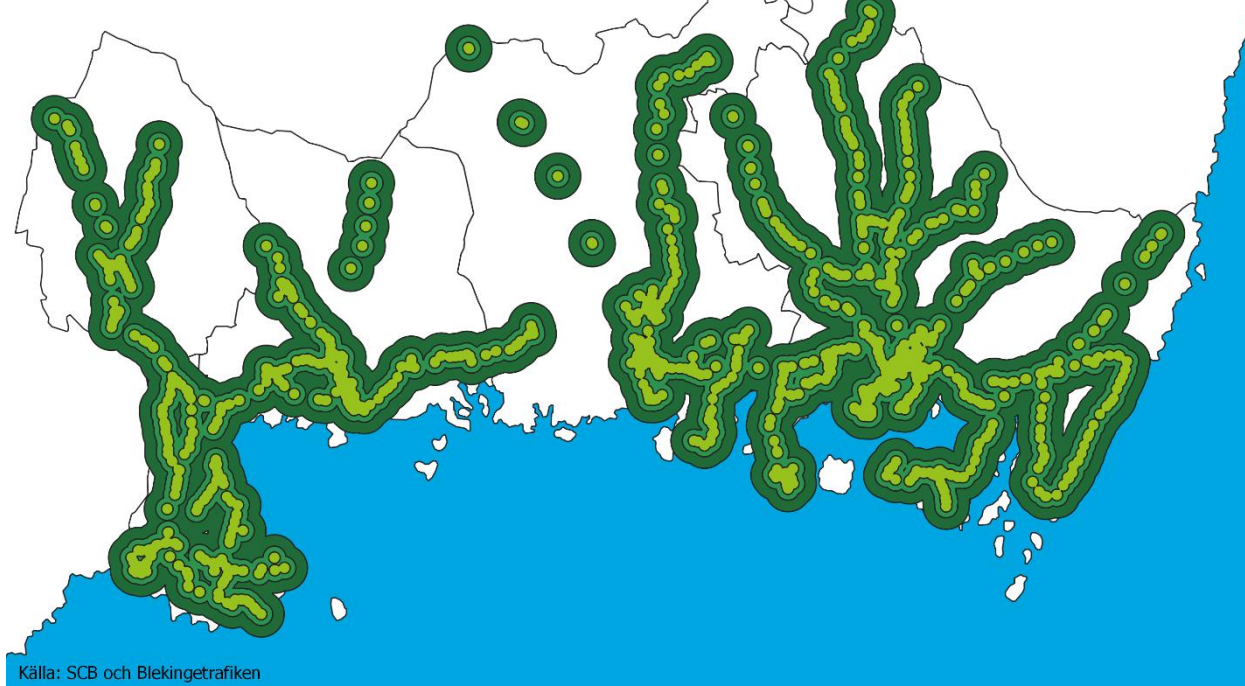
Volymbeskrivning av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge, nivå 3

- Antalet invånare i Blekinge som har möjligheter att pendla med kollektivtrafik i kombination med cykel d.v.s. de som bor inom 3000 m från hållplats med pendlingsbar trafik. (Ev krav på cykelparkering och möjlighet att låsa fast cykel vid hållplats)

Bilden illustrerar pendlingsbarheten där man ser hur stor del av Blekinge som täcks med pendlingsbar kollektivtrafik. Observera dock att bilden visar 2 km som längsta avstånd vilket avviker något från definitionen.

Avstånd till pendlingsbara hållplatser och folkmängd

- 500 meter - 73 procent av befolkningen
- 1000 meter - 88 procent av befolkningen
- 2000 meter - 94 procent av befolkningen



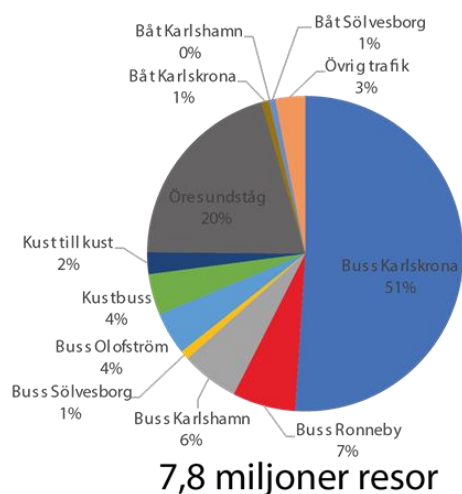


Förslag till remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023
Bilaga 8 Resandestatistik

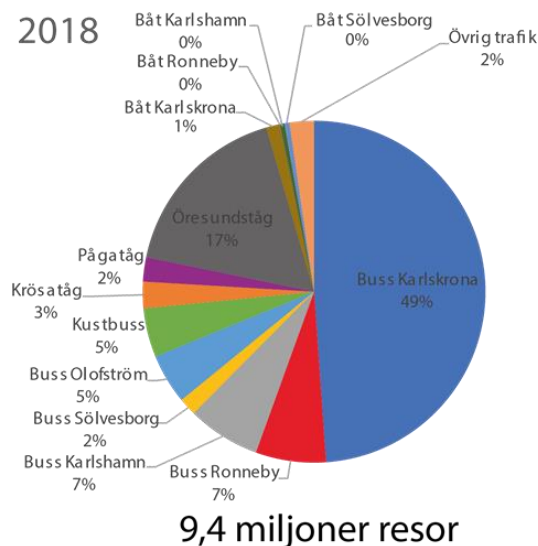
Resandeutveckling

Under senare år har satsningar gjorts i buss, båt och tågtrafik. Vi redovisar här resultaten i form av diagram för olika trafikslag

