

Mötesbok: Trafiknämnden (2019-08-29)

Trafiknämnden

Datum: 2019-08-29

Plats:

Kommentar:

Dagordning

Val av justerare samt tid för justering

Godkännande av föredragningslista

Ärenden för beslut

§ 58/19 Verksamhetsplan och budget 2020 för trafiknämnden	3
§ 59/19 Begäran om medel från reserven avseende sommarkort skolungdom 2019	41
§ 60/19 Utredning kostnader sommarkort skolungdom 2020	48
§ 61/19 Avrapportering intern kontroll 2019 för trafiknämnden	50
§ 62/19 Positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige	54

Rapporter Återrapportering nettoresultat ersätter IPDK

Återrapportering ändring av reglemente

Årlig rapport kollektivtrafiken

Rapport Blekingetrafiken

Rapport trafikanalys färdtjänst och riksfärdtjänst 2018

Delegationsärenden

Anmälningsärenden

Övrigt

Utbildning

Övriga dokument

Övriga dokument Trafiknämnden den 29 augusti	101
--	-----

Blekingetrafikens stab
Maria Purnell

2019-08-13

Ärendenummer 2019/01585
Dokumentnummer 2019/01585-1

Till Trafiknämnden

Verksamhetsplan och budget 2020 för trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. att godkänna underlag till budgetberedningen och budgetäskningar för trafiknämnden
2. att paragrafen omedelbart justeras

Sammanfattning

Blekingetrafiken har i enlighet med regionfullmäktiges beslut tagit fram underlag till budgetberedning som återfinns i bilaga 1. Underlaget är kompletterat med ett utkast till verksamhetsplan och budget för 2020 för trafiknämnden som återfinns i bilaga 2.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Maria Purnell
Ekonomichef

Bilagor

- Underlag till budgetberedning 2020 för trafiknämnden
- Utkast verksamhetsplan och budget 2020 för trafiknämnden – Underlag till budgetberedning 2020

Trafiknämndens underlag till budgetberedningen

Den 8 maj tog regionfullmäktige beslut om planeringsdirektiv för 2020 och i september kommer budgetberedning att genomföras. Syftet med det här dokumentet är att stödja nämnderna i arbetet med underlag till budgetberedningen. När budgetberedningen är genomförd och regionplanen beslutad kan innehållet i underlaget till budgetberedningen även användas som underlag för att ta fram nämndernas ettåriga verksamhetsplaner.

Region Blekinge befinner sig i ett ansträngt ekonomiskt läge, och det är viktigt att nämnderna beaktar detta när de tar fram sina underlag till budgetberedningen. Verksamhet som ska utföras enligt lag, reglemente och styrande dokument kan inte väljas bort, utan ska genomföras på bästa sätt även om det inte finns extra medel att tillgå.

Sammanfattning

- Blekinge har ett restidshandikapp jämfört med angränsande regioner. Det vill säga att järnvägen har längre restider och sämre konkurrenskraft än mot bilen.
- Serviceresor kommer att få ökade kostnader efter nästa upphandling.
- Medel för kapacitetsåtgärder för 2019 är endast tillfälliga och måste bli permanenta för att inte innebära att gjorda satsningar tas bort 2020 och framåt.
- Budgeten är uppräknad med index 2,4 procent jämfört med behov om 2,5 procent. Motsvarar ca 0,5 miljoner kronor per år.
- I förslag till ram 2020 ingår ett krav på ökade intäkter med tre miljoner kronor gällande biljettintäkter.
- En engångskostnad utöver löpande kostnader för ny tågverkstad i Hässleholm belastar 2020 med ca 2,6 miljoner kronor
- Investeringar efter 2020 i nytt biljettsystem. Biljettsystemet utvecklas i egen regi med Skånetrafiken och Östgötatrafiken. För att säkerställa intäkter även 2020 behövs det investeringar i biljetinfrastrukturen.
- Kollektivtrafiken bidrar ökad jämställdhet, möjliggör resor för de som saknar körkort eller tillgång till bil.
- Trafikförsörjningsprogram och resurser måste samspela. Ändrade förutsättningar påverkar mål och visioner i kommande trafikförsörjningsprogram 2020–2023. Kommande satsningar så som kapacitetsåtgärder måste resurssättas i verksamhetsplaner 2020 och framåt.
- Kollektivt resande är både resurseffektivt och miljövänligt. Satsningar för att göra kollektivtrafiken i Blekinge ännu attraktivare vinner alla på. Bilen står stilla i genomsnitt 97 procent av tiden och har en beläggning på ca 1,2 resenärer när den används, raka motsatsen till resurseffektivt.

Analys

PERSPEKTIV INVÅNARE OCH SAMHÄLLE

Inriktningsmål – ett attraktivt Blekinge

Blekingetrafiken bidrar till ett attraktivt Blekinge genom ett kollektivtrafiksystem som genomarbetats på senare tid. Samverkan med länets kommuner och deras villighet att satsa på skärgårdstrafik är en förutsättning för att leva upp till målet. Utmaningar på kort och lång sikt är att fortsätta arbeta med ökad pendlingsbar, att korta ned restider och att få fler att resa med oss genom ett attraktivt utbud.

Trafiknämnden har tillfälligt erhållit medel för kapacitetsåtgärder 2019 vilket är en förutsättning för att behålla och utveckla verksamheten.

Kollektivtrafiken fungerar som ett verktyg för att stärka den regionala utvecklingen. Genom att kunna pendla mellan kommuner och län kan sysselsättningen öka, löneutvecklingen och kompetensförsörjningen förbättras. Goda kommunikationer möjliggör för Blekingebor att pendla till andra kommuner samt att boende i andra kommuner kan pendla hit. Det är tågen som bidrar till den största mellankommunala pendlingen mellan kommuner i Blekinge men också till angränsande kommuner och län. I en jämförelse med exempelvis Skåne och Halland har Blekinge bristfällig infrastruktur och långa restider. Det gör att Blekinge har sämre konkurrenskraft för företagen i länet vilket medför att investeringar i regionen uteblir eller sker på andra platser. Därför är en av de viktigaste frågorna att förkorta restiderna i länet. Det görs enklast med tåg. Det behöver därför ske investeringar med nysträckningar längs Blekinge kustbana så att hastigheterna kan öka och att sträckningen kan kortas. Idag är järnvägen ca 20 procent längre än E22 genom länet. Med en utträtad järnväg kan restiderna mellan kommunerna i länet samt till Öresundsregionen kortas.

Inriktningsmål – en god och jämlik hälsa

Kollektivtrafiken bidrar till många var 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.

Inriktningsmål – god tillgänglighet

Utvecklingsarbetet fortsätter med att göra kollektivtrafiken mer tillgänglig. Detta innebär att arbeta med information, hållplatser, trafikplanering. Fokus på nya möjligheter på landsbygd genom projekt kombinerad mobilitet. Kombinerad mobilitet innebär att flera olika transportlösningar tillhandahålls, det kan vara cykel i kombination med buss, det kan svara samåkning i kombination med buss. Redan idag så finns det möjlighet att kombinera resor. Exempelvis så kan man på tågen i Blekinge ta sin cykel kostnadsfritt vilket innebär att det går att cykla till stationen, ta med cykeln på tåget och fortsätta med cykel när man kommer fram. Blekingetrafikens båtpendlar ger också denna möjlighet. Ett arbete pågår om att möjliggöra cykel på buss.

Pendlingsbarhet är ett mått på tillgänglighet som ska förbättras under perioden 2020–2023 enligt förslag i kommande Trafikförsörjningsprogram 2020–2023. Blekingeborna har en förhållandevis hög pendlingsbarhet där 88 procent av länets invånare har mindre än 1 km till en busshållplats, från vilket det går att åka buss på morgonen och sedan hem på eftermiddagen och samtidigt möjlighet att arbeta 8 timmar. Pendlingsbarheten kan förbättras på två sätt, dels genom att fler bostäder byggs där det finns kollektivtrafik och dels utveckla kollektivtrafik till platser där det idag saknas kollektivtrafik. Blekingetrafiken avser att arbeta med båda lösningarna. Dels påverkansarbete i den kommunala planeringen så att det förtätas och byggs i kollektivtrafikstarka stråk, dels utveckla trafik till områden som saknar kollektivtrafik eller som har kollektivtrafik men som inte når upp till definitionen av pendlingsbarhet.

Tillgänglighet är också ett mått som används för personer med funktionsvariationer för att beskriva deras möjlighet att ta del av offentlig service. Blekingetrafiken arbetar med lösningar för många olika funktionsvariationer i kollektivtrafiken. Det är displayer som visar hållplatser, ut- och invändiga utrop av hållplatser. Bussarna har lågentré som innebär instegshöjd i nivå med marken. Åtgärderna gör det möjligt för de allra flesta att åka kollektivt men det finns fortfarande grupper som stängs ute, och för de som inte kan åka den linjelagda kollektivtrafiken finns därför särskild kollektivtrafik. Den särskilda

kollektivtrafiken har bättre möjligheter att tillgodose transportbehov för de som inte bör åka den linjelagda kollektivtrafiken.

Inriktningsmål – ett hållbart näringsliv

Ett hållbart näringsliv förutsätter att det är lätt att mötas. Genom att utveckla kollektivtrafiken och göra resandet enkelt bidrar verksamheten till ett expansivt och konkurrenskraftigt näringsliv. Samarbete med arbetsgivare avseende fördelaktiga lösningar för medarbetare såsom rabatterade årskort ger dessa konkurrensfördel vid rekrytering. Samtidigt så är infrastrukturen underutvecklad och underfinansierad, speciellt på järnvägssidan. Spåren är utbytta men järnvägen är fortfarande krokig och lång. Blekinge Kustbanan är exempelvis 20 procent längre än E22 med längre restider och sämre konkurrenskraft för näringslivet som följd. Som jämförelse är medelhastigheten på Väst kustbanan 140 km/h jämfört med 90 km/h på Blekinge Kustbana. Blekinge har inte samma förutsättningar som exempelvis Skåne, Halland, Kronoberg och Kalmar som alla har bättre järnvägsinfrastruktur. Det är därför nödvändigt att järnvägen genom Blekinge kraftigt förbättras för att säkerställa ett hållbart näringsliv. Kraftiga förbättringar i järnvägen leder till ökat resande, ökade intäkter och minskade driftkostnader, bättre ekonomi helt enkelt.

PERSPEKTIV KVALITET OCH PROCESS

Inriktningsmål – god kvalitet i Region Blekinges tjänster och verksamhetsprocesser

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. Nationell uppföljning och jämförelser över tid för kunder och allmänhet görs genom Kollektivtrafikbarometern (KOLBAR) för allmän kollektivtrafik och verktyget Anbarö för särskild kollektivtrafik.

Inriktningsmål – en digitaliserad verksamhet

Kraven från kunderna ökar när det gäller att göra det enkelt att köpa biljett och resa. Satsningar på wifi uppskattas av kunderna och ett led i detta. En utmaning är att komma fram i den takt som önskas i nuvarande förvaltningsorganisation.

PERSPEKTIVET KOMPETENS

Inriktningsmål – ett engagerat medarbetarskap

Blekingetrafiken kommer att arbeta för ett engagerat medarbetarskap genom att fortsätta att bygga på den grund som vi har byggt på under många år som är baserat på några grundfundament:

1. Att ta tillvara på individens kompetens och olikheter samt att verka för att behålla våra medarbetare.
2. Att bedriva ett ledarskap baserat på tillit så medarbetaren får utrymme att utvecklas och kunna ta eget ansvar.
3. Att bedriva ett arbete baserat på samverkan där arbetsgivaren kontinuerligt samverkar med fackliga organisationer och medarbetare som en del av det löpande arbetet.
4. Att bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete med utgångspunkt från varje individs situation och förutsättningar. Ett arbete som utgår från att arbetsgivaren kontinuerligt undersöker och utvärdera hur medarbetarna upplever sin arbetsmiljö.

Exempel på insatser är att varje medarbetare ska erbjudas kompetensutveckling årligen, som är baserad på individens och tjänstens behov, och som följs upp genom medarbetesamtal. Det dagliga arbetet ska planeras med hänsyn till individens situation, vilket även ska skapa förutsättningar för att medarbetaren ska kunna hitta en bra balans mellan arbete och familjeliv/privatliv. Uppföljning av sjukfrånvaro och tidiga rehabiliteringsinsatser är ett annat prioriterat område för att snabbt få tillbaka medarbetare i arbete. Förvaltningen ska även utvärdera om den ska ta fram en mindre medarbetarenkät/temperaturmätare som komplement till den årlig medarbetarenkäten för att följa upp och säkerställa hur medarbetaren upplever arbetsplatsen, ledarskapet och arbetsmiljön. Utöver dessa insatser kommer vi att fortsätta arbetet med att implementera Region Blekinges värdegrund.

Inriktningsmål – säkrad kompetensförsörjning nu och i framtiden

Förvaltningen kommer att revidera och jobba vidare med kompetensförsörjningsplanerna som upprättades under 2019.

PERSPEKTIVET MILJÖ OCH HÅLLBARHET

Inriktningsmål – en hållbar verksamhet

Blekingetrafiken upphandlar trafik med tåg, bussar, båtar och bilar. En del är att ständigt arbeta för minskade utsläpp av fossila gaser och därför går 98 procent av all trafik på förnybart bränsle. En annan del är att underhålla och se till så att de fordon som används i trafiken är trafiksäkra och framtidssäkrade. Merparten av alla fordon äger de upphandlade operatörerna, men tågen har en annan ägarstruktur där Region Blekinge, Region Skåne med flera i Sydsverige antingen äger enskilt eller tillsammans via bolaget Transitio med borgensåtaganden. Dessa tåg, Öresundståg och Krösatåg behöver underhållas och uppgraderas utifrån lagkrav. Ett av dessa krav är ERTMS är ett nytt europeiskt signalsystem för tågen. Det krävs för att tågen ska få framföras på vissa järnvägssträckor i vårt fall Södra Stambanan. Utöver signalsystemsutrustningen behövs utrustning som översätter signalerna från det befintliga systemet till det nya. Det är fortfarande oklart exakt vilket år ERTMS införs längs Södra Stambanan. Samma byte av signalsystem pågår i Danmark och det kan vara så att de blir före Sverige på Öresundsbron vilket ställer samma krav på Öresundstågen med ny utrustning.

Tåg är både kapacitetsstarka och miljövänliga transportmedel och en viktig del för regional utveckling. Med Öresundståg nås Öresundsregionen med avgångar varje timme. En ökad efterfrågan av kollektivtrafik med tåg har gjort att antalet avgångar ökat samt att tågen kopplats samman och blivit längre för att klara efterfrågan. Fler och längre tåg på spåren och samtidigt minskat banunderhåll har medfört sämre punktlighet och behov mer ersättningstrafik med ökade kostnader. För kunderna innebär avbrotten ofta stora påfrestningar och det påverkar näringslivet som inte litar på tåget och väljer alternativa färdmedel med större miljöpåverkan. Det är mycket svårt att lösa ersättningstrafiken på ett bra sätt. Ett Öresundståg har nästan 230 platser och en buss ca 50 platser, det går således minst 5 bussar vid ett fullsatt tåg och ett avbrott påverkar i regel flera tåg. Med fortsatt stor efterfrågan på tågresor så ser Blekingetrafiken också ökade kostnader för ersättningstrafik och resegarantier.

Kollektivtrafiken är resurseffektiv, en stor motor är effektivare än många små. I jämförelse med bilen som är parkerad 97 procent av tiden, när den används har en beläggning på cirka 1,2 personer har bussen högre beläggning och används effektivare. Kollektivtrafiken kräver inte stora ytor parkering i attraktiva lägen och minskar trängsel på vägar och gator.

PERSPEKTIVET EKONOMI

Inriktningsmål – ekonomi med god kostnadskontroll

Blekingetrafikens verksamhet bedrivs genom entreprenader. Genom avtalsuppföljning och löpande kontroller i verksamheten säkerställs leveransen.

Blekingetrafiken finansieras av både biljettintäkter och av tillfört skattekapital. Fördelningen är ungefär 40/60, det vill säga något större skattefinansiering. Biljettintäkterna är en viktig del av Blekingetrafikens ekonomi och nu pågår tillsammans med Skånetrafiken och Östgötatrafiken framtagande av ett nytt biljett- och betalsystem. Det befintliga biljettsystemet kommer sluta fungera 14 december 2019 varför ett nytt system måste vara på plats till dess. Under 2019 har delar av biljettsystemet lanserats men utvecklingsarbetet fortgår under 2019 och 2020. Under 2019 kommer succesivt nya produkter och betalösningar att lanseras och under 2020 kommer systemet att ha bättre funktionalitet än dagens system.

Insatsmål

Samtliga nämnder ska vidta åtgärder för att stärka kostnadskontrollen

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

Insatsmål

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. De rabatter som införts från 4 mars 2019 för barn, ungdomar, studenter och seniorer har inneburit att ökningen för biljettintäkter avstannat. Från och med nästa år 2020 kommer verksamheten kunna följa upp intäkterna på ett djupare och effektivare sätt i och med det nya biljettsystemet.

Inriktningsmål – långsiktig ekonomisk planering

Beskriv med utgångspunkt i planeringsdirektivet för 2020 hur ni på kort och lång sikt planerar att ställa om/utveckla verksamheten så att ni bidrar till att lagkrav och de långsiktiga strategiska inriktningsmålen i regionplanen uppfylls. Vad behöver göras?

Upphandling Serviceresor innebär att kostnaderna för trafiken kommer bli avsevärt högre.

Omvärldsanalys på angränsande län och de mindre upphandlingar som varit ute visar att kostnaden har stigit kraftigt. För de större avtal som löper ut under 2021 för serviceresor kommer kostnaderna att vara avsevärt högre.

För att utveckla det hållbara resandet och arbeta med kombinerad mobilitet där olika färdmedel används i en kedja har det arbetats med att skapa attraktiva bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik. I varje kommun har Blekingetrafiken haft målet att utrusta en attraktiv bytespunkt med cykelhus. De har vid varje investeringsomgång blivit portprioriterade men har stor betydelse för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Ett finns fortsatt ett stort behov att utveckla dessa bytespunkter. Minst ett cykelhus i varje kommun men i flera kommuner finns det platser utöver resecentrum som har behov av cykelhus. Längs E22 som exempelvis i Listerby och i Pukavik behöver på attraktiva bytespunkter utvecklas med cykelhus och fler pendlarparkeringar.



Måste neddragningar i trafiken genomföras så kommer det få betydande konsekvenser för resandet. Den trafik som har minst resor är fullt finansierad av kommunerna. Ska neddragningar göras i allmän kollektivtrafiken blir det med stor sannolikhet ett kännbart inkomsttapp avseende biljettintäkter samt lägre resande och lägre kundnöjdhet. Det vill säga tvärt emot målen både i gällande och kommande trafikförsörjningsprogram. Målbilden måste vara i linje med resurserna.

Som underlag för behov av extra budgetmedel redovisas kalkyler över hur mycket som behövs och vad effekten förväntas bli, samt hur lång tid det kommer att dröja tills effekthemtagning uppstår. Fundera också på om det finns några alternativa vägar att gå eftersom det inte finns extra medel, eller om en satsning hos er ger möjligheter till effektiviseringar eller besparingar i andra verksamheter.

För varje planerad insats anges även vilket eller vilka långsiktigt strategiska inriktningsmål insatsen bidrar till att uppfylla, det kan vara ett eller flera. Resonera också kring vilken effekt insatsen har på målen: liten-medel-stor.

Sammanställning

Budgetram 2020 enligt planeringsdirektiv: 339 327,8 tkr (netto) Uppräkning har skett med 2,4 % generellt. När Blekingetrafiken var medlemsägt (t.o.m. 2018-12-31) var uppräkningsgraden 2,5 % givet en intäktsökning för biljettintäkter. Ett intäktskrav om 3 mnkr för 2020 finns i planeringsdirektivet, trots det är uppräkning för drift 2,4 % liksom 2019. Över två år innebär det en urholkning av driftsbudgeten med ca 1 mnkr.

Medel för kapacitetsåtgärder är endast budgeterade 2019 och ingår ej i ovanstående belopp, Motsvarar 3 994 tkr i 2020 års värde. Kapacitetsåtgärder har genomförts främst i rusningstid men också anropsstyrd trafik för att få en levande landsbygd med möjligheter till pendling till och från arbete och skola. Satsning på anslutning till tidiga och sena tåg till/från Stockholm är en annan lyckad satsning som kunnat genomföras.

Dubbla kostnader för verkstad juni 2020 – december 2020 då underhåll för Öresundståg flyttas från DSB i Danmark till ny verkstad utanför Hässleholm beräknad kostnad 2 559 tkr (engångskostnad). Denna kostnad är som det står en engångskostnad 2020 och inte valbar då beslut tagits i konsortiet för de regioner som samäger Öresundstågen innan samgåendet till ny region.

Investeringar

Underlag till investeringsplan för tåginvesteringar har tagits fram i samråd med Öresundstågs anlitade fordonsförvaltare. Vad gäller övriga investeringar har ett internt arbete gjorts. Det högre beloppet 2021 beror på Trafikverkets omläggning av E22 Lösen – Norra Binga för mötesfri väg som medför att tre större hållplatser (sex hållplatslägen) behöver anläggas.