2010

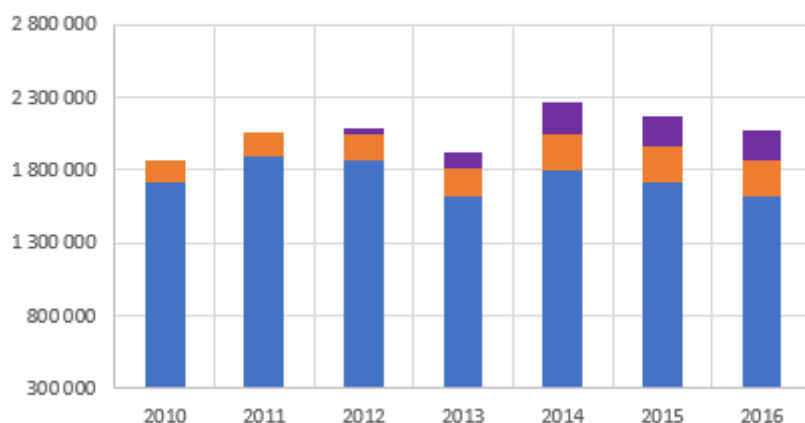


2018

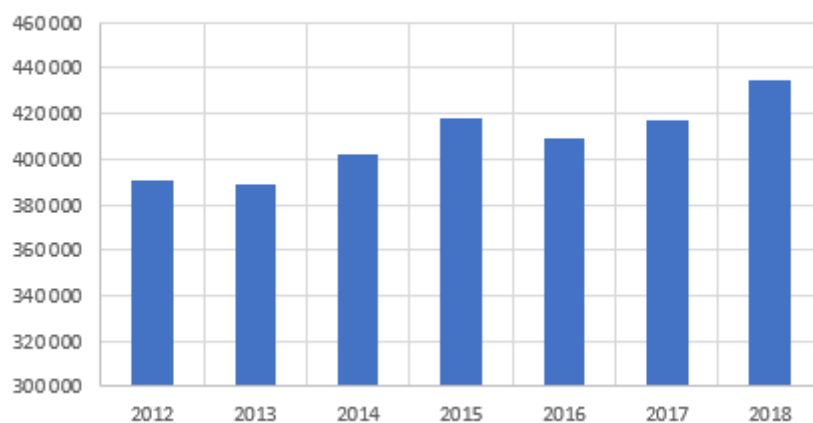


Resandet totalt sett har utvecklats starkt. Under 2016 till 2018 har resandet ökat mer än 1 miljon nya resor. Mest har resandet ökat i Karlskrona stadstrafik men hela länets busstrafik har haft en stark utveckling. Tågtrafik har haft en svagare utveckling under senare år efter en stark utveckling upp till de 2 miljoner årliga resor som görs idag. I diagrammen som följer beskrivs bilden av resandeutvecklingen i olika trafikslag och i våra fem kommuner.

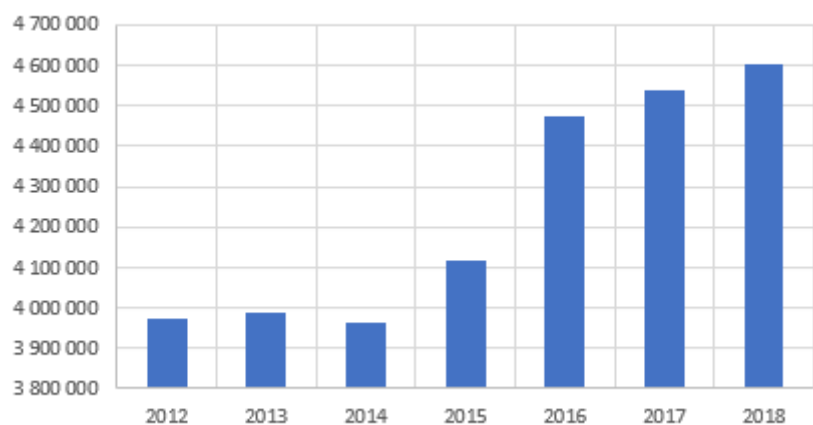
Tåg



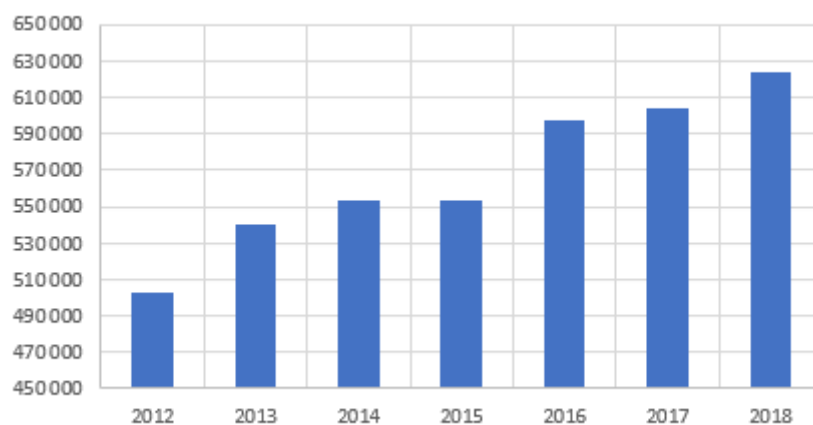
Kustbuss



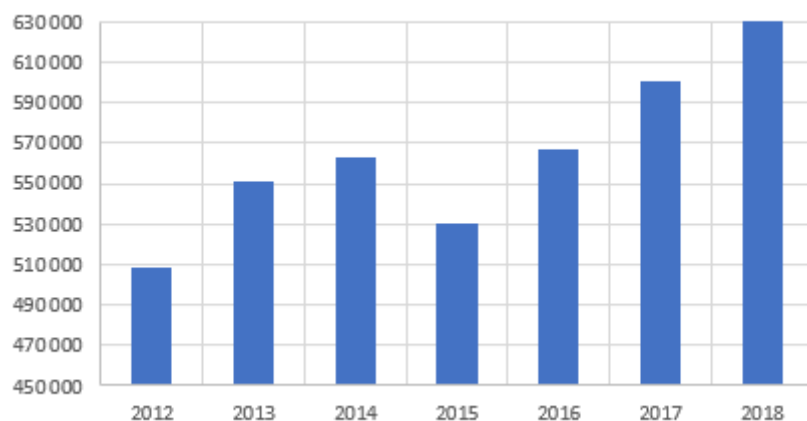
Bussresande Karlskrona



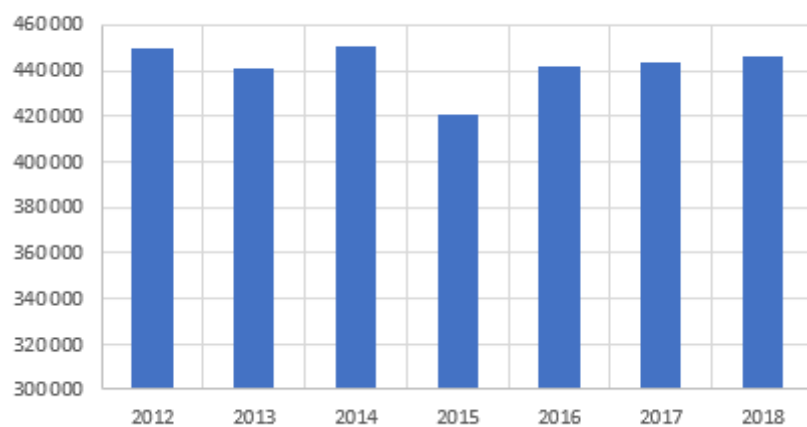
Bussresande Ronneby



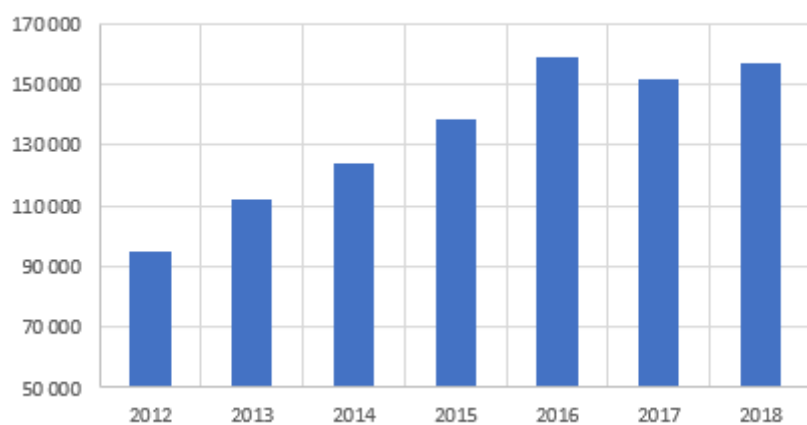
Bussresande Karlshamn



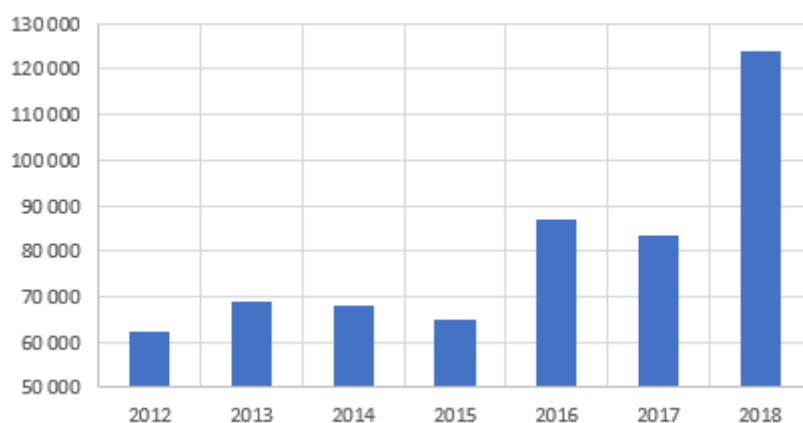
Bussresande Olofström



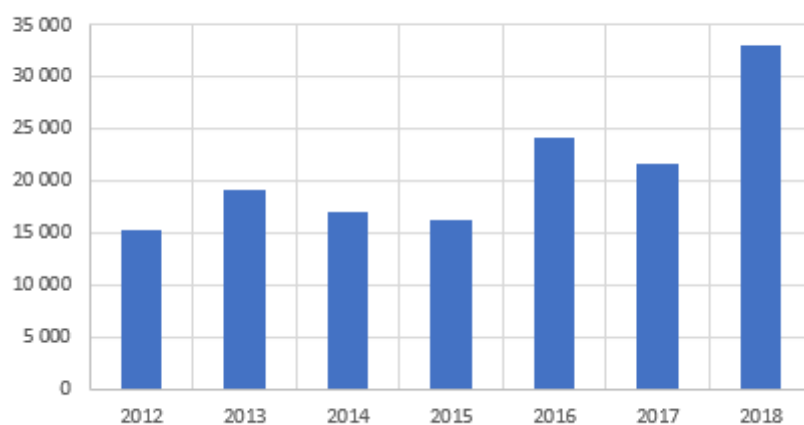
Bussresande Sölvesborg



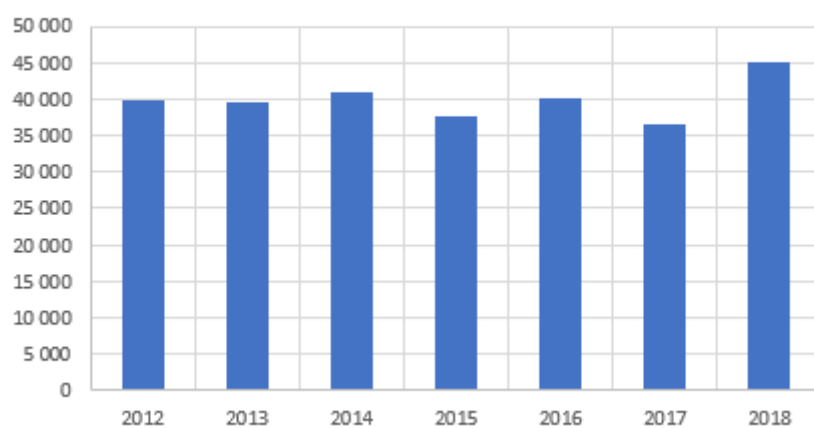
Båt Karlskrona



Båt Karlshamn



Båt Sölvesborg



Karlskrona XX-XX-XX

Remissbehandling av Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2020 - 2023

Efter beslut i Regionstyrelsen 5 juni överlämnas härmed ”Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2020 – 2023” för synpunkter.

Region Blekinge är regional kollektivtrafikmyndighet i Blekinge. Bilagd remissversion är förslag till Trafikförsörjningsprogram för perioden 2020 – 2023 med mål och vision över längre period. Trafikförsörjningsprogrammet är det styrdokument som anger mål och riktlinjer för hur tåg-, buss-, taxi- och båttrafik ska utvecklas. Riktlinjerna i programmet anger ramar för vilka prioriteringar som ska göras inom olika områden. Det lämnar samtidigt möjligheter öppna för att Blekingetrafiken och trafikföretagen inom ramarna ska kunna använda sin kreativitet och därmed utveckla trafikens attraktivitet och effektivitet.

Förslagen i trafikförsörjningsprogrammet grundar sig på länets och kommunernas beslutade strategiska dokument med Region Blekinges regionala utvecklingsstrategi i centrum. Framtidsbilden dokumenten ger av Blekinge kräver åtgärder för utvecklingen av Blekinge som arbetsmarknadsregion vilka är viktiga faktorer för livskvalitén i stort. Samtal som har hållits med olika samhällsgrupper som stryker under vikten av att förbättrade kommunikationer inom Blekinge och till landets utvecklingscentra är avgörande för länets utveckling.