De största investeringsposterna under perioden är upprustning av Öresundståg 24,5 mnkr och ERTMS 13,2 mnkr. Vad gäller ERTMS kommer uppdaterad information från fordonsförvaltarna under september månad. Installation av ERTMS är en förutsättning för att tågen ska få köra på spåren i Sverige och Danmark.

Skillnaden mellan nedanstående förslag är en framflyttning i regionstabens förslag avseende ERTMS vilket reducerar investeringen under perioden med 5,3 mnkr. I trafiknämndens förslag är upprustning framflyttat från 2020 till 2021, vilket ej är fallet i Regionstabens förslag. Detta innebär ingen

ekonomisk förändring i 5-årsplanen men ger likviditetsutrymme 2020. Dessutom har reserv för oförutsedda kostnader om 5,0 mnkr tagits bort.

Trafiknämndens förslag till Investeringsplan för trafiknämnden 2020-2024						
Trafiknämnden	2020	2021	2022	2023	2024	Summa perioden
Tåginvesteringar	4 877	21 201	13 941	8 178	4 700	52 897
Övriga investeringar (hållplatsunderhåll mm)	500	950	500	500	500	2 950
Summa Trafiknämnden	5 377	22 151	14 441	8 678	5 200	55 847

Regionstabens förslag till Investeringsplan för trafiknämnden 2020-2024						
Trafiknämnden	2020	2021	2022	2023	2024	Summa perioden
Tåginvesteringar	10 039	10 039	12 941	7 179	2 379	42 577
Övriga investeringar (hållplatsunderhåll mm)	500	950	500	500	500	2 950
Summa Trafiknämnden	10 539	10 989	13 441	7 679	2 879	45 527

IT-investeringar som avser Blekingetrafiken återfinns i **Regionservice investeringsplan**. Förslag har tagits fram av Blekingetrafikens medarbetare för åren 2020–2024. För åren 2020–2021 finns främst medel för fortsatta investeringar i nytt biljettsystem. Andra investeringsbehov är ersättning av nuvarande system för serviceresor, ersättning av kundtjänstsystem som ej kan integreras med det nya biljettsystemet utan betydande merkostnader, fakturering av serviceresor för att möjliggöra kontantfria resor samt samfakturering inom regionen, utrustning försäljning i skärgården där endast temporära lösningar finns samt CRM – ett nytt digitalt verktyg för att kunna möta och serva kunder med en samlad lösning och därmed kunna ersätta manuella rutiner. Medel saknas i utskickat förslag åren 2021–2024 för fortsatta investeringar i nytt biljettsystem med 21 miljoner kronor. Investeringar krävs för att i ännu högre grad säkra intäkter, få förutsättningar för ett komplett biljett- och betalsystem som är integrerat med uppdaterad plattform inkl. digitala ombud, ny resesök, bokning serviceresor, skol- och företagsportal. Uppskattat behov 2021–2024 bygger på vad som är känt i dagsläget.



Utkast Verksamhetsplan och budget 2020 för trafiknämnden, underlag till budgetberedning

2019-08-29

2019-XXXXX

Dokumentnamn: Verksamhetsplan och budget 2020 trafiknämnden		Revision: 01
Dokumenttyp: Verksamhetsplan och budget för 2020, underlag till budgetberedning 2020	Dokumentnummer:	
Detta dokument gäller för: Blekingetrafiken	Funktionsområde:	
Dokumentansvarig: Sören Bergerland	Beslut av: Trafiknämnden	
Beslut datum: 2019-08-29	Nästa revidering:	

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning	3
Inledning	5
Verksamhetsidé, värdegrund, vision och uppdrag.....	6
Region Blekinges styrmodell	7
Perspektivet invånare och samhälle	8
Perspektivet kvalitet och process	15
Perspektivet kompetens.....	17
Perspektivet miljö och hållbarhet.....	22
Perspektivet ekonomi.....	24
Budget	27
Investeringsplan.....	28
Effektivisering och prioriterade nya verksamheter.....	30

Inledning

Trafikverksamhetens uppdrag finns beskrivet i det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Blekinge 2016–2019, ett strategidokument för hur trafiken ska utvecklas på sikt. Programmet innebär en satsning på kollektivtrafiken som en del i Blekinges mål om bra möjligheter för rörlighet, bättre möjligheter för utveckling och tillväxt samt en minskad klimat- och miljöbelastning. Nästa trafikförsörjningsprogram för åren 2020 – 2023 är ej klart, därför används nuvarande trafikförsörjningsprogram som ledstjärna för denna verksamhetsplan.

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

Verksamhetsidé, värdegrund, vision och uppdrag

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

Verksamhetsidé

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

Värdegrund

Engagemang, samarbete, kvalitet.

Vision

Den bästa livsmiljön för hållbar tillväxt och god hälsa.

Uppdraget

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

Region Blekinges styrmodell

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

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

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

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

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

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

Perspektivet invånare och samhälle

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

Inriktningsmål – ett attraktivt Blekinge

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

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

Kundernas upplevelse av kollektivtrafiken är viktig för utvecklingen och kan påverkas av en mängd aktiviteter men den viktigaste marknadsföringen är ändå produkterna. Målen för nöjdhet är betydelsefulla för uppföljningen av att trafiken är relevant och motsvarar kundernas förväntningar. I takt med att trafiken utvecklas och kunderna strömmar till krävs högre kapacitet för att rymma nya resenärer.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Resenärer nöjda med Blekingetrafiken	69 % 2018-12-31	72 % 2020-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik
Allmänheten nöjda med Blekingetrafiken	55 % 2018-12-31	55 % 2020-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik
Kollektivtrafik- resenärer nöjda med senaste resan	82 % 2017-12-31	85 % 2020-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik

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

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

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

[Attraktiva Blekinge - Regional utvecklingsstrategi 2014–2020 \(RUS\)](#)

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

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

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

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

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

Utdrag ur SVD 2018-06-19

Skärgårdstrafiken

blekingetrafiken.se/din-resa/skargardstrafik

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

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

Regionstyrelsen ska koordinera kommunikation om Region Blekinge.

Blekingetrafiken är ett dottervarumärke i Region Blekinge. Blekingetrafiken är ett väl inarbetat och välkänt varumärke för blekingeborna och tydliggör vem som är ansvarig för information och annat som kunden behöver ha för att kunna köpa och genomföra sin resa. Med en tydlig aktör blir det enklare att bygga en relation med kunderna och därmed öka resandet och förtroendet för kollektivtrafiken. Den visuella identiteten, Blekingetrafikens logotyp och grafiska profil, har en nyckelroll i att tydliggöra vem som har ansvar och var kunden kan söka information i syfte att förenkla resandet.

Inriktningsmål – en god och jämlik hälsa

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

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

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättdpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Kollektivtrafikens andel av motoriserade transporter ska öka	16 % 2018	Ökad andel utgången 2023	Årsredovisning

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

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

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

Hälso- och sjukvården och tandvården har med sin kompetens en särskild roll i den långsiktiga hälsoutvecklingen. Ett framgångsrikt förebyggande och hälsofrämjande arbete för en god hälsa leder på sikt till högre livskvalitet, minskade sjukvårdskostnader och ett effektivt användande av samhällsresurserna.

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

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

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

Samtliga nämnder ska omsätta kommissionens förslag i sina verksamhetsplaner.

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

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

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

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

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

Inriktningsmål – god tillgänglighet

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

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

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

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

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

Indikator

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

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

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

Samtliga nämnder ska säkerställa god tillgänglighet till sina verksamheter.

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

Utveckla infrastrukturen för god tillgänglighet. Utvecklingen i Blekinge och vår omvärld innebär ett ökat behov av pendling och hållbara godstransporter. Förbättrad infrastruktur och ökad användning av förnybara drivmedel är nödvändig. En digital infrastruktur som når alla är en förutsättning för att vara en del i dagens digitala samhälle.

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

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

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

Kollektivtrafikresandet i Blekinge har ökat med cirka en miljon resor de senaste två åren. För att kunna ta emot ökande resevolymerna krävs ökad kapacitet. För att säkerställa att det finns passagerarkapacitet har åtgärder genomförts för att utöka busskapaciteten i fordonsdimensionerande läge då resandet är som störst, morgon och eftermiddag. Efterfrågan på anropsstyrd linjetrafik ökar också vilket innebär att resurserna för detta tas i anspråk i ökad omfattning. Årlig kostnadsökning fr.o.m. 2019 beräknas till ca 4,0 mnkr för kapacitetsåtgärder. Trafiknämnden erhöll en ettårig tilläggsbudget för kapacitetsåtgärder om 3,9 mnkr. För att kunna bibehålla och kunna fortsätta öka kapaciteten för ökande resevolymerna behöver dessa medel tillföras verksamheten i ordinarie budgetram.

Inriktningsmål – ett hållbart näringsliv

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

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

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

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Kollektivtrafikens andel av motoriserade transporter ska öka	16 % 2018	Ökad andel utgången 2023	Årsredovisning

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

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

Samtliga nämnder ska främja innovationer inom sitt ansvarsområde
--

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

Perspektivet kvalitet och process

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

Inriktningsmål – god kvalitet i Region Blekinges tjänster och samverkansprocesser

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

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

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättdpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Uppföljning av privata utförare enligt kommunallagen		Efterlevd lagstiftning	Årsredovisning, intern kontrollplan

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

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

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

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

Inriktningsmål – en digitaliserad verksamhet

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

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

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättdpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Högt förtroende hos resenärerna att bussen är i rätt tid	58 % 2018-12-31	50 % 2020-12-31	Löpande Kollektivtrafik- barometern, Svensk Kollektivtrafik

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

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

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

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

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

Perspektivet kompetens

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

Inriktningsmål – ett engagerat medarbetarskap

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

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

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

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

1. Att ta tillvara på individens kompetens och olikheter samt att verka för att behålla våra medarbetare.
2. Att bedriva ett ledarskap baserat på tillit så medarbetaren får utrymme att utvecklas och kunna ta eget ansvar.
3. Att bedriva ett arbete baserat på samverkan där arbetsgivaren kontinuerligt samverkar med fackliga organisationer och medarbetare som en del av det löpande arbetet.
4. Att bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete med utgångspunkt från varje individs situation och förutsättningar. Ett arbete som utgår från att arbetsgivaren kontinuerligt undersöker och utvärderar hur medarbetarna upplever sin arbetsmiljö.

Exempel på insatser är att varje medarbetare ska erbjudas kompetensutveckling årligen, som är baserad på individens och tjänstens behov, och som följs upp genom medarbetarsamtal. Det dagliga arbetet ska planeras med hänsyn till individens situation, vilket även ska skapa förutsättningar för att medarbetaren ska kunna hitta en bra balans mellan arbete och familjeliv/privatliv. Uppföljning av sjukfrånvaro och tidiga

rehabiliteringsinsatser är ett annat prioriterat område för att snabbt få tillbaka medarbetare i arbete. Förvaltningen ska även utvärdera om den ska ta fram en mindre medarbetarenkät/temperaturmätare som komplement till den årlig medarbetarenkäten för att följa upp och säkerställa hur medarbetaren upplever arbetsplatsen, ledarskapet och arbetsmiljön. Utöver dessa insatser kommer vi att fortsätta arbetet med att implementera Region Blekinges värdegrund.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Medarbetarsamtal	Årligen	Årligen	Årligen genom medarbetarsamtal, följs upp i samband med årsredovisning
Långtidssjukskrivning (längre än 14 dagar)	5 medarbetare långtidssjukskrivna 2017	Ska ha en positiv utveckling där långtidssjukskrivningar minskar	Medarbetarstatistik från HR, följs upp 2 gånger per år
Korttidssjukfrånvaro (kortare än 15 dagar)	81% korttids- sjukfrånvaro 2017	Minst 85 % av medarbetarna som inte är långtidssjukskrivna ska som mest ha 5 sjukfrånvarodagar per år	Medarbetarstatistik från HR, följs upp 2 gånger per år

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

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

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

Blekingetrafiken ska aktivt arbeta med att öka kompetensen inom ett processorienterat arbetssätt i enlighet med det stöd och de riktlinjer som vi får från Regionstyrelsen.

Förvaltningen ska även fortsätta att jobba och utveckla alla verksamhetens egna processer. Ett arbete har påbörjats med att genomlysna verksamhetens processer.

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

Lärande och kompetensutveckling

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

Jämställdhet

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

Arbetsmiljö

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

Frisknärvaro

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

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

Utveckla kompetens i personcentrerat förhållningssätt

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

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

Genom att ta tillvara på individens kompetens och olikheter samt att bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete med utgångspunkt från varje individs situation och förutsättningar ska förvaltningen öka kompetensen inom det personcentrerade förhållningssättet.

För att få en större förståelse för varandra och för individers olikheter kommer förvaltningen även att arbeta vidare med likabehandlingsarbetet som påbörjades under 2018, som bland annat innebär att förstå innebörden av begrepp som trakasserier och särbehandling. Medarbetaren ska exempelvis veta hur de ska agera om de kommer i en situation där de eller någon annan särbehandlas eller trakasseras.

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

Utveckla digital kompetens

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

Inriktningsmål – säkrad kompetensförsörjning nu och i framtiden

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

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

Genom att implementera en ny gemensam värdegrund och aktivt arbeta med att få ett engagerat medarbetarskap ska Blekingetrafiken vara en attraktiv arbetsgivare som verkar för att behålla våra medarbetare.

Indikator

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

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

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

Samtliga nämnder ska ta fram kompetensförsörjningsplaner för sitt ansvarsområde.

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

Perspektivet miljö och hållbarhet

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

Inriktningsmål – En hållbar verksamhet

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

Indikator

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Samtliga nämnder ska genomföra Region Blekinges miljö- och hållbarhetsplan.

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

Perspektivet ekonomi

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

Inriktningsmål – ekonomi med god kostnadskontroll

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

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

Verksamheten ska hålla sig inom den givna budgetramen och regelbundet följas upp och prioriteras i linje med verksamhetsplan och mål för 2020.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättidpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Resultat	0 tkr 2019 Prognos i tertialrapport 2019-04-30	I enlighet med beslutad ram	Tertialrapport, delårsbokslut, årsbokslut 2020 Ekonomisystemet
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	Årsredovisning 2020 Trafikanalys

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

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

Samtliga nämnder ska bedriva en verksamhet med ekonomi i balans.

Verksamhetens ska bedrivas inom beslutad budgetram.

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

Samtliga nämnder ska vidta åtgärder för att stärka kostnadskontrollen.

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

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

Samtliga nämnder ska säkerställa att förväntade intäkter erhålls.

Verksamheten följer löpande upp intäkterna i verksamheten, både när det gäller biljettintäkter och övriga försäljningsintäkter inklusive vidarefaktureringskostnader. Rutiner finns genom biljettkontroller för biljettintäkter och påminnelserutiner för fakturerade intäkter. De rabatter som införts från 4 mars 2019 för barn, ungdomar, studenter och seniorer har inneburit att ökningen för biljettintäkter avstannat. Från och med nästa år 2020 kommer verksamheten kunna följa upp intäkterna på ett djupare och effektivare sätt i och med det nya biljettsystemet.

Inriktningsmål – långsiktig ekonomisk planering

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

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

Upphandling Serviceresor innebär att kostnaderna för trafiken kommer bli avsevärt högre. Omvärldsanalys på angränsande län och de mindre upphandlingar som varit ute visar att kostnaden har stigit kraftigt. För de större avtal som löper ut under 2021 för serviceresor kommer kostnaderna att vara avsevärt högre.

För att utveckla det hållbara resandet och arbeta med kombinerad mobilitet där olika färdmedel används i en kedja har det arbetats med att skapa attraktiva bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik. I varje kommun har Blekingetrafiken haft målet att utrusta en attraktiv bytespunkt med cykelhus. De har vid varje investeringsomgång blivit portprioriterade men har stor betydelse för

att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Ett finns fortsatt ett stort behov att utveckla dessa bytespunkter. Minst ett cykelhus i varje kommun men i flera kommuner finns det platser utöver resecentrum som har behov av cykelhus. Längs E22 som exempelvis i Listerby och i Pukavik behöver på attraktiva bytespunkter utvecklas med cykelhus och fler pendlarparkeringar.

Måste neddragningar i trafiken genomföras så kommer det få betydande konsekvenser för resandet. Den trafik som har minst resor är fullt finansierad av kommunerna. Ska neddragningar göras i allmän kollektivtrafiken blir det med stor sannolikhet ett kännbart inkomsttapp avseende biljettintäkter samt lägre resande och lägre kundnöjdhet. Det vill säga tvärt emot målen både i gällande och kommande trafikförsörjningsprogram. Målbilden måste vara i linje med resurserna. Som underlag för behov av extra budgetmedel redovisas kalkyler över hur mycket som behövs och vad effekten förväntas bli, samt hur lång tid det kommer att dröja tills effekthemtagning uppstår. Fundera också på om det finns några alternativa vägar att gå eftersom det inte finns extra medel, eller om en satsning hos er ger möjligheter till effektiviseringar eller besparingar i andra verksamheter.

För varje planerad insats anges även vilket eller vilka långsiktigt strategiska inriktningsmål insatsen bidrar till att uppfylla, det kan vara ett eller flera. Resonera också kring vilken effekt insatsen har på målen: liten-medel-stor.

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. Investeringar sker löpande från 2017 och investeringsutgifter för den kommande 5-årsperioden är aviserade i budgetarbetet för de kommande 5 åren. Investeringarna följs upp löpande och prognos lämnas i delårsbokslut under året.

Indikator

Indikator	Ingångsvärde (ange mättdpunkt)	Målvärde	Uppföljning: frekvens och källa
Utfall investeringar	-	Ej överstiga beslutad investeringsbudget 2020	Delårsbokslut och årsredovisning, Ekonomisystemet

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

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

Samtliga nämnder ska säkerställa att den beslutade investeringsplanen följs.

Trafikverksamheten är inne i en för verksamheten intensiv investeringsfas. Investeringsbudgeten för de närmaste 5 åren omfattar upprustning av Öresundståg som påbörjats men är försenad,

installation av ERTMS (European Rail Traffic Management System) som är planerad och en förutsättning för att tågen ska kunna köra över Öresundsbron samt att nytt biljett- och betalsystem ska vara på plats i mitten av december 2019. Utöver det är löpande investeringar om mindre belopp budgeterade för hållplatsinvesteringar mm.

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

Budget

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

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

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

Budgetram 2020 enligt planeringsdirektiv: 339 327,8 tkr (netto) Uppräkning har skett med 2,4 % generellt. När Blekingetrafiken var medlemsägt (t.o.m. 2018-12-31) var uppräkningsgraden 2,5 % givet en intäktsökning för biljettintäkter. Ett intäktskrav om 3 mnkr för 2020 finns i planeringsdirektivet, trots det är uppräkning för drift 2,4 % liksom 2019. Över två år innebär det en urholkning av driftsbudgeten med ca 1 mnkr.

Medel för kapacitetsåtgärder är endast budgeterade 2019 och ingår ej i ovanstående belopp, Motsvarar 3 994 tkr i 2020 års värde. Kapacitetsåtgärder har genomförts främst i rusningstid men också anropsstyrd trafik för att få en levande landsbygd med möjligheter till pendling till och från arbete och skola. Satsning på anslutning till tidiga och sena tåg till/från Stockholm är en annan lyckad satsning som kunnat genomföras.

Dubbla kostnader för verkstad juni 2020 – december 2020 då underhåll för Öresundståg flyttas från DSB i Danmark till ny verkstad utanför Hässleholm beräknad kostnad 2 559 tkr (engångskostnad). Denna kostnad är som det står en engångskostnad 2020 och inte valbar då beslut tagits i konsortiet för de regioner som samäger Öresundstågen innan samgåendet till ny region.

Investeringsplan

Underlag till investeringsplan för tåginvesteringar har tagits fram i samråd med Öresundstågs anlitade fordonsförvaltare. Vad gäller övriga investeringar har ett internt arbete gjorts. Det högre beloppet 2021 beror på Trafikverkets omläggning av E22 Lösen – Norra Binga för mötesfri väg som medför att tre större hållplatser (sex hållplatslägen) behöver anläggas.

De största investeringsposterna under perioden är upprustning av Öresundståg 24,5 mnkr och ERTMS 13,2 mnkr. Vad gäller ERTMS kommer uppdaterad information från fordonsförvaltarna under september månad. Installation av ERTMS är en förutsättning för att tågen ska få köra över Öresundsbron.

Skillnaden mellan nedanstående förslag är en framflyttning i regionstabens förslag avseende ERTMS vilket reducerar investeringen under perioden med 5,3 mnkr. I trafiknämndens förslag är upprustning framflyttat från 2020 till 2021, vilket ej är fallet i Regionstabens förslag. Detta innebär ingen ekonomisk förändring i 5-årsplanen men ger likviditetsutrymme 2020. Dessutom har reserv för oförutsedda kostnader om 5,0 mnkr tagits bort.

Trafiknämndens förslag till Investeringsplan för trafiknämnden 2020-2024						
Trafiknämnden	2020	2021	2022	2023	2024	Summa perioden
Tåginvesteringar	4 877	21 201	13 941	8 178	4 700	52 897
Övriga investeringar (hållplatsunderhåll mm)	500	950	500	500	500	2 950
Summa Trafiknämnden	5 377	22 151	14 441	8 678	5 200	55 847

Regionstabens förslag till Investeringsplan för trafiknämnden 2020-2024						
Trafiknämnden	2020	2021	2022	2023	2024	Summa perioden
Tåginvesteringar	10 039	10 039	12 941	7 179	2 379	42 577
Övriga investeringar (hållplatsunderhåll mm)	500	950	500	500	500	2 950
Summa Trafiknämnden	10 539	10 989	13 441	7 679	2 879	45 527

IT-investeringar som avser Blekingetrafiken återfinns i Regionservice investeringsplan. Förslag har tagits fram av Blekingetrafikens medarbetare för åren 2020–2024. För åren 2020–2021 finns främst medel för fortsatta investeringar i nytt biljettsystem. Andra investeringsbehov är ersättning av nuvarande system för serviceresor, ersättning av kundtjänstsystem som ej kan integreras med det nya biljettsystemet utan betydande merkostnader, fakturering av serviceresor för att möjliggöra kontantfria resor samt samfakturerings inom regionen, utrustning försäljning i skärgården där endast temporära lösningar finns samt CRM – ett nytt digitalt verktyg för att kunna möta och serva kunder med en samlad lösning och därmed kunna ersätta manuella rutiner. Medel saknas i utskickat förslag åren 2021–2024 för fortsatta investeringar i nytt biljettsystem med 21 miljoner kronor. Investeringar krävs för att i ännu högre grad säkra intäkter, få förutsättningar för ett komplett biljett- och betalsystem som är integrerat med uppdaterad plattform inkl. digitala ombud, ny resesök, bokning

serviceresor, skol- och företagsportal. Uppskattat behov 2021–2024 bygger på vad som är känt i dagsläget.

Effektivisering och prioriterade nya verksamheter

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

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

Uppräkning för driftskostnader har gjort 2019 med 2,4 %, samma uppräkningsfaktor gäller 2020 enligt planeringsdirektiv 2020. Detta innebär en reduktion av ramen med ca 1 mnkr 2019–2020 jämfört med modellen för finansiering i kommunalförbundet. Vad gäller förhoppningar om att samgående med landstinget skulle ge stordriftsfördelar har detta inte varit fallet. Högre kostnader för mobiltelefoni, försäkringar, förbrukningsmaterial mm har inneburit det motsatta. Upphandlingsprocessen har också inneburit svårigheter att vara kostnadseffektiva då långa ledtider försvårar.

Blekingetrafiken är ålagda ett besparingskrav om 7 mnkr 2021 samtidigt som upphandling av Serviceresor kommer att innebära en kännbar prisförändring jämfört med planeringsdirektivets indextal. Detta innebär att trafikneddragningar komma att behöva genomföras. I första hand bör i så fall Pågatågstrafiken i Blekinge provas.

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

Blekingetrafikens stab
Maria Purnell

2019-08-13

Ärendenummer 2019/01593
Dokumentnummer 2019/01593-1

Till Regionstyrelsen

Begäran om medel från reserven avseende sommarkort skolungdom 2019

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen besluta

1. att omfördela 3,0 mnkr från reserven till trafiknämnden för att täcka underskott avseende sommarkort skolungdom 2019

Sammanfattning

Under 2018 kunde ungdomar i årskurs 6–9 i grundskolan och år 1 och 2 på gymnasiet resa fritt i Blekinge med kollektivtrafiken genom statlig finansiering (tillköp). Denna satsning blev endast ettårig. Blekingetrafiken införde 4 mars 2019 första delen av det nya biljettsystemet genom en app och samtidigt infördes nya priser och produkter. Barn som reser med appen får 40 procent rabatt medan ungdomar får 25 procent på samtliga produkter. Regionfullmäktige beslutade att regionstyrelsen ska omfördela medel från reserven under förfogandeanslaget under 2019 för sommarkort skolungdom 2019 enligt inkommen motion från Vänsterpartiet.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Bilagor

- Protokollsutdrag regionstyrelsen 5 juni 2019 avseende sommarkort skolungdom 2019
- Protokollsutdrag regionfullmäktige 19 juni 2019 avseende sommarkort skolungdom 2019

§ 221/19

Ärendenummer: 2019/00789

Svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar

Regionstyrelsen beslutar att föreslå regionfullmäktige besluta

1. Att bifalla motionen

Reservationer

Mot beslutet reserverar sig alliansen (M,C,KD,L) till förmån för sitt avslagsyrkande.

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.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande: Svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar

Bilaga: Motion om sommarlovskort för våra ungdomar

Bilaga: Protokollsutdrag § 45 trafiknämnden angående svar på motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Bilaga: Protokollsutdrag § 164 arbetsutskottet angående svar på motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Förslag till beslut

Erik Ohlson (V) yrkar bifall till motionen.

Christina Mattisson (S) yrkar bifall till motionen.

Nils Ingmar Thorell (L) yrkar avslag till motionen.



Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på Erik Ohlsons (V) och Christina Mattissons (S) bifallsyrkande mot Nils Ingmar Thorells (L) avslagsyrkande och finner propositionen på avslag vara med övervägande ja-besvarad.

Votering begärs

Följande voteringsproposition ställs och godkänns.

Den som vill bifalla motionen röstar ja, den som avslå motionen röstar nej.

Vinner ja så har regionstyrelsen biträtt Erik Ohlsons (V) och Christina Mattissons (S) bifallsyrkande.

Omröstningsresultat

Vid votering avgavs 9 ja-röster och 6 nej-röster och 0 avstår.

	Ja	Nej	Avstår
Lennarth Förberg (M)		x	
Emma Stjernlöf (M)		x	
Erik Lindborg (KD)		x	
Nils Ingmar Thorell (L)		x	
Markus Alexandersson (S)	x		
Teo Zickbauer (S)	x		
Kjell-Åke Karlsson (S)	x		
Christel Friskopp (S)	x		
Erik Ohlson (V)	x		
Björn T Nurhadi (SD)	x		
Göran Eklund (SD)	x		
Camilla Karlman (SD)	x		
Christina Mattisson (S)	x		
Lars Karlsson (C)		x	
Alexander Wendt (M)		x	
	9	6	0

Regionstyrelsen beslutar att bifalla motionen.

Protokollet ska skickas till
Regionfullmäktige

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande



§ 132/19

Ärendenummer: 2019/00789

Svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar

Regionfullmäktige beslutar i enlighet med regionstyrelsens förslag

1. Att bifalla motionen
2. Att omedelbart justera paragrafen

Reservationer

Mot beslutet reserverar sig alliansen i regionfullmäktige till förmån för sitt avslagsyrkande.

Sammanfattning

Förelåg ärende nr 13 angående svar på motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Regionstyrelsen har vid sitt sammanträde den 5 juni 2019, § 221 behandlat ärende angående svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar.

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.

Efter föredragning av ärende uppstod överläggning, varvid, Erik Ohlson (V), Carl-Göran Svensson (M), Lars Olsson (SD), Andreas Saleskog (S), Peter Christensen (L), Christina Mattisson (S), Nina Edlund (M), Björn Tenland Nurhadi (SD), Per-Ola Mattsson (S), Egzonita Maxhuni (S), Lennarth Förberg (M), Camilla Karlman (SD), Teo Zickbauer (S), Linda Ekström (S), Magnus Johansson (S), Kalle Sandström (S), JanAnders Palmqvist (S), Lennarth Förberg (M), har ordet.

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande



Under punkten ajourneras sammanträdet i 15 minuter mellan kl. 16.35-16.50 för överläggningar.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande: Svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar

Bilaga: Motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Bilaga: Protokollsutdrag § 45 trafiknämnden angående svar på motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Bilaga: Protokollsutdrag § 164 arbetsutskottet angående svar på motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Bilaga: Regionstyrelsens beslut angående svar på motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Bilaga: Protokollsutdrag § 221 regionstyrelsen angående svar på motion om sommarlovskort för våra ungdomar.

Förslag till beslut

Erik Ohlson (V) yrkar bifall till motionen

Andreas Saleskog (S) yrkar bifall till motionen samt yrkar att ärendet ska omedelbart justeras.

Christina Mattisson (S) yrkar bifall till motionen

Egzonita Maxhuni (S) yrkar bifall till motionen

Camilla Karlman (SD) yrkar bifall till motionen

Lars Karlsson (C) yrkar för alliansen, avslag på motionen i sin helhet.

Beslutsgång

Ordförande ställer proposition på regionstyrelsens förslag att bifalla motionen mot alliansens avslagsyrkande och finner propositionen på bifall till motionen vara med övervägande ja-besvarad.

Votering begärs

Följande voteringsproposition ställs och godkänns.

Den som vill rösta bifall till motionen röstar ja och den som vill avslå motionen röstar nej.

Vinner nej så har regionfullmäktige beslutat att avslå motionen.

Omröstningsresultat

Vid votering som verkställs med upprop avgavs 33 ja-röster och 22 nej-röster, samt 2 frånvarande (bilaga 2).

Regionfullmäktige har biträtt att bifalla motionen.

Justerandes signatur

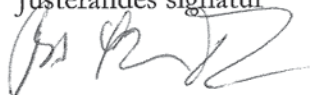


Utdragsbestyrkande



Protokollet ska skickas till
Blekingetrafiken
Trafiknämnden

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande



Marknad och försäljning
Blekingetrafiken
Anna Claesson

2019-08-14

Ärendenummer 2019/01599
Dokumentnummer 2019/01599-1

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

Utredning kostnader Sommarkort skolungdom 2020

En fortsatt satsning på fria resor för skolungdomar liksom 2019 innebär ett resursbehov om 3,1 miljoner för år 2020. Beslut om att skolungdomar i Blekinge skulle få ett gratis sommarkort sommaren 2019 beslutades i regionfullmäktige den 19 juni. Ca 12 000 sommarkort har skickats ut till de skolungdomar som vårterminen studerade i åk 6 till åk 2 i gymnasiet och som var skrivna i Blekinge eller som studerat i Blekinge. Eftersom sommarkortsperioden slutar den 18 augusti har vi i dagsläget ingen statistik på resandet.

Kostnaderna är uppskattade och de baseras på försäljningen 2017 jämfört med 2018 och anpassning har gjorts till årets prissättning:

- Försäljningen av enkelbiljetter sjönk med ca 680 tkr
- Försäljningen av reskassebiljetter sjönk med ca 880 tkr
- Försäljningen av periodkort sjönk med ca 150 tkr
- Försäljningen av Sommarkort sjönk med ca 850 tkr
- Kostnader kort, porto, information mm ca 500 tkr

Summa kostnader 2019 beräknas till ca 3,1 mkr

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår Regionstyrelsen föreslå Regionfullmäktige besluta

1. att godkänna utredningen



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)

Blekingetrafikens stab
Maria Purnell

2019-08-13

Ärendenummer 2019/01595
Dokumentnummer 2019/01595-1

Till Trafiknämnden

Avrapportering intern kontroll 2019 för trafiknämnden

Förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar

1. Att godkänna resultatet av intern kontroll, kontrolltillfälle 1, enligt bilaga 1.

Sammanfattning

Enligt gällande reglemente ska trafiknämnden utvecklingsnämnden fastställa en intern kontrollplan för sin verksamhet. Trafiknämnden tog beslut om intern kontrollplan innevarande verksamhetsår den 28 februari i år.

De flesta interna kontrollerna ska enligt detta beslut följas upp mer än en gång per år. Detta beslut avser årets första kontrolltillfälle och kontrollerna är utförda under augusti månad och omfattar årets första sju månader.

Resultatet påvisar god kontroll inom samtliga områden, se bilaga 1.

Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Bilaga

- Resultatredovisning, uppföljning intern kontroll trafiknämnden, tillfälle 1

Dokumentnamn: Intern kontrollplan 2019, uppföljningstillfälle 1		Revision: 01
Dokumenttyp: Rapportering	Dokumentnummer:	
Detta dokument gäller för: Trafiknämnden	Funktionsområde: Blekingetrafiken	
Dokumentansvarig: Maria Purnell	Beslut av: Trafiknämnden	
Beslut datum: 20190829	Nästa revidering: I samband med årsbokslut	

Bilaga 1, Intern kontrollplan 2019, kontrolltillfälle nr 1

Trafiknämnden tog beslut på nämndssammanträde den 28 februari 2019, om intern kontrollplan avseende nämndens verksamhet.

Beslutet innehåller fem kontrollområden med ett till fyra kontrolltillfällen under året 2019, den sista i samband med årsbokslut. Denna uppföljning avser kontrolltillfälle nr 1 2019.

Intern kontroll 1: ” Risken att vi inte efterlever Region Blekinges riktlinjer gällande representation”

Metod: Stickprov. Kontroll av utformad verifikation kring representation, utifrån representationspolicy. Verifikationslista från ekonomisystemet Raindance för perioden januari - juli 2019 avseende extern och intern representation. Samtliga poster >1000 kr har granskats utifrån gällande riktlinjer för representation.

Resultat: Samtliga poster har korrekta underlag bifogade.

Internkontrollen bedöms god.

Intern kontroll 2: ”Risken att vi inte efterlever region Blekinges riktlinjer gällande konferens”

Metod: Stickprov. Kontroll av utformad verifikation kring konferens utifrån Riktlinjer vid konferens.

Verifikationslista från ekonomisystemet Raindance för perioden januari – juli 2019 konto för arrangörskostnad konferens. Samtliga poster har granskats utifrån gällande riktlinjer för representation.

Resultat: samtliga poster har korrekta underlag bifogade.

Internkontrollen bedöms god.

Intern kontroll 4: ” Risken att fattade beslut, i nämnden, inte följs upp”

Metod: Granskning av samtliga av nämnden fattade beslut.

Resultat: Samtliga av nämnden fattade beslut har följts upp för perioden januari – juli 2019 och är i sin ordning. Internkontrollen bedöms god.

Intern kontroll 5: ” Risken att privata utförare ej följer lagstiftning och gällande avtal för verksamheten”

Metod: Stickprov. Kontroller genomförs löpande på såväl bussar vid depåerna i länet som på de fordon som används för serviceresor. I båda fallen läggs utfallet av dessa kontroller in i verksamhetssystemet Frida som en godkänd kontroll eller en kontroll med anmärkning.

Kontroll med anmärkning ska åtgärdas inom 10 dagar. Om en anmärkning inte åtgärdas i tid utgår vite. I stort åtgärdas anmärkningar inom angiven tid.

I systemet (FRIDA) följs även använt drivmedel, antal körda mil per kvartal, fordonsålder, besiktningar, försäkringar samt fordonsskatt upp och detta sköts väl.

Slutsats: Internkontrollen är god.

Internkontrollplan uppföljning av fattade beslut Region Blekinge 2019-08-06, Trafiknämnden

Protokoll	Kontrollmoment	Återstår att åtgärda
Regionstyrelsen 2018-02-07	Verkställda fattade beslut	Tågstrategi trafiknämnden, återstår från "gamla" Region Blekinge
Protokoll 2019-01-07	Ej verkställt §7	OK
Protokoll 2019-02-28	OK	OK
	§ 10 Förfogandeanslaget	OK Beslut tagit i RS 2019-03-27 § 77
	§ 12 Avropa regionalstågsfordon	OK Beslut RS 2019-04-24 § 172
	§ 15 Ändring av delegation	RS beslut 2019-06-05 § 218, återkomma med förslag RS 18 september
Protokoll 2019-04-05	§ 27 Nettoresultat ersätter IPDK	Återremiss till nämnden RS 2019-06-05 § 219
	§ 28 Internränta 2019	OK Beslut RS 2019-06-05 § 190
	§ 29 Ökad intäktsram 2019	OK Beslut RS 2019-06-05 § 190
	§ 30 Priser trafik Utklippan	OK Beslut RS 2019-06-05 § 220, RF 2019-06-18 § 129
	§ 31 Tilläggstrafik 2019/2020	OK Beställningar från kommunerna
	§ 38 Definition senior	OK beslut TN 2019-05-23 § 46
Protokoll 2019-05-23	§ 42 Internremiss funktionshinderpolitisk policy	Ej behandlad i RS och RF
	§ 45 Sommarlovskort för ungdomar	OK Beslut RS 2019-06-05 § 221, RF 2019-06-18 § 130
		OK Beslut RS 2019-06-05 § 190, reservera 3 mkr i inkomstbortfall
	§ 48 TFP Remissversion	OK Beslut RS 2019-06-05 § 222
Inkomna remisser (inkomna och besvarade , ej besvarade)		
Kameraövervakning i kollektivtrafiken - ett enklare förfarande, Remiss besvarad i TN 2019-05-25 § 43		
Återremisser		
Nettoresultat ersätter IPDK, återremiss från RS enligt ovan		
Motion och medborgarförslag		
Sommarlovskort för unga	Beslutad enligt ovan	OK

Internkontrollen är god!
Karlskrona 2019-08-12

Ingrid Ljungqvist

Avdelning för regional tillväxt
Magnus Forsberg

2019-08-06

Ärendenummer 2019/01390
Dokumentnummer 2019/01390-2

Till regionstyrelsen

Positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslår regionstyrelsen besluta

1. att godkänna positionspapper för kollektivtrafiken inom Regionsamverkan Sydsverige.
Beslutet gäller under förutsättning att medlemsorganisationerna fattar likalydande beslut.
2. att omedelbart justera paragrafen

Sammanfattning

Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier, en ökad tillväxt och en hållbar utveckling. Dokumentet innehåller en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040. Restid är en viktig parameter där Blekinges tvåtimmarsmål mellan Karlskrona och Malmö stöds av dokumentet. Positionspapperet beskriver nuläge, utmaningar, vad regionerna är eniga om, målbild och gemensamma ställningstagande. Det presenterar tre perspektiv på kollektivtrafiken i Sydsverige; resenärens, trafikeringens och samhällets.

I Sydsverige är det sex regioner som samverkar politiskt sedan hösten 2015 över regiongränserna inom de flesta politikområden genom Regionsamverkan Sydsverige (RSS). Regionerna är Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne. Vid styrelsemöte i RSS 9 maj beslutades om positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige och föreslår medlemsorganisationerna godkänna detsamma.

Orsaken till förslaget om omedelbar justering är att beslut från samtliga regioner ska presenteras på styrelsemöte för RSS 26 september.

Den gemensamma målbilden bör biläggas regionernas trafikförsörjningsprogram och beaktas i planering och utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur i södra Sverige.

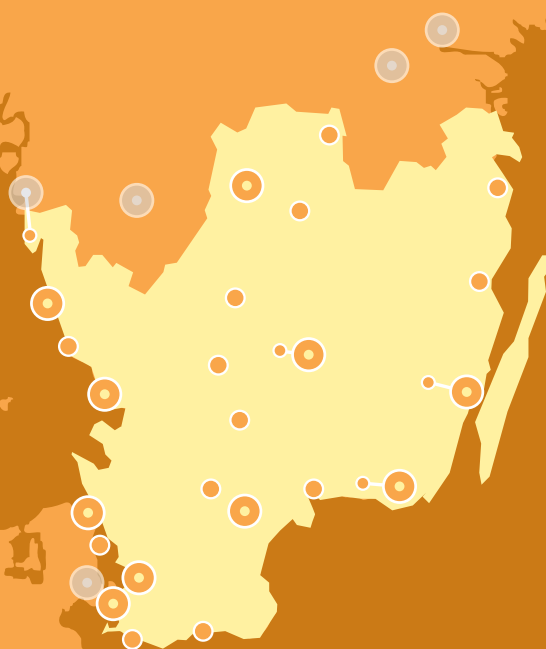
Karlskrona enligt ovan

Sören Bergerland
Trafikdirektör

Bilaga

- Positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige, dokumentnummer 2019/01390-1
- Underlag till positionspapper, dokumentnummer 2019/01390-3

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE



POSITIONSPAPPER
KOLLEKTIVTRAFIK

2019

KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE

Vi sex regioner i Sydsverige; Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne samverkar politiskt från hösten 2015 över regiongränserna inom de flesta politikområden.

Vi gör det bland annat inom kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet för ett helhetstänkande på samhällsutvecklingen.

Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt.

Kollektivtrafiken är en förutsättning för att nå flera viktiga samhällsmål som regional tillväxt och en

hållbar utveckling. Kollektivtrafikens strukturbildande funktion i samhällsplaneringen betonas allt oftare. Genom en samplanering av ortsutveckling, bostäder och behovet av resor till arbete, studier och service skapas ett attraktivt Sydsverige.

I kollektivtrafiken ska människor i alla åldrar, med olika bakgrund och med olika förmågor kunna ta sig fram och känna sig trygga. Kollektivtrafiken är också en föregångare i omställningen till fossilbränslefria transporter och är därför ett gott miljöval.