Remissperioden sträcker sig till 10 november och Regionstyrelsen fastställer därefter Trafikförsörjningsprogram 2020 - 2023. Vi ser fram emot synpunkter och tackar för ert engagemang. På nästa sida återfinns de remissmottagare som får dokumentet utskickat men vi tar gärna emot synpunkter och kommentarer även från andra. Dokumentet med bilagor finns även på Region Blekinges hemsida.

Remissvar lämnas via e-post till region@regionblekinge.se senast 10 november 2019. Frågor ställs till Magnus Forsberg på magnus.forsberg@regionblekinge.se eller 0766-362950.

Med vänlig hälsning

Alexander Wendt
Regionstyrelsens ordförande

Sändlista remissversion av Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2020 - 2023

Kollektivtrafikmyndigheter:	Kollektivtrafikmyndigheten i Kalmar Län Kollektivtrafikmyndigheten i Region Kronoberg Kollektivtrafikmyndigheten i Skåne
Kommuner i Blekinge:	Karlshamns kommun Karlskrona kommun Olofströms kommun Ronneby kommun Sölvesborgs kommun
Politiska partier i Blekinge:	Centerpartiet Liberalerna Kristdemokraterna Miljöpartiet Moderaterna Socialdemokraterna Sverigedemokraterna Vänsterpartiet
Länsstyrelsen i Blekinge	
Näringslivet:	Sydsvenska Industri- och handelskammaren KFH / Industrigruppen Företagarna i respektive kommun i Blekinge
Resenärsgupper i Blekinge:	Astma- och allergiföreningen Blekinge Läns diabetesförening DHR HSO NSPH RBU Reumatikerförbundet Synskadades Riksförbund Pensionärsorganisationer i Blekinge
Svensk kollektivtrafik	
Sveriges kommuner och Landsting	
Trafikoperatörer:	Affärsverken Arriva Bergkvarabuss Haglund Shipping Nobina Transdev Trossöbuss Taxiföretag med avtal med Region Blekinge Sveriges bussföretag Svenska Taxiförbundet Tågoperatörerna
Trafikverket Region Syd	