Det är viktigt att minska restiden mellan tillväxtmotorerna. Realistiska tidtabeller kombinerat med en förstärkt infrastruktur ger möjlighet att leverera restider som är tillförlitliga. Järnvägssystemens

kapacitet måste stärkas och pålitligheten säkras så att resenärerna kan känna tillit till tågsystemen som transportmedel.

Närheten mellan tillväxtmotorerna förväntas bli allt viktigare för den fortsatta utvecklingen och tillväxten i södra Sverige. Därför behöver vi fortsätta att utveckla och förbättra den storregionala trafiken. Regionsamverkan Sydsverige har i "Positionspapper för Infrastruktur & Transport 2016" enats kring begreppen tillväxtmotorer och regionala kärnor för att beskriva orters vikt och förmåga att generera tillväxt också för sitt omland. En fortsatt utveckling av transportsystemet för ett Sammanknutet Sydsverige är ett prioriterat område.

Vi vill utveckla kollektivtrafiken utifrån resenärens, trafikeringens och samhällets perspektiv. En underlagsrapport till positionspapperet beskriver bland annat regionernas egna målsättningar och ambitioner för en gränsöverskridande kollektivtrafik – men det är tillsammans som vi kan göra skillnad.

EN GEMENSAM MÅLBILD

Vi presenterar en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040.

Den gemensamma målbilden bör biläggas de ingående regionernas trafikförsörjningsprogram och beaktas i planering och utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur i södra Sverige.



Lennarth Förberg
Regionstyrelsens ordförande
Region Blekinge



Mikaela Waltersson
Regionstyrelsens ordförande
Region Halland



Maria Frisk
Regionstyrelsens ordförande
Region Jönköpings län



Anders Henriksson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kalmar län



Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande
Region Kronoberg

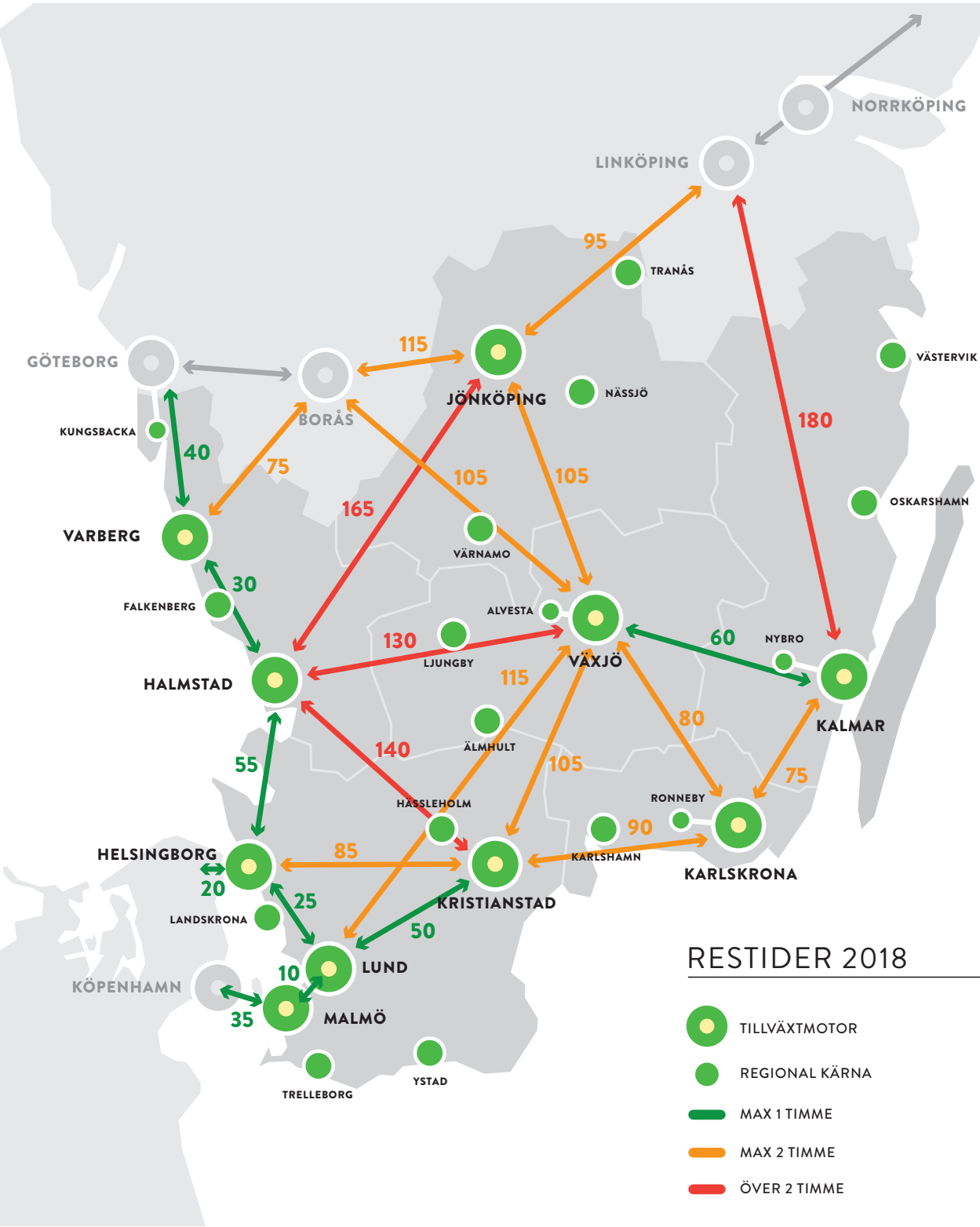


Carl Johan Sonesson
Regionstyrelsens ordförande
Region Skåne

NULÄGE 2018

Varje region arbetar för att på bästa sätt möta människors behov av kollektiva resor inom sin region. Idag arbetar, studerar och reser vi på ett annorlunda sätt än förr. Vi rör oss i en större geografi, men inte nödvändigtvis varje dag. Det gör de gränsöverskridan-

de resorna i en storregional kontext både vanligare och viktigare. Det ställer också nya krav på de kollektiva resorna som måste kunna användas för arbete, studier eller vila. Nya resmönster ökar vårt behov av samverkan!



DET HÄR ÄR VÅRA UTMANINGAR

Idag möts resenären fortfarande av:

- Flera olika system för att planera, boka och betala för sin gränsöverskridande resa.
- Att trafikutbudet är lägre över de administrativa gränserna.
- Att taxorna är högre över de administrativa gränserna.
- Att regelverken skiljer sig mellan olika trafikorganisatörer.
- Att restiderna är långa jämfört med bilen och inkluderar byten som skapar osäkerhet.

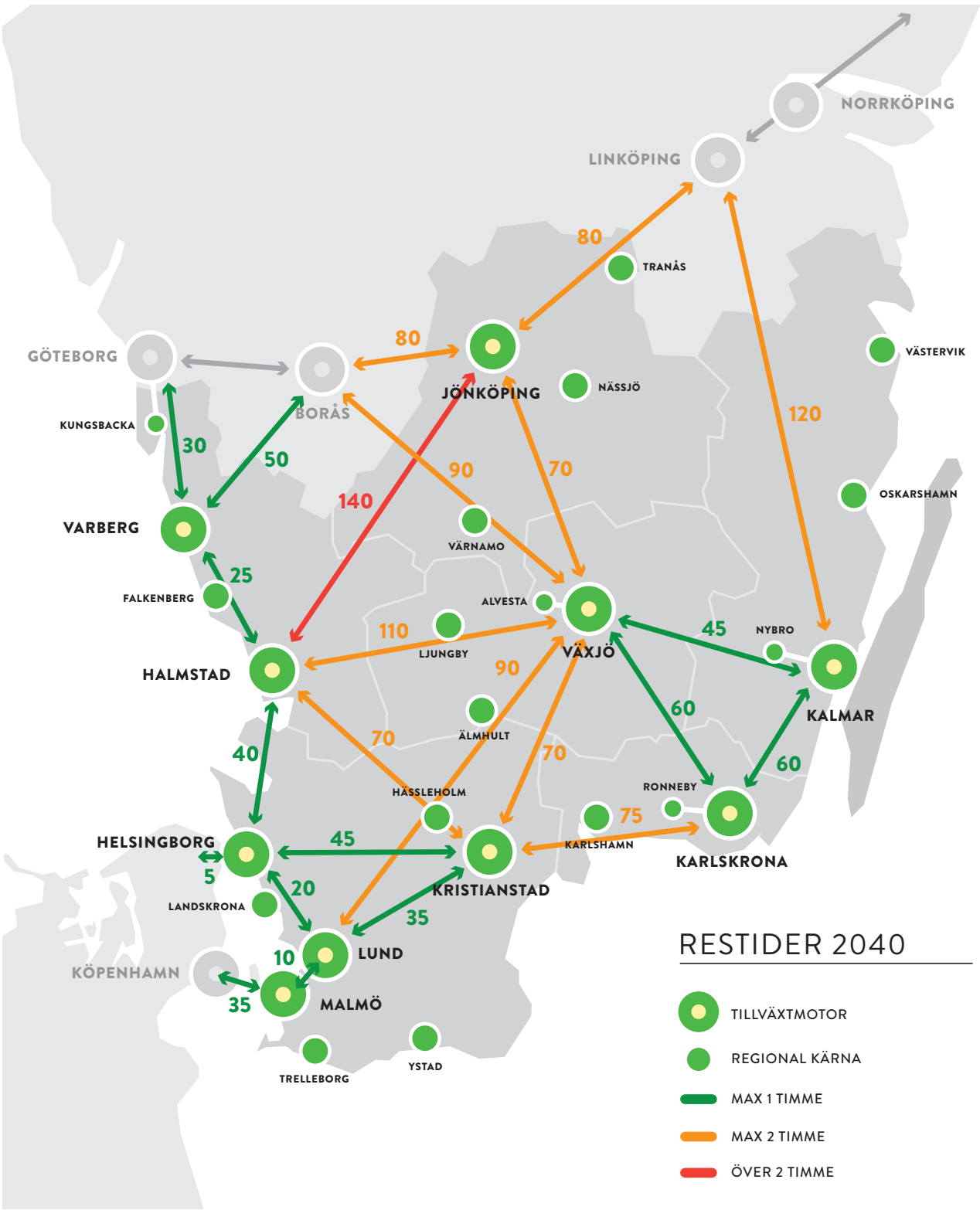
DET HÄR ÄR VI ENIGA OM

De sex sydsvenska regionerna är i sina styrdokument eniga om att:

- De kollektiva gränsöverskridande resorna behöver bli fler för att utveckla Sydsverige.
- Restiderna för de gränsöverskridande kollektiva resorna behöver bli kortare och turtätheten öka.
- Tågresor är oöverträffade för att snabbt transportera stora grupper resenärer i starka stråk.
- Kollektivtrafiken är viktig som strukturbildare för att nå en hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt i Sydsverige.
- Kopplingen mellan de regionala och interregionala trafiksystemen är viktig.

MÅLBILD FÖR ÅR 2040

Restidsmål för de regionöverskridande kollektiva resorna i södra Sverige fram till år 2040.



RESTID 1 TIMMA

Daglig arbetspendling sker främst på sträckor där restiden är högst 1 timma. Längre resor försvårar livspusslet. För att knyta ihop arbetsmarknader är restider som understiger 1 timma viktiga.

RESTID 2 TIMMAR

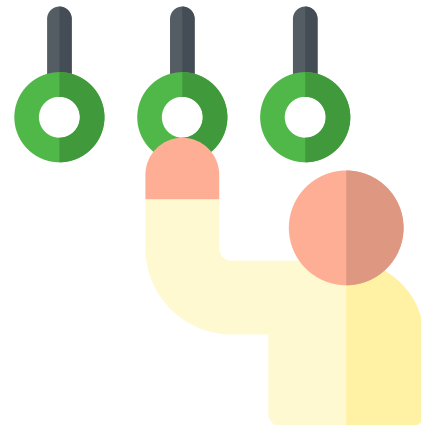
Restider på upp till 2 timmar kan genomföras med regelbundenhet om restiden görs användbar för arbete, studier eller vila. Storregionala resor bör understiga 2 timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige.

GEMENSAMMA STÄLLNINGSTAGANDEN KRING UTVECKLINGEN AV DEN GRÄNSÖVERSKRIDANDE KOLLEKTIVTRAFIKEN I SYDSVERIGE

Resenären

Kollektivtrafiken ska vara enkel att använda, erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor.

Restiderna i en gränsöverskridande storregional kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extra hög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela resan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgupper.



VAD BEHÖVER GÖRAS?

- Samordna biljett- och betalsystemen för kollektivtrafiken i Sydsverige
- Förenkla och förbättra informationen till resenären både före, under och efter resan
- Enhetligare regelverk gentemot resenären

Samhället

Kollektivtrafiken ska i de starka stråken erbjuda restider som är tydligt kortare än med bil.

Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort. Kollektivtrafiken måste samtidigt vara effektiv ur flera aspekter



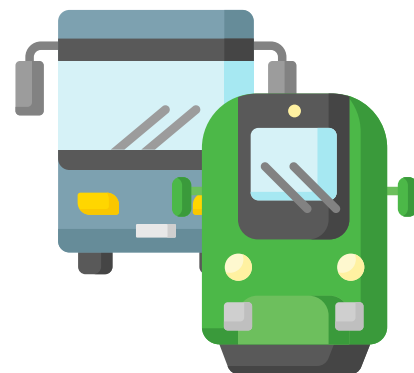
VAD BEHÖVER GÖRAS?

- De uppställda restidsmålen för kollektivtrafiken i Sydsverige bör läggas till grund för utvecklingen av infrastrukturen.
- Ta fram en gemensam lista för hur åtgärder för att knyta samman tillväxtmotorerna i Sydsverige ska prioriteras.
- Investera i infrastruktur som gör det möjligt för människor att bo, arbeta och studera i hela Sydsverige.

Trafikeringen

Kollektivtrafiken i Sydsverige ska knyta samman tillväxtmotorer och regionala kärnor och stärka deras samspel med sitt omland.

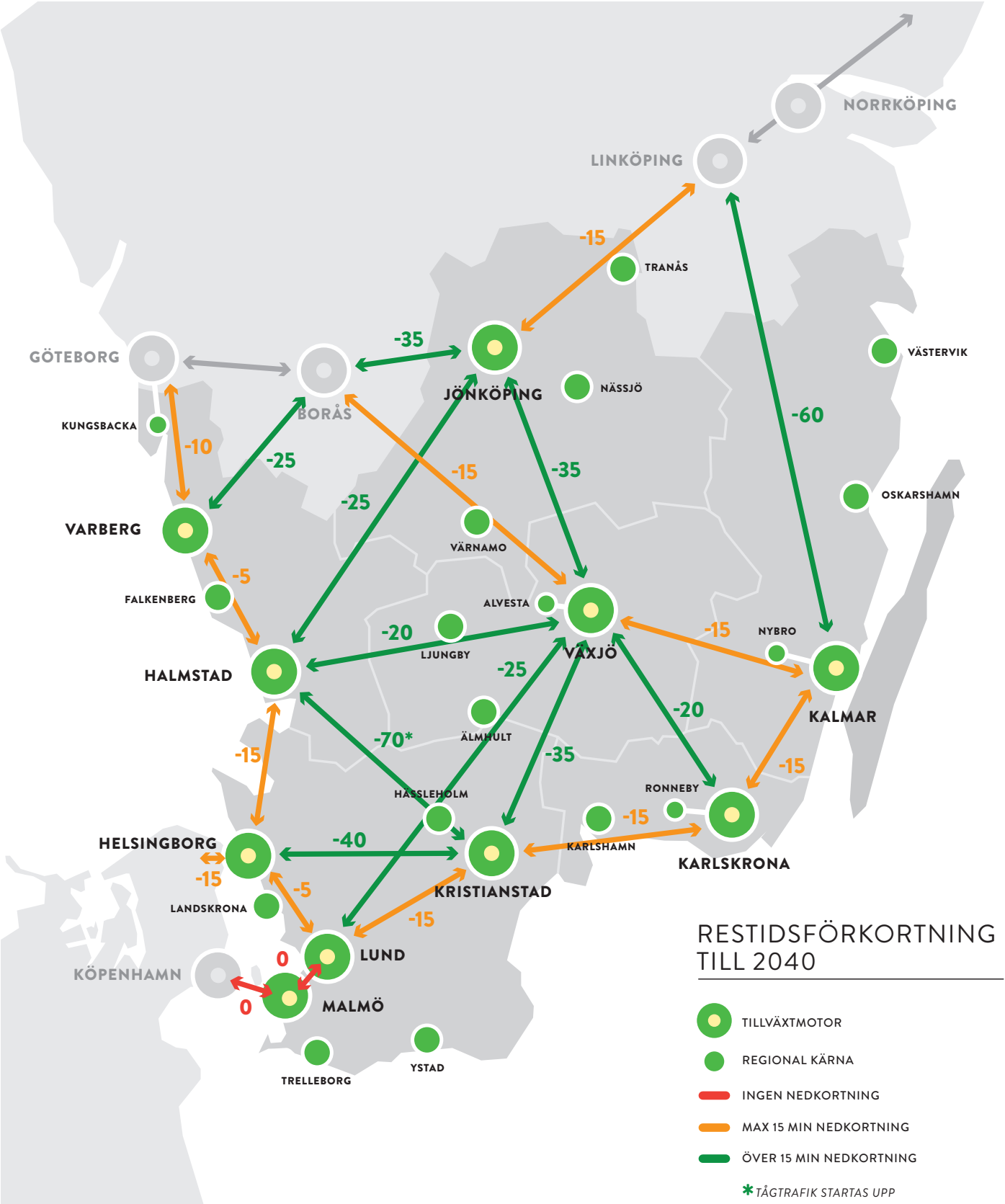
Tågbanorna i Sydsverige utgör en viktig grundstruktur för resandet eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. Sedan lång tid tillbaka knyter bland annat Öresundståg, Pågåtåg och Krösa-tåg samman våra regioner. Där tågbanor saknas kan snabba bussförbindelser, s.k. Bus Rapid Transit-system utgöra ett komplement.



VAD BEHÖVER GÖRAS?

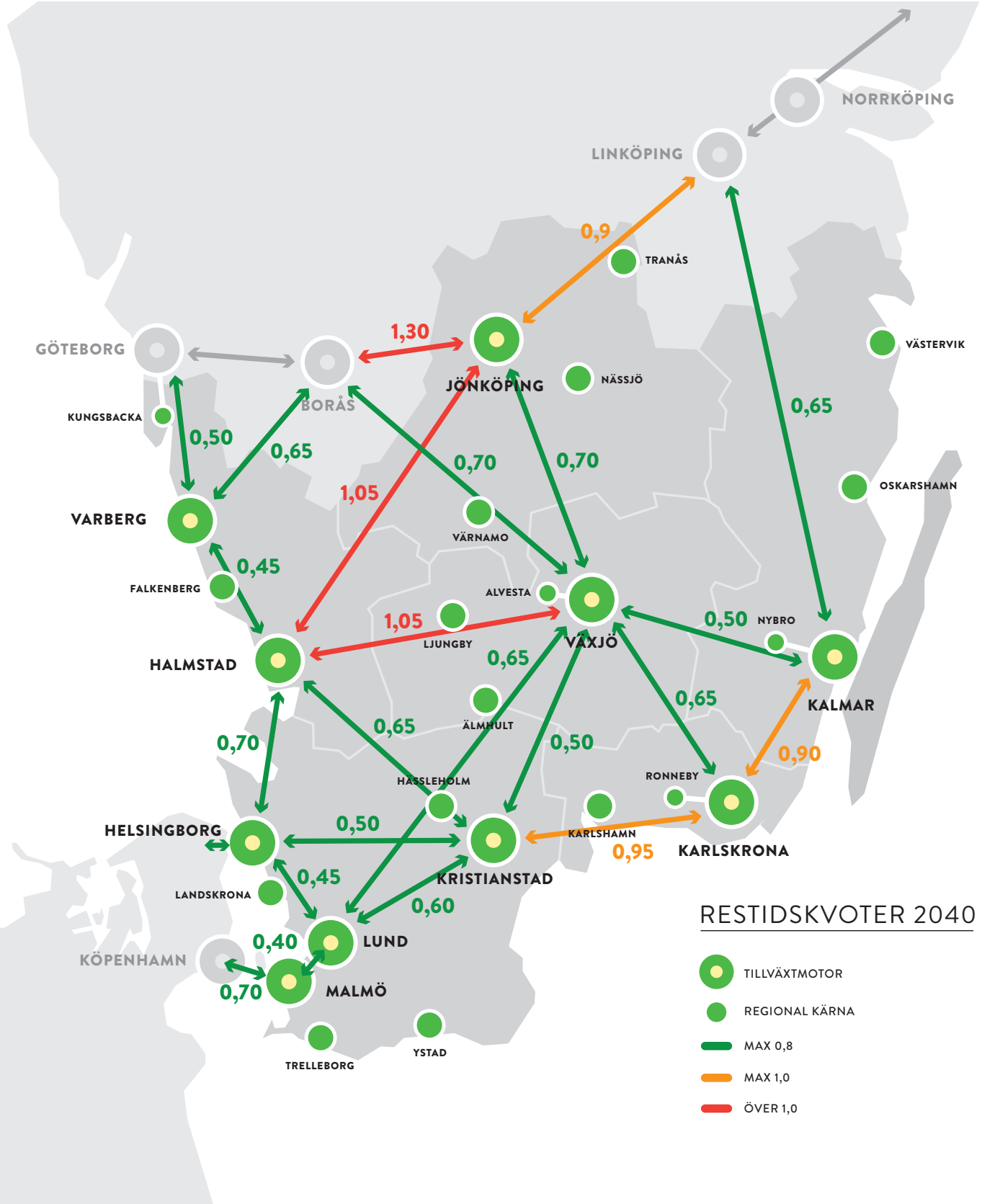
- Erbjud snabbare och tätare resor mellan Sydsveriges tillväxtmotorer
- Erbjud parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild
- Gör prissättningen av resorna oberoende av de administrativa gränserna
- Minska resornas miljöpåverkan

RESTIDSFÖRKORTNING TILL 2040



Bilden visar hur mycket restiden kan kortas mellan 2018 och 2040. För att restidsförkortningen ska uppnås krävs en realisering av både de gemensamma sydsvenska prioriteringarna och länens regionala transportplaner för de aktuella stråken.

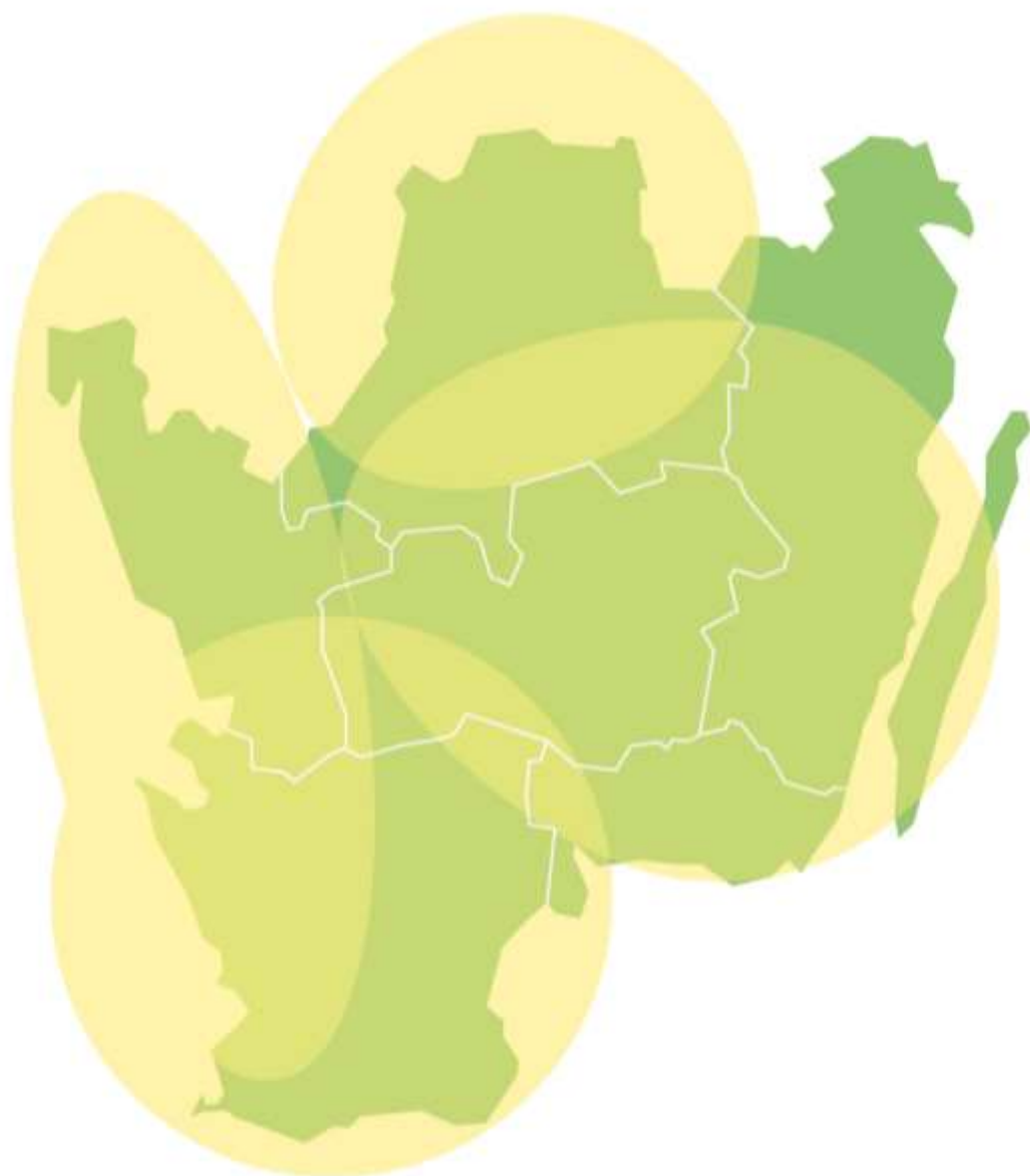
RESTIDSKVOTER 2040 (KOLLEKTIV RESA/BILRESA)



Restidskvot är skillnad i restid mellan kollektivtrafik och bil, är kvoten 1 tar resorna lika lång tid. En restidskvot på 0,5 innebär att resan med kollektivtrafik går dubbelt så snabbt som med bil. Kvot över 1 innebär att bilen är det snabbaste sättet att resa. Förutsättningen för att kollektivtrafikresan ska gå snabbare är att den sker med tåg.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE syftar till att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling i Sydsverige och i Sverige.





Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Underlag till positionspapper för en storregional sydsvensk kollektivtrafik

2018-08-24

Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige.

Underlag till positionspapper för en storregional sydsvensk kollektivtrafik

Datum	2018-08-24
Utgåva	Slutversion

Sammanställd av

Per Ålind

Fredmansvägen 1
392 36 Kalmar

Telefon 0706-19 83 48
E-post per_alind@hotmail.com

Organisationsnummer 520410-7030

Innehåll

1. BAKGRUND	3
2. KOLLEKTIVTRAFIKENS FUNKTION FRÅN NATIONELL HORISONT	5
3. KOLLEKTIVTRAFIKENS ROLL FÖR UTVECKLINGEN AV SYDSVERIGES REGIONER	7
3.1 <i>Blekinge</i>	7
3.2 <i>Halland</i>	9
3.3 <i>Jönköpings län</i>	11
3.4 <i>Kalmar län</i>	13
3.5 <i>Kronoberg</i>	15
3.6 <i>Skåne</i>	18
3.7 <i>Sammanfattning och analys</i>	22
4. TRE PERSPEKTIV PÅ EN GRÄNSÖVERSKRIDANDE SYDSVENSK KOLLEKTIVTRAFIK	23
4.1 <i>Resenärsperspektivet</i>	23
4.2 <i>Trafikeringsperspektivet</i>	24
4.3 <i>Samhällsperspektivet</i>	25
5. UTGÅNGSPUNKTER FÖR EN STORREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK I SYDSVERIGE	27
5.1 <i>Förslag på gemensam målbild</i>	28
5.2 <i>Sammanvägning av effekten av den föreslagna gemensamma målbilden</i>	31
6. FORTSATTA VÄGAR TILL EN STORREGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK	33
7. BILAGOR	34

1. Bakgrund

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) gav i sin handlingsplan för 2017 utskotten för Infrastruktur och Kollektivtrafik i uppdrag att påbörja arbete kring en långsiktig utveckling av Sydsveriges kollektivtrafik med fokus på det gränsöverskridande resandet och dess krav på tillhörande insatser i infrastrukturen.

Regionsamverkan Sydsverige

är en överenskommelse för att nå syftet att, med medborgarnas bästa för ögonen, utveckla samarbetet mellan verksamheterna i Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Landstinget Blekinge, Region Blekinge, Region Skåne, Kommunförbundet Skåne, Region Kronoberg, Region Halland och Region Jönköpings län.

Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt i Sydsverige i ekonomiskt, ekologiskt, kulturellt och socialt hänseende. Grunden för denna ambition ska vara en strävan efter en helhetsorienterad och långsiktigt hållbar utveckling.

Fokus för samarbetet i Regionsamverkan Sydsverige handlar framförallt om framtagande av gemensamma policyer och planer inom områdena regional utveckling, infrastruktur, kollektivtrafik, kultur samt hälso- och sjukvård.

Källa: <http://regionsamverkan.se/omregionsamverkansydsverige/>; 2018-08-10

Styrelsen för RSS gav 2016-11-24 kollektivtrafikutskottet i uppdrag att leverera ett så kallat positionspapper för kollektivtrafiken motsvarande det som tidigare gjorts för transportinfrastrukturen¹. Vid utskottets möte 2017-01-27 fick trafikdirektörerna Karl-Johan Bodell, Kalmar Länstrafik, och Carl-Johan Sjöberg, Jönköpings Länstrafik, i uppdrag att ta fram en struktur för ett positionspapper för långsiktig utveckling av kollektivtrafiken i de sex sydsvenska regionerna utifrån frågeställningen "Vilken trafik vill vi se 2050?". Dokumentet skulle förutom framtida trafik även innehålla en beräknad tidplan men behövde i övrigt inte vara direkt knutet till de begränsningar som finns i dagens infrastruktur.

Utskotten för infrastruktur och kollektivtrafik beslutade 2017-02-16 att ge kollektivtrafikutskottets arbetsgrupp i uppgift att bistå i detta arbete och betonade vikten av att även andra delar av tjänstemannaorganisationerna, särskilt de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) medverkar så att hela kollektivtrafikområdet blir belyst på ett bra sätt.

Uppdraget har därefter av utförarna utvecklats på följande sätt:

- **Inriktningen** ska vara att ta tillvara den flerkärniga strukturen i Sydsverige genom bra tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor och genom att stärka deras samspel med sitt omland.
- **Syftet** med uppdraget är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt.
- **Målet** med uppdraget är att ta fram en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med hjälp av kollektivtrafiken fram till år 2040².

¹ Regionsamverkan Sydsverige. 2016. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positions-papper infrastruktur och transport.

² Målfåret 2040 har valts för att inte komplicera bilden med en eventuell höghastighetsbana.



Begreppen tillväxtmotorer och regionala kärnor har utifrån den modell som lanserades i Skåne³ successivt under senare år vunnit insteg i nationell och regional planering. De har använts bland annat i RSS arbete med transportinfrastruktur⁴ samt även av Trafikverket i samband med arbetet för den nationella och de regionala transportplanerna.

Den definition av begreppen som används i denna rapport överensstämmer med den som användes i en gemensam analys av transportinfrastrukturen i Sydsverige⁵, se vidare bilaga 1. För Skånes del innebär det att Kristianstad i det här sammanhanget räknas som en regional tillväxtmotor medan Hässleholm klassificeras som en regional kärna med koppling till tillväxtmotorn Kristianstad.

Denna rapport utgör underlag för ett positionspaper avseende regionöverskridande kollektivtrafik som presenteras separat. Slutsatser som presenteras i den här rapporten bygger på analyser av adekvata nationella och regionala studier samt officiella dokument för de berörda sydsvenska regionerna (Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne).

Materialet till rapporten är framtaget och sammanställt i en samrådsprocess med deltagare från berörda RKM:

- Yvonne Aldentun, Landstinget Kalmar län
- Erik Andersson, Region Jönköpings län
- Magnus Forsberg, Region Blekinge
- Per Hansson, Region Kronoberg
- Arne Ingemansson, Region Halland
- Patrik Lindblom, Region Skåne
- Daniel Malmqvist, Region Kronoberg

Per Ålind har på uppdrag av uppdragstagarna varit behjälplig med att sammanställa rapporten och står även för de slutliga avvägningar som redovisas.

Under arbetets gång har ett flertal avstämningar gjorts med berörda organ inom RSS. En sammanställning av genomförda samråd återfinns i bilaga 2.

³ Strategier för det flerkärniga Skåne. Strukturbild för Skåne. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-10-10 och Kommunförbundet Skåne 2013-12-16.

⁴ Region Jönköpings län, Region Kronoberg, Landstinget i Kalmar län, Regionförbundet i Kalmar län, Region Blekinge, Landstinget Blekinge, Region Halland, Kommunförbundet Skåne och Region Skåne (2016). Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur & transport.

⁵ Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Utredning gjord av Ramböll på uppdrag av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. 2015-06-29.

2. Kollektivtrafikens funktion från nationell horisont

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet⁶. Därutöver har riksdagen beslutat om ett **funktionsmål** om tillgänglighet och ett **hänsynsmål** om säkerhet, miljö och hälsa.

Funktionsmålet säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. En av preciseringarna för funktionsmålet berör uttryckligen kollektivtrafik och anger att förutsättningarna för att välja **kollektivtrafik**, gång och cykel ska förbättras.

Hänsynsmålet säger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Transportsystemet, där kollektivtrafiken är en väsentlig del, förväntas således fylla många funktioner eller roller i samhället. I propositionen för de transportpolitiska målen⁷ beskrivs ett effektivt transportsystem som "en förutsättning för att nå generella samhällsmål som regional tillväxt och hållbar utveckling". I regeringens proposition om infrastruktur för framtiden⁸ beskrivs transportsystemet som en del av samhällsstrukturen som lägger grunden för tillgängligheten till bland annat jobb och bostäder. Kopplingar görs vidare till såväl klimatmål som krisberedskap och totalförsvar.

Klimatutmaningen specifikt och mer generellt arbetet med att åstadkomma en hållbar samhällsutveckling i linje med de 17 globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030⁹ kommer att öka efterfrågan på effektiva kollektivtrafiklösningar. Nationellt har en politisk inriktning lagts fast att Sverige ska vara ledande i genomförandet av agendan och i en successiv omställning till ett mer hållbart samhälle. Genomförandet innebär bland annat transformeringen till världens första fossilfria välfärdsland.



De tre ömsesidigt beroende dimensionerna i hållbar utveckling - den ekologiska, den ekonomiska och den sociala och kulturella - ska vara ledstjärnor för det planeringsarbete som sker på nationell, regional och lokal nivå.

Den **ekologiska eller miljömässiga dimensionen** handlar om hushållning med jordens resurser och skydd av ekosystem. Det är i sin tur en förutsättning för de ekosystemtjänster som krävs för människors välmående och en god livsmiljö. De mest kritiska miljöaspekterna är klimatförändringar, kraftig utarmning av biologisk mångfald, brutna kretslopp av näringsämnen och

Källa: RUS >>2025. Region Jönköping.

⁶ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>; 2018-07-04.

⁷ Regeringens proposition 2008/09:93. Mål för framtidens resor och transporter.

⁸ Regeringens proposition 2016/17:21. Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling.

⁹ Regeringen. Att förändra vår värld: Agenda 2030 för hållbar utveckling

spridning av miljögifter. Att minska de klimatpåverkande utsläppen kan ha en avgörande betydelse för den framtida samhällsutvecklingen.

Den ekonomiska dimensionen syftar till att skapa stabila och sunda ekonomiska förhållanden och en hållbar ekonomisk tillväxt som inte äventyrar miljön eller människors hälsa. Ett effektivt resursnyttjande är där ett viktigt medel som även kan bidra till livskvalitet för människor och en fortsatt god utveckling av samhället. För att bli ekonomiskt starkare är produktivitetsutveckling inom näringslivet och offentlig sektor samt förmågan att sälja nya varor och tjänster avgörande.

Den sociala och kulturella dimensionen bygger på alla människors lika värde där delaktighet, trygghet, jämlikhet och jämställdhet är styrande begrepp. En rättvis fördelning av resurser oavsett kön, ålder, etnicitet eller andra förutsättningar är central. Det ger förutsättningar för ett samhälle med välmående, kreativa och företagsamma individer byggt på mångfald och grundläggande demokratiska värderingar.

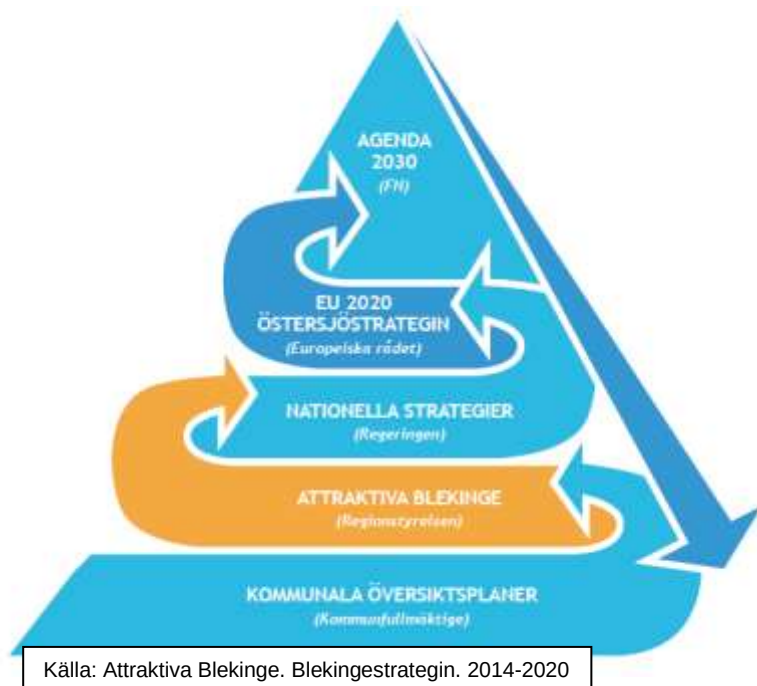
3. Kollektivtrafikens roll för utvecklingen av Sydsveriges regioner

Den följande presentationen har fokus på att beskriva hur frågor med anknytning till gränsöverskridande kollektivtrafik behandlats i olika centrala regionala dokument för tillväxt, utveckling och kollektivtrafik. Sammanställningen ska ses som ett försök till sammanfattning av vad de sex sydsvenska regionernas olika styrdokument redovisar om kollektivtrafiken och dess roll för samhällsutvecklingen.

3.1 Blekinge

Det övergripande styrdokumentet för **Blekinge**¹⁰ slår fast att utveckling handlar om och drivs av människor. Blekinges utveckling är därför beroende av förmågan att attrahera människor. God livskvalitet och ett rikt arbetsliv gör att människor vill och kan etablera sig i regionen. Den nämnda helhetsynen benämns Attraktiva Blekinge.

Särskilt intressant med strategin är att den sätter in den regionala nivån i såväl en internationell som en nationell och lokal kontext (se bild nedan).



Blekingestrategin ska fungera som styrmedel för regionala satsningar och utgår från de förhållanden som existerar i dag. I strategin poängteras vikten av ökad tillgänglighet mellan tillväxtmotorer och regionala kärnor i angränsande län.

Tillgänglighet är ett av fyra insatsområden i den regionala strategin för vilket devisen "Kom långt på en timme" anges som en övergripande ansats. Inriktningen är att god tillgänglighet kortar avstånden och där kollektivtrafiken blir det naturliga valet. Effektiva,

hållbara transportsystem med god kollektivtrafik kan knyta samman kommuner till större, gränslösa och mer dynamiska arbetsmarknadsområden.

Blekingestrategin har ett tydligt läns- eller regiongränsöverskridande perspektiv, något som bland annat uttrycks som att det ska gå att bo i Blekinge och pendla till arbete och utbildning i grannlän. Målet är att Blekinge till år 2020 har ett attraktivt och hållbart transportsystem som utvecklas utifrån invånarnas, arbetsmarknadens och besökarnas behov. Restiderna mellan Blekinge och Malmö/Köpenhamn respektive Stockholm anges som indikatorer för måluppfyllelse.

¹⁰ Attraktiva Blekinge. Blekingestrategin 2014-2020. Aktualiserad version A, beslutad av Regionstyrelsen 2018-06-13. Dnr: 18/00268.

Bland insatser för att nå målet anges halvtimmestrafik och kortare restider på Blekinge kustbana, prioriteringar och utbyggnad av infrastruktur för kollektivtrafik i stadstrafik och förbättrade möjligheter att ta sig till arbetet eller resa i tjänsten genom att gå till fots, cykla eller kollektivtrafik.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹¹ tar vid där Blekingestrategin slutar. Programmet är det politiska dokument som visar hur kollektivtrafiken kan bli ett redskap för att uppnå det som lagts fast i strategin. Kollektivtrafiken ska inte leva ett eget liv utan snarast ses ett viktigt instrument för att bygga Blekinge starkare och bättre.

Pendling till utbildning och arbete poängteras som en viktig funktion för den regionala kollektivtrafiken. Turutbudet ska ge möjlighet att pendla till skola och arbete i närmaste centralort. Inledningsvis i programmet slås också fast att goda möjligheter att pendla in och ut från länet är en avgörande parameter för Blekinges utveckling. Ett talande exempel är att det är fler Blekingebor som idag reser till Skåne och Danmark med tåg än som reser med tåg mellan orterna i länet.

Programmet har tre grundläggande mål: skapa valfrihet för människor, bidra till utveckling och tillväxt i regionen samt utveckla en kollektivtrafik som tar ansvar för miljö och klimat. Den första pelaren Valfrihet har bland annat fokus på starka stråk och stadstrafik med stort resandeunderlag samt förbättrade möjligheter att kunna pendla längre sträckor och på det sättet utvidga arbetsmarknadsregionerna.