Trafiknämnden

Kallelse/föredragningslista
2019-05-16

Trafiknämnden kallas till sammanträde

Tid: Torsdag den 23 maj 2019, kl 9.00 - 12.00

Plats: Ronneby, Ronneby Brunn

Ordförande: Peter Christensen (L)

Sekreterare: Rose-Marie Friberg Kanslienheten

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

Ersättare: Lennart Nilsson (M)
Johan Genestig (C)
Gilbert Nilsson (C)
Lennart Ung (KD)
Bengt Jonsson (L)
Daniel Deleuran (S)
Anna Carlsson Söderqvist (S)

Magnus Johannesson (S)
Omid Hassib (V)
Margaretha Jonasson (SD)
Lars Olsson (SD)

Tjänstemän: Sören Bergerland, trafikdirektör
Ingrid Ljungqvist, avdelningschef
Jakob Emander, tågtrafik och infrastrukturutredare
Maria Purnell, ekonomichef
Pär Welanders, verksamhetschef
Anna Claesson, verksamhetschef
Lars Karlinius, pris och produktions strateg
Magnus Forsberg, strategisk planerare kollektivtrafik
Rose-Marie Friberg beredningssekreterare

Föredragningslista

Ärendenummer:

1. Val av justerare samt tid för justering
2. Godkännande av föredragningslista
3. Anmälan om protokolljustering
- Ärenden för beslut**
4. Internremiss Funktionshinderpolitisk policy 2019-2022 2019/01076
Pia Borg Lindblom
Kl. 09.00-09.10
5. Remissvar på SOU 2019:8 Kamerabevakning i kollektivtrafiken – ett enklare förfarande 2019/01080
Jakob Emander
Kl. 09.10-09.20
- Kaffe 09.20-09.40**
6. Anropsstyrd anslutning från sen tågavgång från Stockholm/Alvesta 2019/01081
Pär Welanders
Kl. 09.40-09.50
7. Svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar 2019/00789
Kl. 09.50-10.00
8. Begreppet Senior 2019/01075
Lars Karlinius
Kl. 10.00-10.10
9. Tertialrapport april 2019 för Blekingetrafiken 2019/01016
Maria Purnell
Kl. 10.10-10.30
10. Trafikförsörjningsprogram 2020 - 2023 2019/00861
Magnus Forsberg
Kl. 10.30-11.30

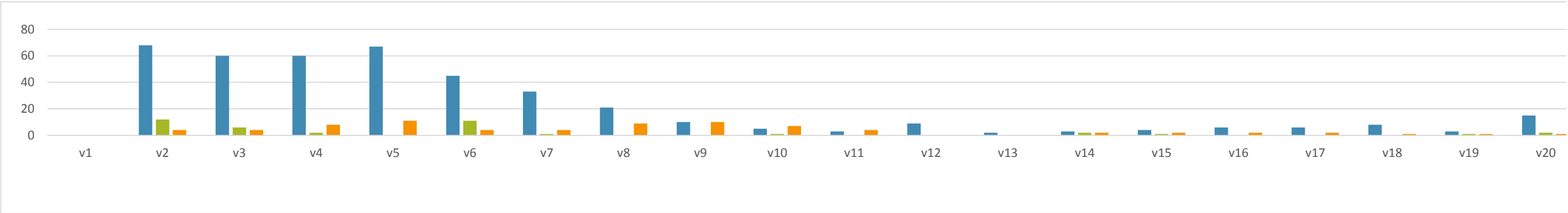
- | | | |
|-----|---|----------------------------------|
| 11. | Information upphandling Öresundståg | Kl. 11.30-11.35 |
| 12. | Information upphandling serviceresor | Kl. 11.35-11.40 |
| 13. | Tågfrågor | Jakob Emander
Kl. 11.40-12.00 |
| 14. | Rapport antal inkomna ansökningar | |
| 15. | Delegationsbeslut | |
| 16. | Rapport särskilda kollektivtrafik | |
| 17. | Anmälningssärenden | |

Vid förhinder för ordinarie ledamot att delta i sammanträdet anmäls detta omgående till Rose-Marie Friberg tel. 0455-734044 eller rose-marie.friberg@regionblekinge.se så att ersättare kan kallas till sammanträdet.