Under den andra pelaren Utveckling och tillväxt poängteras kortare restid som den viktigaste parametern för att öka samhällsnyttan. På Kuststråket från Karlskrona och västerut bedöms kortare restid mot Öresundsregionen, inom Blekinge, och vidare mot Stockholm och Göteborg som viktigt för Blekinges möjligheter att attrahera företag och locka nya invånare. Även på Kust till kustbanan behöver restiden till Växjö kortas för att pendling ska upplevas som tillräckligt attraktivt.

Följande mål för restider 2035 till sydsvenska tillväxtmotorer och regionala kärnor utanför det egna länet finns i trafikförsörjningsprogrammet:

- Karlskrona – Malmö 115 minuter
- Karlskrona – Växjö 70 minuter
- Karlskrona – Kalmar 75 minuter

Visionen till 2050 är att den snabba anslutningstrafiken från Kalmar och Karlskrona till Växjö och den kapacitetshöjda Kustbanan till Kristianstad/Hässleholm har gett snabba tågförbindelser mellan de fyra större städerna i sydost. Arbetsmarknaden är därmed mer gemensam.

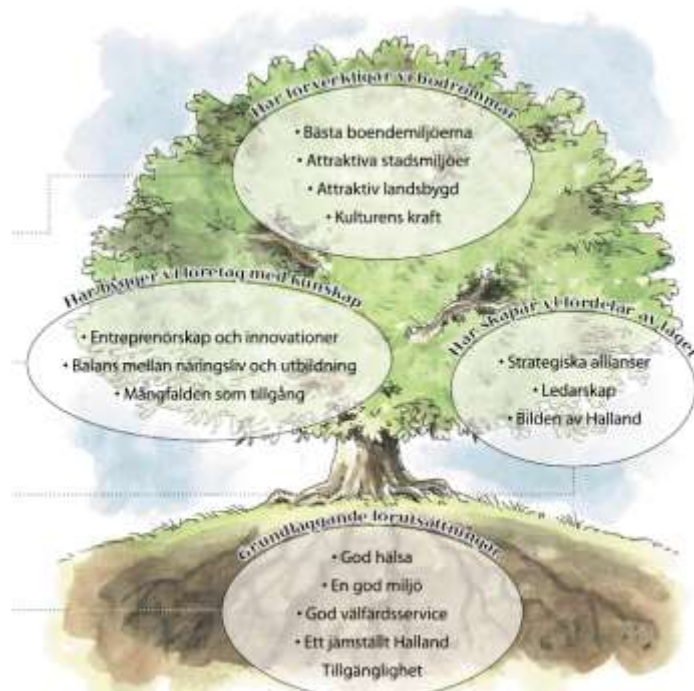
Öresundsregionens utveckling förväntas ha spridit sig till Blekinge genom snabba förbindelser som ger en stor frihet i valet av bostadsort och arbetsplats på sträckan Köpenhamn - Karlskrona. Restiden från Karlskrona till Malmö är i ett framtidsperspektiv under två timmar medan restiden mellan västra Blekinge och Malmö understiger en timme.

Notabelt är att ett mål i programmet är att prispåslag vid länsgränspassage inte ska förekomma samt ambitionen att år 2050 åker såväl män som kvinnor kollektivt i lika stor omfattning.

¹¹ Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019. Version B, beslutad av Regionstyrelsen 2016-03-16. Dnr 503-66-2014.

3.2 Halland

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) för **Halland** utgår från visionen om Halland som den bästa livsplatsen¹². En av tre delar i visionen är att genom hög tillgänglighet med bra kommunikationer dra fördel av det gynnsamma geografiskt läget mitt i ett utvecklingsstråk på Västkusten. Halland har som del av det tätbefolkade sydvästra Sverige stor möjlighet att skapa en kollektivtrafik av hög kvalitet som bidrar till att öka utbytet mellan de halländska kommunerna och omvärlden. Länsgränsen får inte i något sammanhang utgöra hinder för funktionella lösningar, vilket förutsätter täta samarbeten med angränsande regioner.



Källa: Halland – bästa livsplatsen. RUS 2005-2020

RUSEN konkretiseras i en regional strategi för tillväxt¹³ som kompletteras och uppdateras årligen. Den fortsatta utvecklingen av Kuststråket, med framför allt Västkustbanan och E6, poängteras som en prioriterad fråga med koppling till kollektivtrafik. Möjligheterna att pendla till och från utbildning och arbete bedöms som avgörande Hallands utveckling.

Av tre mål berör ett – Hög attraktivitet – i betydande grad den gränsöverskridande kollektivtrafiken. Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur såväl söderut som norrut samt utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering är två prioriteringar för det strategiska valet att åstadkomma en region med god tillgänglighet.

För Hallands del finns en utmaning i att knyta länet närmre Göteborgs och västra Skånes arbetsmarknader. Den norra delen, företrädesvis Kungsbacka och Varberg, har en hög tillgänglighet till Göteborgsregionens arbetsmarknad, medan södra Halland har svaga kopplingar till både västra Skånes och Göteborgsregionens arbetsmarknader. För att bli en region med god tillgänglighet behövs en kollektivtrafik som bidrar till vidgade arbetsmarknader genom goda möjligheter till arbetspendling med konkurrenskraftiga restider och hög turtäthet. Därtill fordras att planeringen av kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering behöver gå hand i hand.

Hur kollektivtrafiken ska ge sitt bidrag till att bygga större arbets- och studiemarknader, en mer hållbar region och sist men inte minst skapa goda förutsättningar för ett fortsatt attraktivt Halland utvecklas i det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹⁴. En väl utbyggd och robust kollektivtrafik behövs för att Halland ska vara en del i en större funktionell region. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare.

¹² Halland –bästa livsplatsen. Regionala utvecklingsstrategi 2005 – 2020. Regionstyrelsens ordförande februari 2005.

¹³ Tillväxtstrategi för Halland 2014-2020. Beslutad av Regionfullmäktige i oktober 2017.

¹⁴ Kollektivtrafik för en hållbar utveckling Halland 2035. Regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2016-2019. Beslutad av Regionfullmäktige 2016-04-27.

Om restiden kortas till en timme kan hela sydvästra Sverige integreras i en funktionell region. Det operativa och mer kortsiktiga målet för kollektivtrafiken i Halland är följaktligen att resandet ska öka och vara attraktivt. Viktigt i det sammanhanget är också det som påpekas i programmet att framtidens kollektivtrafikresenärer inte ska märka av länsgränserna varken på priset eller när man betalar sin resa.

I norra Halland är det redan idag ett stort resande över länsgränsen, både med bil och kollektivtrafik, beroende på att en allt större del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Runt 75 procent av alla hallänningar som reser över en länsgräns gör det norrut mot Göteborg. I södra Halland är resandet över kommun- och länsgränser mindre. Mellan tio och femton procent av de hallänningar som arbetspendlar reser över länsgränsen söderut varje dag.

Det finns en potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan i första hand Halmstad och Helsingborg. Resandet över länsgränserna mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning än resandet både söderut och framför allt norrut.

Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken i Halland är koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling.

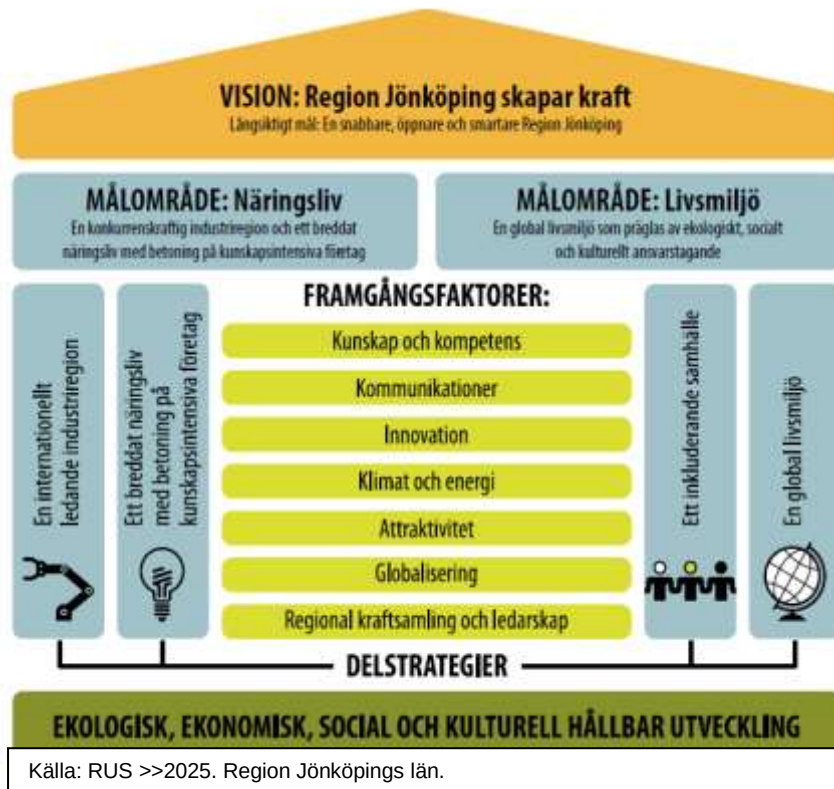
Västkustbanan har högst prioritet i det halländska kollektivtrafiksystemet och är följaktligen även klassat som ett mycket starkt kollektivtrafikstråk. Stråket bedöms även som det viktigaste för Hallands fortsatta utveckling. Tågtrafiken på banan kommer även i framtiden att utgöra stommen och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Banan måste ha tillräcklig kapacitet så att olika tågssystem kan trafikera på ett robust och pålitligt sätt samtidigt som restiderna mellan orterna utmed banan bör minska och turutbudet öka. Resandet bedöms fortsätta att öka såväl över länsgränsen mot norr som över den mot söder.

Viskadalsstråket räknas som ett medelstarkt kollektivtrafikstråk. Tågtrafiken i stråket ska fokusera på att möta resbehov för arbets- och studiependling mellan Borås och Varberg. I dagsläget är det cirka fem procent (cirka 1 900 personer) av hallänningarna som reser över en länsgräns som gör det mot Borås.

Utvecklingen av tågtrafiken i det medelstarka Markarydsstråket sker med utgångspunkt att tillgodose resebehov för såväl arbets- och studiependling som för fjärresor som sker mer sällan till nordöstra Skåne och västra Blekinge samt till städer utmed Södra stambanan.

Av övriga länsgränsöverskridande kollektivtrafik är tågtrafiken i det så kallade HNJ-stråket (Halmstad – Nässjö järnväg) i huvudsak av inomregional karaktär med liten potential till regionförstoring. Även för busstrafiken i stråket mot Ljungby/Växjö bedöms utvecklingspotentialen som begränsad, mycket på grund av lång restid i kombination med branschstrukturen i Halmstad och Ljungby. Dessutom finns det ingen mellanmarknad i form av orter som skulle kunna ge ett tillskott till resandeunderlaget.

3.3 Jönköpings län



Den regionala utvecklingsstrategin för **Region Jönköping** pekar ut vad som krävs för att regionen ska bli framgångsrik och växande till år 2025¹⁵. För Sveriges sjätte största region sett till folkmängd är RUS ett viktigt underlag för gränsöverskridande samarbeten inom och utom den egna administrativa geografin. Kunskap och kommunikationer anges som de viktigaste omvärldsutmaningarna. Det geografiska läget mellan de tre storstadsregionerna och med närhet till Linköping/Norrköping, Växjö, Halmstad och Borås ställer ökade krav på att utveckla både interna och externa

kommunikationer.

Det långsiktiga målet är en snabbare, öppnare och smartare region. Gränsöverskridande samarbete ses som en förutsättning för utveckling, både när det gäller geografi och verksamhet. Med snabba, enkla och effektiva transporter kan människor och varor ofta och lätt ta sig från en plats till en annan, inom regionen och över länsgränserna på ett miljömässigt hållbart sätt.

Två målområden och fyra huvudinriktningar har identifierats som de mest avgörande för regionens fortsatta utveckling. Av de fyra huvudinriktningarna eller delstrategierna har en – En global livsmiljö – koppling till gränsöverskridande kollektivtrafik. Regionaltåg och fjärrbusstrafik spelar i nuläget en central roll för kommunikationerna med grannlänerna och viktiga orter i regionens omland. Regionaltåg pekas ut som särskilt viktiga för att koppla samman regionen med grannlänerna.

En effektiv kollektivtrafik som anpassas till resenärernas behov anges som en attraktivitetsfaktor och viktig drivkraft för förändring. Vårt notera är att en stödande kollektivtrafik anges som en nyckelfaktor för att utveckla satsningar på kultur och fritid som når hela regionen. Väl fungerande och ekologiskt hållbara kommunikationer inom regionen och med angränsande län lyfts fram som en av sju framgångsfaktorerna genom att vidga de lokala arbetsmarknaderna och därmed öka tillgången till attraktiva arbetsplatser för människor och kompetens för företag.

Utgångspunkten i det regionala trafikförsörjningsprogrammet¹⁶ är att kollektivtrafiken ska ses som "Det naturliga resvalet" och bedrivas med omtanke om kunderna samt erbjuda prisvärda,

¹⁵ RUS. Regional utvecklingsstrategi för Region Jönköping >>2025. Fastställd av regionförbundets styrelse 2013-06-20.

¹⁶ Regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län. 2018-01-22. Dnr LJ 2012/1077.

enkla och säkra resor. Den regionala kollektivtrafiken ska kunna erbjuda länets invånare goda kommunikationer till och från orter inom regionen men också till angränsande regioner.

Programmet omfattar därför Jönköpings län liksom kommuncentra och högskoleorter i angränsande län eller regioner. Kollektivtrafiken ska på samma sätt som den binder samman kommuncentra och regioncentra inom regionen även erbjuda motsvarande trafikutbud till grannkommuner i angränsande regioner och dess region- och högskolecentra. Gemensam syn på trafikutbud och samordning av biljett- och betalsystem lyfts fram som viktiga parametrar för att nå dithän.

Fem mål avseende resande, kundnöjdhet, tillgänglighet/användbarhet, miljö/hållbart samhälle och skattesubventionsgrad ska vara uppnådda till år 2025. De förväntas bland annat bidra till större arbetsmarknadsregioner och ökad regional tillväxt. Två av de fyra strategier som krävs för att nå målen har direkt beröring med länsgränsöverskridande trafik.

Ett hållbart transportsystem fordrar en förändrad syn på kollektivtrafiken som utgår från ett tydligare systemperspektiv där kollektivtrafiksystemet blir strukturbildande för samhällsutvecklingen. En samlad och medveten bebyggelseplanering med rimliga avstånd till kollektivtrafikstråk är en förutsättning för att få kortare restider och skapa en mer attraktiv kollektivtrafik inte minst för resor över läns- och regiongränser.

Det starka sambandet mellan restid och pendlingsbenägenhet innebär att trafiken ska snabbas upp där så är möjligt. Inriktningen är att utveckla de trafikstarka stråken och göra trafikutbudet "Bäst för flest". Programmet beskriver fyra olika nivåer på trafikutbud där den högsta nivån - Storregionala stråk - har klart samband med gränsöverskridande trafik.

De storregionala stråken är resandestarka och passerar regiongräns. Strävan är att åstadkomma likartat utbud till motsvarande målpunkter/orter i angränsande region som inom Region Jönköpings län. Tågtrafiken förväntas dominera dessa stråk och kan kompletteras eller där järnvägsspår saknas ersättas med busstrafik. För tågtrafiken ska planeringen utgå från en restidskvot (dvs. restid jämfört med bil) om 0,8. Motsvarande restidskvot för direkt-/expressbuss anges till 1,2.

Framgångsfaktorer är utöver det som nämnts tidigare är exempelvis snabbt och bekvämt, det vill säga att trafiken byggs i starka stråk mellan befolkningstäta orter inom regionen respektive till angränsande regioner med linjer som ger korta restider och hög turtäthet och binder samman kommun- och regioncentra med varandra. Restiden bör aldrig överstiga 1,5 gånger bilens. Lägre kvot eftersträvas vid längre resor.

Gränslöshet tas upp som en annan framgångsfaktor, med andra ord att trafiken planeras kommun- och regiongränsöverskridande där kommuncentra liksom region- och/eller högskolecentra i angränsande regioner har samma dignitet som motsvarande trafik inom regionen. Regionen har en positiv inställning till ökad gränsöverskridande trafik under förutsättning att vissa angivna kriterier uppfylls.

3.4 Kalmar län

Kalmar län använder sig av målbilden "Klimat att växa i" för sin senaste regionala utvecklingsstrategi¹⁷. För att skapa ett klimat att växa i har fyra prioriterade utvecklingsområden pekats ut varav ett – Hållbar samhällsplanering – har direkt samband med gränsöverskridande kollektivtrafik. Ledordet är regionförstoring som förutsätter snabba transporter såväl inom länet som över länsgränserna. Resande med kollektivtrafik är att föredra, eftersom det generellt leder till mindre klimat- och miljöpåverkan.



Källa: Klimat att växa i. RUS Kalmar län.

För att kunna konkurrera med bilresor är korta restider och möjlighet att använda restiden till arbete eller studier avgörande. Som exempel hur restiden med kollektivtrafik kan minimeras anges att bostäder, verksamheter och service lokaliseras i anslutning till stationer och knutpunkter. Utvecklingen i länet går därmed mot större arbetsmarknadsregioner, men arbete bedöms återstå för att knyta ihop arbetsmarknadsregioner över länsgränserna.

En strategi för utvecklingsområdet Hållbar samhällsplanering är att åstadkomma korta restider med hög punktlighet både för personer och för gods. För en hållbar regionförstoring, det vill säga större och mer robusta arbetsmarknadsregioner, behövs samverkan inom och utanför länet och miljömässigt hållbara lösningar.

Målet är att minska länets funktionella regioner från fyra till två genom att

stärka sambanden såväl inom länet som med tillväxtmotorer och regionala kärnor i våra grannlän, vilket förutsätter korta och tidssäkra restider längs de stråk människor färdas mellan hemmet, arbetet eller fritidsaktiviteter.

Principerna i RUSEN har därefter konkretiserats i dels en långsiktig kollektivtrafikstrategi¹⁸, dels ett mer kortsiktigt regionalt trafikförsörjningsprogram¹⁹. Den gemensamma visionen för båda programmen är att det år 2050 är nära till Sveriges solsida, uppställda restidsmål har nåtts och kollektiva transporter utgör förstahandsalternativet för vardagsresandet bland länets invånare.

Båda dokumenten bygger vidare på de förslag till restidsmål som redovisades i en tidigare systemanalys av Sydsveriges transportinfrastruktur²⁰. De restidsmål för Kalmar till de tre

¹⁷ Klimat att växa i. Regional utvecklingsstrategi för Kalmar län 2030.

¹⁸ Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner. Antagen av landstingfullmäktige 2017-05-31.

¹⁹ Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2017-2025. Antaget av landstingfullmäktige 2017-05-31.

²⁰ Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. Utredning gjord av Ramböll på uppdrag av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg och Regionförbundet i Kalmar län. 2015-06-29.

storstadsområdena och till närliggande länscentra som redovisades i den rapporten har utvecklats och kompletterats med motsvarande restidsmål för Oskarshamn och Västervik. Mål har formulerats för två olika slutår - 2025 respektive 2050 – från utgångspunkten att det ska vara möjligt att från var och en av de tre orterna i länet resa ut på morgonen, göra ett dagsverke i någon av målorterna och därefter kunna återvända till hemorten

En viktig riktlinje är att utveckla trafiken i redovisade starka kollektivtrafikstråk, vilka i de flesta fall har en av sina ändpunkter i en ort utanför länet. Följaktligen är pendlare över länsgräns utpekad som en viktig målgrupp för att öka resandet. Förbindelser som är eller kan utvecklas till starka stråk är bland andra nästintill samtliga järnvägslinjer samt länsgränsöverskridande busstrafik med målpunkter i regionala kärnor och tillväxtmotorer.

För den södra delen av länet är inriktningen att förbättra nåbarheten till Kalmar samt från Kalmar till Karlskrona och Växjö. Då det gäller interregionala resor är sträckan Kalmar – Växjö (Alvesta) länets starkaste och viktigaste reserelation. Halvtimmestrafik och dubbelspår är viktiga förbättringar på denna sträcka. På motsvarande sätt syftar trafikutvecklingen i den norra delen av länet till att knyta samman de aktuella kommunerna inbördes men även ge bra nåbarhet till regionala kärnor och tillväxtmotorer utanför länet.

I trafikförsörjningsprogrammet används ett sammanvägt mått för restid, turtäthet och antal byten för att ange mål för nåbarheten eller den geografiska tillgängligheten dels till tillväxtmotorer och regionala kärnor i och utanför Kalmar län, dels mellan orterna i länet till år 2025. För Kalmars del bedöms uppsatta delmål för turtäthet möjliga att nå till samtliga övriga tillväxtmotorer i Sydsverige medan delmålen för restid klaras i alla relationer utom de mot Östergötland.

För Västervik och Oskarshamn bedöms möjligheterna att nå målen som avsevärt sämre och då inte minst delmålen för restid. Oskarshamn som är länets tredje största ort och utgör en regional kärna har de längsta restiderna och de flesta bytena i de studerade reserelationerna. Länets näst största stad Västervik, i likhet med Oskarshamn en regional kärna, har tillsammans med Vimmerby och delar av Hultsfreds kommun i hög utsträckning Linköping som nav för sitt resande.

För att i princip samtliga restidsmål till 2050 ska nås fordras betydande upprustning och standardhöjning av främst järnvägsnätet både inom och utanför länets gränser men även av väginfrastrukturen. En fortsatt utveckling av täta och snabba direktförbindelser i riktning mot Malmö-/Köpenhamnsområdet är viktigt för hela den södra delen av Kalmar län. På motsvarande sätt är kopplingen mot Jönköping/Linköping/Norrköping viktig för den norra delen av länet.

3.5 Kronoberg

Den övergripande inriktningen av **Region Kronobergs** RUS²¹ framgår tydligt av titeln – Gröna Kronoberg. Ambitionen är en hållbar utveckling i framkant - som Europas grönaste region. I strategin slås fast vikten av goda kommunikationer ut till omlandet – särskilt i ett län med en gles struktur likt Kronoberg. Länet har över tid haft en hög inpendling och ett positivt



pendlingsnetto, inte minst som en följd av att samtliga kommuner i länet gränsar till ett annat län. Rörligheten inom Kronobergs län är relativt sett låg men ökande – inte minst mellan de större arbetsmarknaderna i regionen och till andra regionala centrumstäder utanför länet.

Strategin är uppdelad i två målområden: "Vi växer i hållbara och öppna livsmiljöer" och "Vi växer av en cirkulär ekonomi med förnyelseförmåga". Under det förstnämnda målområdet lyfts det starka sambandet mellan boende, arbete och de stora transportstråken som finns i länet fram som en utvecklingsmöjlighet. Den tydliga stråkstrukturen ger förutsättningar inte bara för bra anknytningar mellan olika orter i länet utan dessutom till orter utanför länets gräns. Den starka kopplingen kommer redan idag till uttryck genom en hög inpendling från andra län. Koncentrationen av befolkningen runt de regionala stråken ger också möjligheter att planera en effektiv kollektivtrafik som sammanbinder viktiga målpunkter såväl i som utanför länet.

I Kronobergs regionala trafikförsörjningsprogram²² omsätts de övergripande regionala inriktningarna i mål och riktlinjer för kollektivtrafiken. Målbilden är en hållbar kollektivtrafik för alla, vilken i sin tur delas upp i fyra målområden, där Tillgänglighet för hållbar regional utveckling har en direkt bäring på gränsöverskridande trafik. Kollektivtrafiken anges som ett viktigt verktyg för att stärka och knyta samman regionen men också som ett lika viktigt medel för att kunna ta sig till angränsande regioner och viktiga noder i andra städer.

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten (RKM) i Kronoberg har tillsammans med angränsande läns RKM i uppdrag att se till att resenären inte ska behöva påverkas av de administrativa indelningarna. Utmaningen är att skapa en attraktiv kollektivtrafik som kan möjliggöra en regionförstoring i Kronoberg. Det ska ske genom att bland annat restidskvoten mellan

²¹ Gröna Kronoberg 2025. Regional utvecklingsstrategi Kronobergs län. Region Kronobergs fullmäktige beslut 2015-06-11.

²² Trafikförsörjningsprogram Region Kronoberg 2016-2025. Antaget av Regionfullmäktige 2015-11-25, reviderad 2017-01-24.

kollektivtrafik och bil i viktiga relationer inom och till omkringliggande län ska minska, resmöjligheterna till och från grannlänens huvudorter och i andra starka interregionala relationer ska bli fler samt restiderna till och från grannlänens huvudorter ska minska.

Möjlighet till frekventa och snabba buss- och tågförbindelser till grannregionernas huvudorter är en prioriterad fråga för RKM Kronoberg. Därför är målsättningen att resmöjligheterna till framförallt Kalmar, Karlskrona, Jönköping, Halmstad samt Lund/Malmö ska öka. Fördjupade stråkanalyser för varje enskilt stråk i regionen behöver tas fram som underlag för åtgärder samtidigt merparten av resurserna och satsningarna för kollektivtrafik föreslås bli riktade till för Kronoberg viktiga strategiska stråk.

Ett av de strategiska valen gäller den gränsöverskridande trafiken. Det är lika viktigt att kunna ta sig inom regionen som till angränsande regioner och viktiga noder i andra städer. De invånare som bor på gränsen till andra regioner ska ha möjlighet att välja serviceutbudet som är närmast boendeorten, även om det finns på andra sidan länsgränsen. Ambitionen är att inom ramen för Sydntaxan fortsätta att förbättra samarbetet för att ytterligare förfina det gemensamma systemet för länstränsöverskridande resor. Generellt är en nära samverkan med RKM i framförallt Blekinge, Jönköping, Halland, Kalmar och Skåne är en avgörande faktor för att Kronoberg ska nå framgång med att stärka redan starka reserelationer men också för att kunna skapa nya resmöjligheter.

Andra strategiska val som har anknytning till gränsöverskridande trafik är att utvecklingen av kollektivtrafiken ska utgå från ett resenärsperspektiv där det krävs att hela resan är trafikslagsövergripande och sammanhängande så att resenären kan känna trygghet och få en positiv upplevelse. Dessutom krävs en samordnad planering och en stark koppling mellan det strategiska arbetet på den regionala nivån och kommunernas fysiska planering för att skapa en attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik.

RUSEN Gröna Kronoberg påvisar värdet av att stärka stråkstrukturen i regionen. Ett stråk ska ses som en del i ett större sammanhang där övrig samhällsplanering ingår. Stråken har klassificerats utifrån pendlingsunderlag, kollektivtrafikens nuläge samt regional betydelse och tillväxtpotential. Bland de fem klasserna finns:

- Starka interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader och tillsammans med transportstråken och järnvägsnätet utgör huvudlinjenät,
- Svagare interregionala stråk som sammanbinder större arbetsmarknader som sammanbinder större arbetsmarknader med varandra men där relationen mellan orterna längs med dessa stråk idag är relativt sett svaga,
- Interregionala stråk mellan mindre orter.

En för regionerna i södra Sverige gemensam strategi kring utvecklad tågtrafik och vilka konsekvenser detta medför efterlyses i programmet. Region Kronobergs inriktning är att fortsatt utveckling av tågtrafiken ska ske i dagens starka stråk och med den uppehållsbild/tågstationer som i dag finns i regionen. Snabbhet ska prioriteras i Öresundstågssystemet till för regionen viktiga interregionala målpunkter, som residensstäderna i södra Sverige. Det poängteras att detta inte får ske på bekostnad av tågtrafiken vid de mindre orternas tågstationer.

Det är likaså önskvärt att fortsätta utveckla Pågatågstrafiken på Markarydsbanan till den viktiga interregionala målpunkten Halmstad. Där järnväg saknas utförs regional busstrafik till kommunhuvudorter och regionala centra inom och utom länet.

Region Kronoberg har även låtit utreda framtidens kollektivtrafik i östra delen av länet²³. Den största resandeökningen och det bästa trafikekonomiska resultatet uppnås i alternativet med samma trafikvolym som idag men där buss- och tågtrafik löper omlott i en taktfast tidtabell. Störst beräkningsbara ekonomiska värdet ger alternativet med förkortad restid Växjö – Kalmar. Det är samtidigt det rent företagsekonomiskt dyraste alternativet men effekten av den åstadkomna regionförstoringen beräknas ge ett mycket större ekonomiskt värde än det ökade företagsekonomiska underskottet.

²³ Trivector Traffic. Framtidens kollektivtrafik i östra Kronoberg. Rapport 2017:80, version 1.1

3.6 Skåne

Skånes regionala utvecklingsstrategi²⁴ pekar ut fem prioriterade ställningstaganden nämligen att Skåne ska

- erbjuda framtidstro och livskvalitet,
- bli en stark hållbar tillväxtmotor,
- dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur,
- utveckla morgondagens välfärdstjänster,
- vara globalt attraktivt.

En del av målbilden för det öppna Skåne är samarbete över kommun-, läns-, och nationsgränser. Det finns idag i princip två arbetsmarknadsregioner; Malmö/Lund/Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad; med en bristfällig rörlighet inom och mellan dessa. Kännetecknande för Skåne är också en mycket större tätortstäthet än någon annan del av Sverige, med korta avstånd och hög tillgänglighet.

Skåne är med sina 1,3 miljoner invånare en av Sveriges tre storstadsregioner. Den flerkärniga och täta ortstrukturen ger ett annat resemonster än andra storstadsregioner och traditionella förorter saknas. Skånes åtta regionala kärnor – Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad och Trelleborg – spelar alla en viktig roll för Skånes utveckling.

Under ställningstagandet "Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur" nämns att god tillgänglighet med bra kommunikationer är grundläggande för att flerkärnighetens mångfald ska kunna användas optimalt. En satsning på att utveckla kommunikationer, framförallt kollektivtrafiken, ska bidra till att alla invånare kan ta sig till och från jobb, studier eller kultur- och fritidsaktiviteter på ett klimatneutralt och energisnålt sätt – oavsett var de bor.

Delstrategier för området är bland annat att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor, utveckla möjligheten att bo och verka i hela Skåne, utveckla Skåne hållbart och resurseffektivt samt stärka det regionala samarbetet. För den senare delstrategin anges explicit att Skåne i större utsträckning måste se möjligheterna för utveckling genom samverkan utanför Skånes gränser och stärka samarbetet med angränsande regioner.

I strategin för det flerkärniga Skåne²⁵ kopplas riktlinjerna i det regionala utvecklingsarbetet samman med kommunernas översiktsplanering. Inriktningen är att i samverkan mellan region och kommuner planera för och utveckla ett regionalt perspektiv på fysisk planering. Den långsiktiga målbilden är att Skåne utvecklats utifrån och dragit nytta av de styrkor som den flerkärniga ortstrukturen innebär där olika orter kompletterar varandra och där hela Skåne lever.

Fem strategiområden har pekats ut för det flerkärniga Skåne:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen,
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne,
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning,
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet,
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

²⁴ Det öppna Skåne 2030. Skånes utvecklingsstrategi. Beslutad av Regionfullmäktige 2014-06-17

²⁵ Strategier för det flerkärniga Skåne. Strukturbild för Skåne. Beslutad av Regionstyrelsen 2013-10-10 och Kommunförbundet Skåne 2013-12-16.

För att nå målet om ett flerkärnigt Skåne är det av vikt att bland annat de regionala kärnorna och särskilt tre tillväxtmotorerna – Malmö, Lund och Helsingborg – driver utvecklingen och agerar regionalt. De som står bakom strategin är dessutom överens om att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande för att andelen resor med bil ska kunna minska och andelen resor med kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik öka.

Grundstrukturen i det flerkärniga Skåne består av många självständiga orter, geografiskt utspridda, och där resandet dem emellan sker med hållbara transportslag. Strävan är att Skåne ska fungera som en gemensam funktionell arbetsmarknadsregion utan märkbara administrativa gränser med mycket god tillgänglighet med bäring på kollektivtrafik, inte minst mellan de regionala kärnorna. Där inkluderas också närhet och kontakt till andra regioner och städer som Köpenhamn, Halmstad, Växjö, Kalmar och Karlskrona.

Stärkta relationer med övriga delar av södra Sverige förs fram mot bakgrund av behovet om en större kritisk massa och ökad konkurrens- och attraktionskraft. Det är betydelsefullt för Skåne att ha en god samverkan och utvecklad relation både till orter, kommuner och regioner i norr och nordost. Med gränsöverskridande lokala och regionala tågssystem bedöms det finnas potential att utveckla interregionala samarbeten vidare.

Tankarna från den regionala utvecklingsstrategin och strukturbilden vad gäller behovet av kommunikationer har utvecklats vidare i en strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050²⁶. Strategin utgår från att transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart, något som innebär att fler kommer att behöva åka kollektivtrafik, cykla eller gå medan bilen ska ges förutsättningar där den behövs. I strategin tydliggörs vägval, mål och prioriteringar för hur infrastrukturens satsningar ska kunna användas som ett medel för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Innehållet i strategin kommer att konkretiseras och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet (se bild på nästa sida).

Strategin relaterar till FN:s globala mål om hållbar utveckling, EU:s klimatmål samt våra svenska miljö- och klimatmål. Grundläggande för ett transportsystem som binder samman ett flerkärnigt Skåne är att det måste vara enkelt att pendla in till tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna med kollektivtrafik. Ett antal regionala stråk som ska binda samman Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer med en robust och attraktiv kollektivtrafik, både på väg och järnväg, pekas också ut i strategin. Kollektivtrafiken ska vara förstahandsvalet i de aktuella stråken. Det framhålls som viktigt att pendlingstiden skall kunna användas som arbetstid, vilket ställer krav på en mer tillförlitlig och komfortabel kollektivtrafik.

Där järnväg saknas arbetar Region Skåne med ett införande av ett regionalt superbusskoncept som syftar till att kombinera fördelarna med spårburen trafik med konventionellt bussystem. Det regionala superbusskonceptet har enligt det kartmaterial som redovisas i strategin målpunkter norr om regiongränsen både efter E4 och riksväg 19.

Målet är att kollektivtrafik, gång och cykeltrafik samt biltrafik år 2050 har lika stor andel av antalet (del)resor i regionen. Det innebär bland annat att nya bostäder och verksamheter behöver lokaliseras till starka kollektivtrafik- och cykelstråk men också att kollektivtrafiken även ska kunna användas i större utsträckning för fritids- och turismresor.

²⁶ Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Region Skåne 2017.

REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



Källa: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Region Skåne.

För att nå det regionala målet om 40 procent marknadsandel för kollektivtrafiken presenteras kraftfulla satsningar på den framtida tågtrafiken²⁷. Goda och välfungerande tågförbindelser

²⁷ Tågstrategiskt underlag för perioden 2020-2050. Koncernkontoret, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Skåne.

mellan Skånes regionala kärnor, över nationsgränsen till Danmark och till grannregionerna är viktiga för näringslivet och helt avgörande för en ökad integration av arbetsmarknaderna.

Enviktig utgångspunkt för tågstrategin har varit att uppnå symmetriska eller taktfasta tidtabeller, det vill säga fasta minuttal för avgångstiderna. Det har positiva effekter i form av enkelhet för passagerarna. Trafikeringen bygger dessutom på att turfrekvensen successivt kan öka, så att attraktiviteten blir högre, med andra ord att först utveckla en grundläggande trafik med 60 eller 30 minuters intervall som därefter kompletteras med ytterligare avgångar.

Ett nytt tågsystem – System 3 – föreslås som är ett mer kapacitetsstarkt tågsystem som komplement till dagens trafikeringsupplägg avsett att i första hand knyta samman Skånes regionala kärnor i rusningstid med Kastrup och Köpenhamn. System 3 föreslås få upp till 50 procent fler sittplatser jämfört med det maximala antalet sittplatser på nuvarande Pågatåg och Öresundståg.

Öresundstågstrafiken förutsätts även fortsättningsvis bli ryggraden i ett gränsöverskridande tågsystem i Sydsverige med två avgångar i rusningstid mot vardera Halmstad, Karlskrona och Växjö. Nuvarande Öresundståg kommer att behöva bytas ut till andra generationens tåg fram till år 2035. Rekommendationen i rapporten är att även de kommande Öresundstågen blir ett motorvagnståg och att de på samma sätt som idag har fri genomgång mellan de olika motorvagnsenheterna.

Utöver Öresundstågen föreslås att tillväxtmotoren i angränsande regioner till år 2040 även trafikeras med Pågatåg (Halmstad både via Ängelholm och Makaryd samt Karlshamn via Kristianstad), Krösatåg (Växjö från Hässleholm) och System 3 (Växjö).

Omställningen till ett hållbart transportsystem rymmer emellertid inte bara investeringar i vägar, järnvägar eller fordon. Minst lika viktigt är att påverka människors attityder och beteenden med i syfte att förändra rese- och transportval. Samhällsvinsterna i Skåne med ett förändrat resande till följd av förbättrad folkhälsa uppskattas till drygt fyra miljarder kronor årligen²⁸. Skånes mobilitetsplan beskriver hur påverkansåtgärder för attityd- och beteendeförändringar kan komplettera utbudet av infrastruktur, kollektivtrafik och övriga mobilitetstjänster. Planens ändamål är att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik.

Potentialen till förändring bedöms som stor. De tre vanligaste anledningarna till en resa är i fallande ordning service, arbete och fritid, vilka tillsammans står för över 80 procent av alla dagliga resor. Ungefär 30 procent av Skånes befolkning bor inom en 15 minuters cykelresa från sitt arbete och omkring hälften kan ta sig till arbetet med cykeln på 30 minuter. Bland verktyg för att öka ett hållbart resande nämns prova-på-kampanjer, styrmedel som kollektivtrafiktaxa och parkeringsavgifter, paketering och "nudging" för "Hela Resan".

²⁸ Mobilitetsplan för Skåne. Region Skåne 2017.

3.7 Sammanfattning och analys

Det är i första rummet viktigt poängtera att samtliga sex regioner i sina styrdokument både för utvecklingen i stort och specifikt för kollektivtrafiken lyfter fram behovet av ökat resande över administrativa gränser. I flera av de berörda regionernas trafikförsörjningsprogram finns också uppställda restidsmål till viktiga platser som exempelvis tillväxtmotorer i grannlänerna och storstadsregioner. Ambitionerna för den regionöverskridande trafiken har förutsättningar att utvecklas ytterligare i de olika trafikförsörjningsprogrammen genom en gemensam målbild för hur tillväxtmotorerna i Sydsverige bättre ska kunna knytas samman med kollektivtrafik.

Kortare restider pekas ut av samtliga regioner som ett viktigt delmål, ensamt eller i kombination med ökad turtäthet för att nå en önskad förstoring av arbetsmarknader och människors rörlighet. Flera visar också på att resenären inte på något sätt ska märka av att en läns- eller regiongräns passeras under resan. Kollektivtrafikens marknadsandel bör kunna öka, särskilt i Kalmar och Kronobergs län vilka i dagsläget har en relativt låg marknadsandel sett i ett nationellt perspektiv²⁹.

Gemensam är också synen att insatser för att öka det regionala resandet i första hand bör ske i de kollektivtrafikstråk där många reser idag och där förutsättningarna att öka resandet bedöms som goda. Det innebär i praktiken att gemensamma satsningar som stimulerar till ökat resande primärt kommer att riktas mot tågtrafiken. Här bör då följaktligen den regionala tågtrafik som regionerna själva har inflytande över stå i fokus.

Samtliga regioner trycker även på behovet av att utveckla kollektivtrafikens roll som strukturbildare för att åstadkomma en hållbar utveckling och ekonomisk tillväxt i Sydsverige. Här behöver den fysiska planering på kommunal nivå interagera bättre med den planering av transportinfrastruktur och kollektivtrafik som sker på regional nivå.

²⁹ Sveriges Kommuner och Landsting. Öppna jämförelser. Kollektivtrafik 2017.

4. Tre perspektiv på en gränsöverskridande sydsvensk kollektivtrafik

Kollektivtrafiken förväntas fylla en funktion inom ett flertal samhällsområden; den förväntas vara ett medel för tillväxt och utveckling, bidra till ökad rörlighet och tillgänglighet, bättre miljö- och uthållighet och även ha en positiv inverkan på jämställdhet/jämlikhet³⁰. Den ses i andra sammanhang som ett instrument för en attraktiv stad, för att skapa en ökad livskvalité och för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem³¹. Trafikens strukturbildande inverkan på planeringen av bostads- och verksamhetsområden är känd från storstadsområden men av allt att döma på väg att sprida sig över landet³².

Det övergripande transportpolitiska målet på nationell nivå har tillsammans med intentionerna i förarbetet till den gällande kollektivtrafiklagstiftningen³³ legat till grund för följande beskrivning av kollektivtrafiken utifrån tre perspektiv:

- Resenären
- Trafikeringen
- Samhället

4.1 Resenärsperspektivet

Alla län i Sydsverige arbetar på olika sätt för att öka det kollektiva resandet i sin region, både sett till antal resor och som andel av marknaden. År 2017 påbörjades ungefär 15 procent av alla kollektivtrafikresor i landet i någon av de sex sydsvenska regionerna³⁴. Ungefär hälften av alla kollektivtrafikresor utgörs av resor till och från arbete eller skola. De som reser kollektivt cyklar dubbelt så mycket och går tre gånger så mycket som bilister. Åtta av tio resenärer är också nöjda med sin senaste resa och det resultatet har varit stabilt de senaste fem åren³⁵.