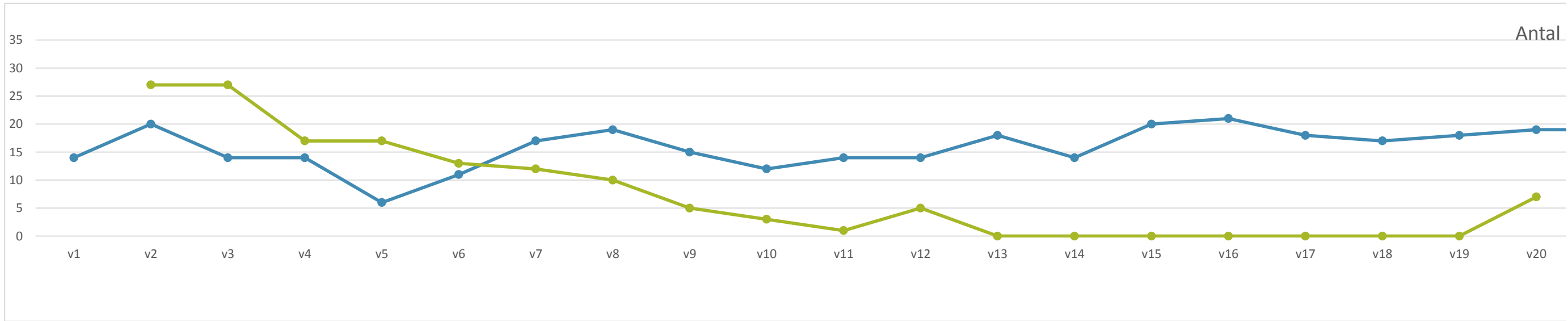
2019-05-16
Karlskrona

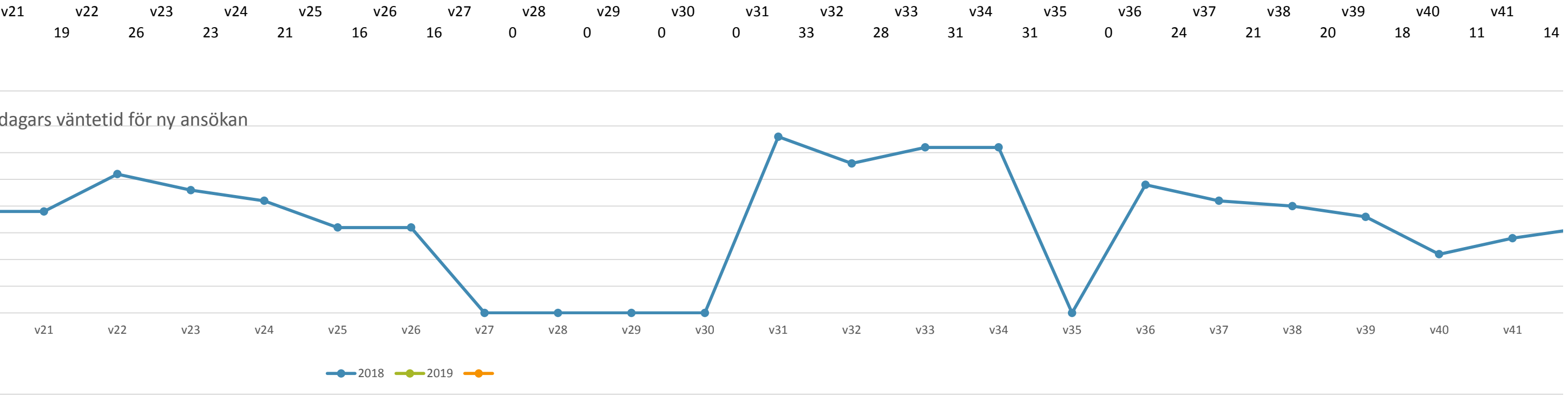
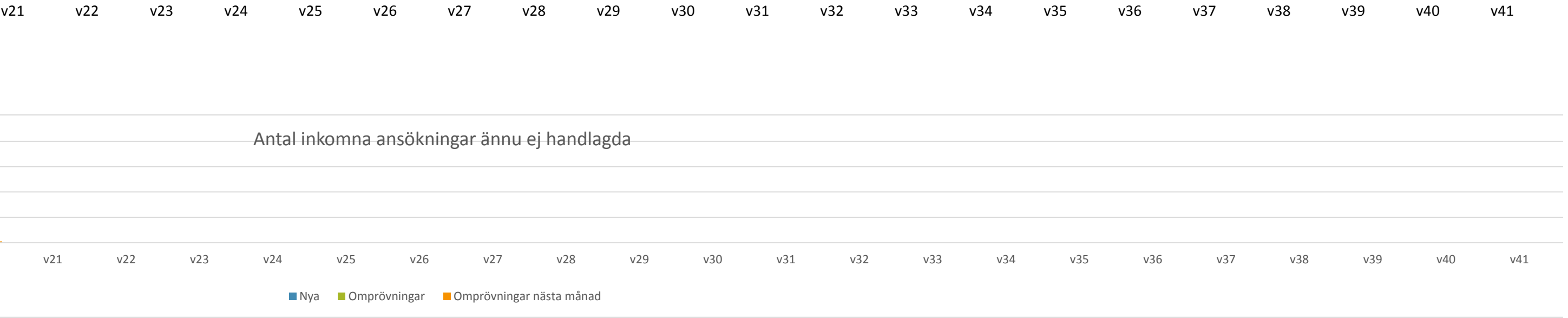
Rose-Marie Friberg Kanslienheten

	2019 v1	v2	v3	v4	v5	v6	v7	v8	v9	v10	v11	v12	v13	v14	v15	v16	v17	v18	v19	v20	
Nya			68	60	60	67	45	33	21	10	5	3	9	2	3	4	6	6	8	3	15
Omprovningar			12	6	2	0	11	1	0	0	1	0	0	0	2	1	0	0	0	1	2
Omprovningar nästa r			4	4	8	11	4	4	9	10	7	4	0	0	2	2	2	2	1	1	1

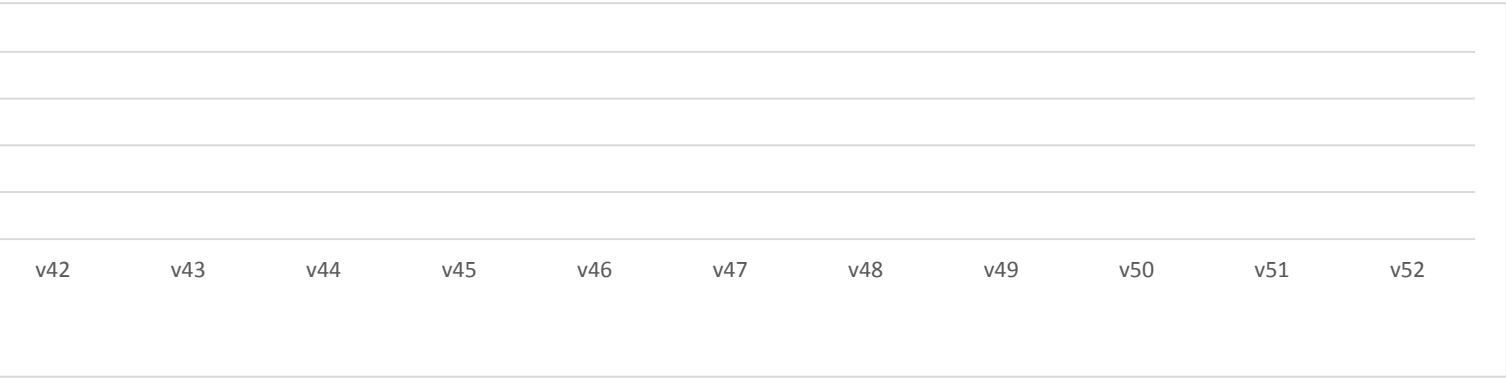


	v1	v2	v3	v4	v5	v6	v7	v8	v9	v10	v11	v12	v13	v14	v15	v16	v17	v18	v19	v20	
2018		14	20	14	14	6	11	17	19	15	12	14	14	18	14	20	21	18	17	18	19
2019			27	27	17	17	13	12	10	5	3	1	5	0	0	0	0	0	0	0	7



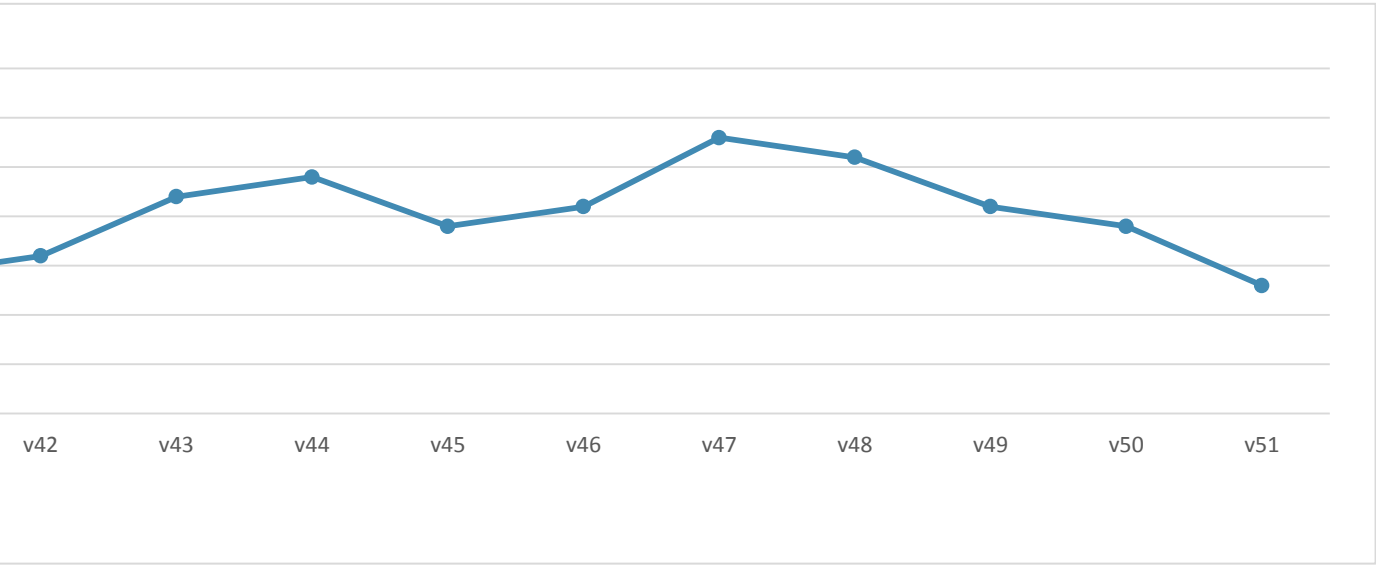


v42 v43 v44 v45 v46 v47 v48 v49 v50 v51 v52



v42 v43 v44 v45 v46 v47 v48 v49 v50 v51 13

16 22 24 19 21 28 26 21 19



Trafiknämnden
2019-05-23

Rapport - Särskild kollektivtrafik

Färdtjänsthandläggning

Delegationsbeslut

Under mars 2019 har **162** och under april **106** delegationsbeslut fattats avseende färdtjänst

Antal per kommun

Sammantaget sedan årets början

	Mars	April	
Karlshamn	41	18	147
Karlskrona	53	47	227
Olofström	16	6	54
Ronneby	33	20	117
Sölvesborg	19	15	77

Fördelat på

Avslag	4	20
Delavslag	144	299
Bifall	120	302

Under mars och april 2019 har 1 delegationsbeslut fattats avseende riksfärdtjänst

Karlskrona	-	1 avslag + 2 bifall
Ronneby	1 bifall	2 bifall
Sölvesborg	-	1 bifall

Trafiknämnden
2019-05-23

Rapport - Särskild kollektivtrafik

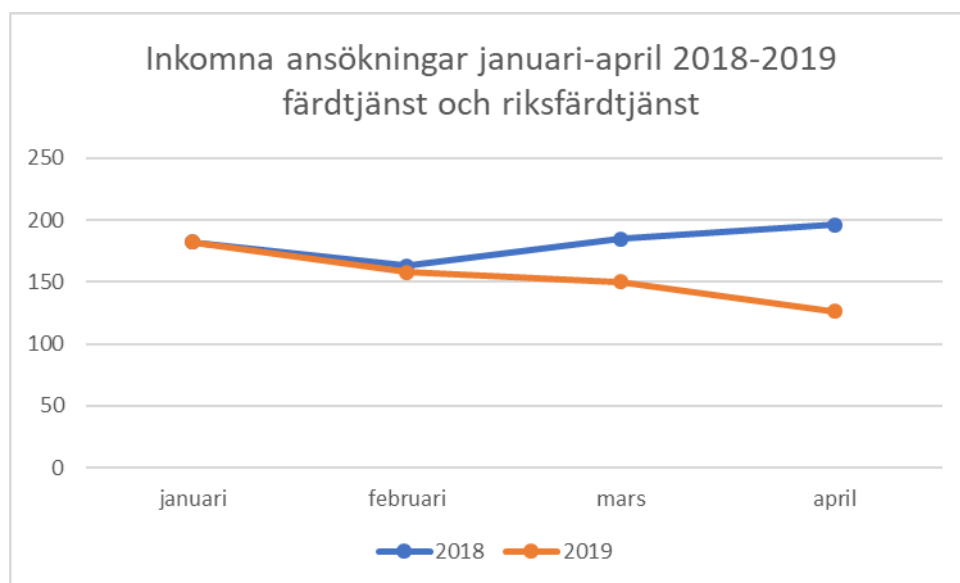
Färdtjänsthandläggning

Statistik färdtjänsttillstånd

Antalet färdtjänsttillstånd var 2019-05-01 **5250**.

Handläggning

Antalet inkomna ansökningar har sjunkit under mars och april. Längre statistik än för 2018 och 2019 är svårt att göra men handläggarnas allmänna känsla är att det varit påfallande färre ansökningar under denna tid jämfört med tidigare år. Det är omöjligt att säga om detta är ett trendbrott eller en bestående förändring, därtill är tiden alltför kort.



Handläggningstid

Den senaste två månaderna har väntetiden för utredning och beslut varit mindre än en vecka.

Andelen tillsvidaretilstånd

Tillstånd till färdtjänst beviljas antingen tidsbegränsat eller tills vidare. När Blekingetrafiken tog över handläggningen från kommunerna 2000 fanns ett stort antal tillstånd tills vidare. Under perioden 2000-2011 beviljades enligt då gällande regelverk inga tillstånd tills vidare, längsta tillståndstid var då 6 år.

Från 2011 beviljas åter tillstånd tills vidare, efter en dom i Högsta Förvaltningsdomstolen, som fastställer att färdtjänst ska beviljas tills vidare om det inte finns skäl att begränsa tillståndstiden. Sådana skäl kan vara en rimlig förväntan att personen ska förbättras i sådan grad att resa med

allmänna kommunikationer åter kan bli en möjlighet alternativt att de allmänna kollektivtrafikmedlen blir så anpassade att personen kan åka självständigt trots sin funktionsnedsättning.

I dagsläget beviljas tillstånd tills vidare för personer över 70 år vars funktionsnedsättning bedöms rimligen vara bestående och vars förmåga att resa självständigt med kollektivtrafik bedöms oberoende av eventuell ytterligare anpassning. För personer yngre än 70 år gäller 10 år som längsta tillståndstid.

Diagrammet nedan visar aktuellt läge avseende tillstånd tills vidare. Det är inte möjligt att få fram hur fördelningen varit från 2000 - 2017. Vi kan dock konstatera att vi idag beviljar många tillstånd tills vidare i gruppen sökanden födda 1949 och tidigare. 2016 ändrades tillståndsmodulem Cert på så sätt att vi ändå kan särskilja tillstånd beviljade före respektive efter denna tidpunkt.

Av totalt 5250 tillstånd är således drygt 60% tillstånd tills vidare.