För en resenär i en sydsvensk kontext är det vid sidan av traditionella krav om punktlighet och pålitlighet, hög turtäthet, taktfast tidtabell, kort restid utan byten och bekväm resandemiljö även av vikt att passagen av en läns- eller trafikorganisations gräns inte märks på priset av en resa. Idag kan prissättningen skilja betydligt för avståndsmässigt lika långa resor inom ett respektive mellan två län. I det senare fallet är skilda regelverk och syn på prissättningen en allvarlig barriär för närmande och integration av arbetsmarknader på ömse sidor om en länsgräns. Utgångspunkten måste vara att en gränspassage ska märkas lika lite vid köpet av färdbevis som under själva resan.

Det är emellertid inte bara ekonomiska eller fysiska faktorer som kan utgöra barriärer för resor över en länsgräns. Mentala barriärer kan vara minst lika betydelsefulla och uppstår när människor avstår från att resa över vissa administrativa gränser³⁶. Direkta personliga kontakter är erfarenhetsmässigt ett ytterst verksamt medel för att riva den här men även andra typer av barriärer. Ett ökat resande med en gränsöverskridande kollektivtrafik i Sydsverige skulle därför kunna bidra till att den här typen av hinder övervinns.

³⁰ Stjernborg V. & Mattisson. O. (2016). Kollektivtrafikens roll för lokalsamhället – en dokumentstudie av övergripande kommunala och regionala styrdokument. Nationellt kunskapscentrum för kollektivtrafik, WP 2016:13.

³¹ Trafikverket & Sveriges kommuner och landsting (2012). Kol-Trast: Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik. LTAB, Linköping.

³² Bjerkemo, S.-A. (2011). Nya vägar för kollektivtrafiken - En kunskapsöversikt. Kungliga Tekniska Högskolan, Forskningsprogrammet Stadsregioner och utvecklingskraft (STOUT), Institutionen för Samhällsplanering och Miljö, Stockholm.

³³ Regeringens proposition 2009/10:200. Ny kollektivtrafiklag

³⁴ Trafikanalys. Regional linjetrafik 2017.

³⁵ Svensk kollektivtrafik, februari 2017. Årsrapport 2016 Kollektivtrafikbarometern.

³⁶ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

En annan viktig del är enkelhet, vilket inbegriper att det ska vara enkelt att hitta tidtabell, enkelt att få daglig trafikinformation och enkelt att betala sin biljett. I ett storregionalt system ska det bara finnas en kanal in för resenären med ansvar för resegaranti och information samt en gemensam uppföljning och återkoppling till trafikföretaget. Biljettsamarbete mellan parterna i ett trafiksystem är helt avgörande för framgång. Sydntaxan och det samarbete som finns för södra Sverige är avgörande för att vinna kundernas förtroende. Detta samarbete måste fortsätta att utvecklas för att möta framtidens krav på biljett- och betalsystem.

Restiderna i en gränsöverskridande sydsvensk kollektivtrafik blir långa jämfört med dem i traditionell lokal och regional trafik. Det ställer krav på extra hög servicenivå såväl före, under som efter själva resan. En stabil och säker digital uppkoppling under hela kedjan är en grundförutsättning för att attrahera nya resenärsgupper. Likaså är det gentemot resenären viktigt att agera utifrån perspektivet "Hela Resan", det vill säga att även resan till avresestation och från ankomststation vägs in i planeringen.

Jämfört med män sker en större andel av kvinnors resande med kollektivtrafik samt gång och cykel medan män i större utsträckning reser med bil. Åtgärder som stärker kollektivtrafiken förbättrar därför generellt sett kvinnors tillgänglighet till olika målpunkter mer än för män³⁷. Kollektivtrafiken ger genom att den erbjuder samma resandemöjlighet till alla oavsett härkomst eller funktionsstatus ett icke föraktligt bidrag till jämlikheten i samhället.

Att kollektivtrafiksystemet görs tillgängligt för alla samhällsgrupper är viktigt för ett inkluderande samhälle. Bytespunkternas service och funktion i det sammanhanget mycket viktiga. Där ska resenären på kort tid inhämta rätt information, förflytta sig enkelt, känna sig trygg och säker och ha tillgång till värdefull kringsservice som parkeringsmöjligheter, toaletter, mat och andra kommunikationer.

4.2 Trafikeringsperspektivet

För att möta behovet av ett ökat resande behövs flera överlagrade trafiksystem³⁸ med delvis olika trafikuppgifter som täcker hela södra Sverige. För närvarande finns fem offentligt finansierade tågtrafiksystem i Sydsverige (bilaga 3). Det ställer stora krav på samsyn kring de grundläggande delarna i trafiksystemet som restider, stoppbilder och turtäthet men ger en stor potential för tillväxt och utveckling.

Detta beskrivs tydligast med trafiksystemet Öresundståg, vars övergripande struktur väger tyngre än respektive regions. Trafikstruktur bygger på flera viktiga parametrar såsom snabbhet, frekvens, regelbundenhet och kvalitet för att kunderna ska attraheras av produkten. Direktresor mellan tillväxtmotorer skapar trygghet för resenären.

Det finns en stor potential i möjligheten att bygga samman befintliga regionala trafiksystemen till storregionala likt Öresundstågtrafiken. Snabba trafiksystem som går mellan tillväxtmotorerna och har få uppehåll kan kompletteras av lokala och regionala trafiksystem som har generös uppehållsbild och då också något längre restid. Det storregionala tågssystemet har prioritet före de övriga. Tågmöten i det storregionala systemet kan företrädesvis ske på stationer med resandeutbyte i avsikt att korta restiderna. Den här typen av fördelning mellan två parallella tågssystem har påbörjats mellan Öresundstågen och Pågatågen där de går i samma trafikstråk.

Järnvägsnätet i Sydsverige bör i det här sammanhanget ha en särställning eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. De utgör därmed en slags grundstruktur för

³⁷ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

³⁸ Med överlagrade trafiksystem menas trafik som bedrivs i parallella system men som fullt ut kompletterar varandra.

det kollektiva resandet. Järnvägarnas läge och kvalitet har därför stor betydelse för det upplevda avståndet mellan olika platser liksom orters utveckling och tillväxtmöjligheter. Bus Rapid Transit (BRT eller "Regionalt superbusskoncept") kan i delar av systemet utgöra ett komplement till järnvägarna. En studie med förslag på etablering av ett regionalt superbusskoncept mellan orter i Smålandslänen som saknar anslutande tågtrafik har nyligen presenterats³⁹.

Medellängden för tågresor skiljer sig något mellan de sex länen i Sydsverige. Hallänningar och blekingar är de som reser längst (58 km/resa som medelvärde 2015-2017) medan skåningarna överlag har den kortaste reslängden (41 km/resa som medelvärde 2015-2017)⁴⁰. Det kan jämföras med en förväntad reslängd kring 100 km/resa eller mer i en storregional kollektivtrafik.

En gemensam målbild för den regionöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige lägger grunden för en gemensam storregional kollektivtrafik⁴¹. Den storregionala trafiken utgör ett viktigt komplement till den regionala och lokala kollektivtrafiken för vardagsresande som bedrivs inom en eller mellan två regioner/län och som beslutas i en region-/länskontext. För de största pendlingsstråken över länsgränserna är det i nuläget inte infrastruktur som är den största bristen utan i första hand prissättning och i andra hand trafikutbudet.

Den storregionala trafiken ska skiljas från den interregionala kollektivtrafiken som har till syfte att binda samman olika delar av landet. Ett exempel är Sverigeförhandlingen som pågick under perioden 2014–2017 och som bland annat inkluderade att förhandla om en finansiering av höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö och om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna⁴².

4.3 Samhällsperspektivet

Kollektivtrafiken i Sydsverige bör utvecklas på ett sätt som står i överensstämmelse med de övergripande samhällsmålen för transportförsörjningen samtidigt som de regionala målsättningarna beaktas. Som framgått av kapitel 3 betonas vikten av större arbetsmarknadsregioner för att öka tillväxten och säkra kompetensbehovet i de regionala utvecklingsstrategierna för samtliga regioner/län som ingår i Regionsamverkan Sydsverige.

Kollektivtrafiken kan rätt utformad vara ett bra medel för att åstadkomma regionförstoring både för arbete och studier samt medverka till en bättre försörjning av kunskap och kompetens inom näringslivet. En utvecklad storregional kollektivtrafik för Sydsverige kan tillsammans med väl fungerande lokal och regional kollektivtrafik bidrar till att klara klimat- och miljömålen. Utvecklad storregional kollektivtrafik bidrar också till ökad jämlikhet, där grupper utan tillgång till bil eller utan körkort ges förbättrade möjligheter att resa. Sammantaget kan en sådan trafik främja en samhällsutveckling mot en alltmer hållbar riktning.

OECD pekade i en rapport 2012 ut några utgångspunkter och utmaningar för en positiv utveckling av Småland – Öland - Blekinge⁴³. Goda interna och externa transport- och kommunikationsförbindelser lyfts där fram som en av sex grundförutsättningar. OECD tryckte

³⁹ Per Ålind för Kalmar Länstrafik, Jönköpings länstrafik, Länstrafiken Kronoberg, Regionförbundet i Kalmar län, Region Jönköpings län och Region Kronoberg. Krösabussen. Ta plats i en kollektivtrafikdriven samhällsutveckling! Förstudie av ett regionalt superbusskoncept för Smålandslänen. 2018-04-18.

⁴⁰ Trafikanalys. Trafikanalys. Regional linjetrafik 2015, 2016 och 2017.

⁴¹ Med storregional kollektivtrafik menas i detta sammanhang den sammanlagda bilden av de ingående regionernas regionöverskridande resor.

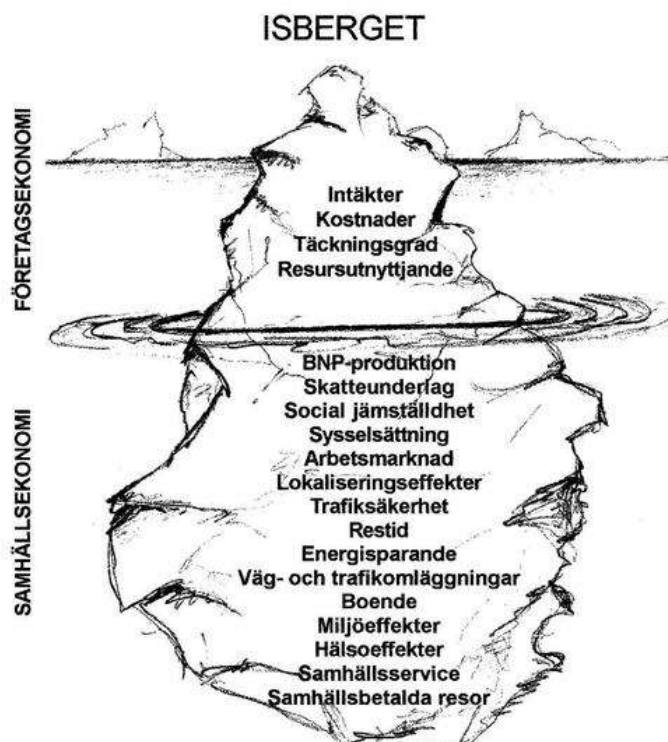
⁴² Slutrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge. SOU 2017:107

⁴³ OECD Territorial Reviews, Småland – Blekinge, Sverige 2012.

vidare på att restiden både på landsväg och med tåg mellan de större städerna/noderna och de omgivande mindre kommunerna och i synnerhet mellan de största städerna i Småland-Blekinge samt mellan dem och storstadsområden som Malmö/Köpenhamn eller Göteborg var mycket långa. Behovet av att stärka de interna förbindelserna genom förbättringar av infrastrukturen och med strategiska förbindelser var enligt OECD uppenbart.

Vid samma tidpunkt gjorde OECD en motsvarande analys för Skånes del⁴⁴. Skånes styrkor konstaterades ligga bland annat i dess centrala geografiska placering, flera starka utbildningssäten och hög innovationskraft. Men inte heller Skåne saknade utmaningar då det gäller infrastrukturen. Många privata företag har pekat på svårigheten att rekrytera personal utanför arbetsplatsens närområde och skulle vilja se fler förbindelser mellan Skånes olika delar, för att på så vis skapa en större och mer effektiv arbetsmarknad. Bättre tillgänglighet i kombination med en förbättrad entreprenörs- och boendemiljö förväntas kunna ge stor utdelning för regionen.

Västsverige, bestående av Västra Götaland, Halland och Skåne, tillsammans med delar av södra Norge har också uppmärksamats nyligen i en rapport av OECD⁴⁵. I den studien understryks möjligheten att med transporter binda samman arbetsmarknad, kultur och väl fungerande infrastruktur i hela västra Skandinavien för att stärka tillväxt och utveckling.



Källa: <http://www.exempelbanken.se/examples/3187>; 2018-06-30

Kollektivtrafik och infrastruktur är beroende av varandra. Kollektivtrafiken är viktig där människor reser mest för att frigöra kapacitet på vägar och för att minska klimatavtrycket från varje enskild resenär. En god kollektivtrafik bidrar också till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort.

Vid en utvärdering av kollektivtrafikbranschens fördubblingsmål framhölls som första punkt vikten av att kollektivtrafiken behöver få en central roll i den kommunala bebyggelseplaneringen och en mer normerande status i övriga samhällsbyggnadsprocesser⁴⁶.

Kollektivtrafiken i Sverige bedöms skapa samhällsnytta motsvarande mer än 14 miljarder

kronor varje år⁴⁷. Restidsnyttan (värdet av bland annat korta restider, hög turtäthet och korta eller avsaknad av väntetider) för resenären utgör den största posten och har i samma studie uppskattats till drygt 6,5 miljarder kronor.

⁴⁴ OECD Territorial Review, Skåne 2012

⁴⁵ OECD Territorial Reviews, The Megaregion of Western Scandinavia 2018

⁴⁶ Färdplan – kollektivtrafikens roll i en hållbar samhällsutveckling. Svensk kollektivtrafik & K2, Kunskap och kompetens för attraktiv kollektivtrafik, 2013.

5. Utgångspunkter för en storregional kollektivtrafik i Sydsverige

Kollektivtrafiken medverkar bland annat till att göra det enkelt för människor att ta sig mellan hemmet och arbetsplatsen. På det sättet kan kollektivtrafiken bidra till en bättre matchning mellan den kompetens som en arbetsgivare efterfrågar och den kompetens och erfarenhet som människor erbjuder. Den här "matchningseffekten" är särskilt märkbar i storstadsområden där behovet av spetskompetens generellt är som störst. Att snabbt kunna resa mellan Sydsveriges tillväxtmotorer och de tre storstadsregionerna är därför av största vikt.

Den svenska marknaden för kollektivtrafik har av hävd delats in i två huvudsakliga segment⁴⁸:

- Korta resor till och från arbete, skola, service, inköp och fritidsändamål där merparten görs regelbundet till vardags. Denna kollektivtrafik kallas i Sverige traditionellt för lokal eller regional.
- Längre resor som domineras av färder som görs i tjänsten eller sällanresor på fritiden. Inom detta marknadssegment finns förutom tåg och buss även flyget som ett alternativ för vissa resor. Detta marknadssegment har av tradition benämnts interregional kollektivtrafik.

En utvecklingstrend i dagens samhälle är att vissa yrkeskategorier och då främst de med en specialiserad arbetsmarknad inte behöver arbetspendla varje dag. Även inom den eftergymnasiala utbildningen är det idag relativt vanligt med kurser som bedrivs på deltid och/eller distans och där den studerande inte behöver besöka själva kursorten regelbundet. Här har den digitala teknikutvecklingen gjort det möjligt att arbeta eller studera vissa dagar på hemorten.

För den här gruppen torde restid i princip vara detsamma som arbetstid så länge som digitaliseringen erbjuder stabil och snabb uppkoppling för mobil och dator. Även gruppen tjänsteresenärer kan räknas till den här kategorin av ökande restyper som samtidigt är mindre restidskänsliga. Det kan vara rimligt att som en första ansats sätta 2 timmar som övre gräns för den här typen av resor.

Den här gruppen, vars yrkesmässiga aktionsradie omfattar södra Sverige, skulle kunna bli den som agerar spjutspets när det gäller att initiera en ökad sammanvävning av de existerande arbetsmarknaderna i Sydsverige. Om hypotesen stämmer borde den här gruppen vara högtintressant för ett nytt kollektivtrafiksegment – en storregional gränsöverskridande trafik för arbets- och studiependling. För den enskilde individen ökar nåbarheten till ett större antal arbetsplatser medan en arbetsgivare i sektorn får tillgång till ett större utbud av kompetens.

En storregional kollektivtrafik måste för att nå uppsatta mål utvecklas i samklang med den interregionala trafiken. För att åstadkomma funktionella lösningar är det nödvändigt med en helhetssyn där ledstjärnan är optimal samverkan mellan olika trafiksystem. Mot den bakgrunden är en fortsatt utbyggnad av höghastighetsjärnvägar av stor betydelse för utvecklingen av kollektivtrafiken i Sydsverige.

Den 1 januari 2012 trädde den nu gällande lagen om kollektivtrafik i kraft⁴⁹. Lagen omfattar regional kollektivtrafik definierad som "sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet är ägnad att tillgodose

⁴⁷ WSP Analys & Strategi. Kollektivtrafikens samhällsnytta. Rapport åt Svensk Kollektivtrafik. Juni 2017.

⁴⁸ Regeringens proposition 2009/10:200. Ny kollektivtrafiklag

⁴⁹ Lag (2010:1065) om kollektivtrafik

resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”.

Enligt kollektivtrafiklagen ska RKM regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. I programmet ska varje region/län redovisa hur man avser att bedriva och utveckla kollektivtrafiken för så kallat vardagsresande inom sitt verksamhetsområde. En sammanfattning av aktuella program för vart och ett av de sex sydsvenska länen har redovisats i kapitel 3.

En storregional kollektivtrafik kan utvecklas genom fortsatt och stegvist utbyggt samarbete på nuvarande premisser. Det finns skäl, inte minst vad gäller att säkra deltagande från alla berörda aktörer och få hög genomlysning av arbetsprocessen, som talar för att i stället bedriva arbetet i riktning mot en gemensam skrivning för samtliga trafikförsörjningsprogram. En sådan gemensam del skulle självfallet enbart behandla den ömsesidiga storregionala kollektivtrafiken.

5.1 Förslag på gemensam målbild

De föregående avsnitten ger en bakgrund till uppdraget och beskriver också en ansats för det fortsatta arbetet med att ta fram en gemensam målbild för de regionöverskridande resorna. Förslaget till målbild för kollektivtrafiken i Sydsverige ska ha fokus på utvecklingen av den kollektivtrafik som är möjlig att påverka på regional och storregional nivå inom ramen för nuvarande transportinfrastruktur. För relationen Malmö – Lund – Kristianstad har dock de restidsvinster som en höghastighetsjärnväg skulle innebära använts vid framtagandet av restidsmålen.



Uppdraget satte 2050 som målgår för arbetet. Det har justerats tio år närmare i tiden för att inte komplicera relationen till en eventuell framtida höghastighetsjärnväg genom södra Sverige. En annan anledning till förändringen är att få målgåret att stämma bättre överens tidsmässigt med den tidshorisont för genomförande som är satt i gällande utvecklingsstrategier och trafikförsörjningsprogram på regional nivå.

Arbetsgruppen har varit enig i att målbilden bör utgå från tillväxtmotorerna och behovet av att koppla dem samman med en funktionell gränsöverskridande kollektivtrafik. Vidare måste en målbild kopplas till och komplettera de ställningstaganden som RSS gjort i det tidigare positionspapperet för infrastruktur och transport⁵⁰. Restiden har utifrån den analysen och den som redovisas i denna rapport bedömts vara den mest centrala parametern för en gemensam målbild.

⁵⁰ Regionsamverkan Sydsverige. 2016. Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Positionspapper infrastruktur och transport.

RESTIDER 2040

- TÄLVÄRMDATOR
- REGIONAL KÄRNA
- MAX 1 TIMME

I kartan på denna sida redovisas förslag till restidsmål för den storregionala kollektivtrafiken till år 2040. Restidsmålen uttrycker en ambition avseende restid mellan tillväxtmotorerna som ska möjliggöra den funktionella arbetspendling på veckonivå som beskrivits i inledningen till detta kapitel.

Målen har hämtats från regionala källor (se bilaga 4) och

Restider med storregional kollektivtrafik 2040.

bygger för fyra av länen vidare på en tidigare genomförd studie⁵¹. I den studien bedömdes restidsmålen kunna bidra verksamt till regionförstoring och breddad arbetsmarknad.

⁵¹ WSP. Systemanalys för Sydsveriges Infrastruktur - Geografisk utvidgning av kartmaterial, 2015-12-03



Bilden till vänster visar hur mycket restiden har förändrats från 2018 jämfört med de på föregående sida föreslagna restidsmålen för år 2040. En förutsättning för att den redovisade restidsvinsten ska kunna nås är att de objekt som tidigare redovisats i en gemensam sydsvensk prioritering har realiserats⁵². En annan att objekt som därutöver prioriterats i länens regionala transportplaner och berör de aktuella stråken har genomförts.

I bilden längre ned till vänster redovisas restidskvoter mellan kollektivtrafik och bil för år 2040. Underlaget för beräkningen har varit de på föregående sida föreslagna restidsmålen med kollektivtrafik respektive beräknade restider med bil för det aktuella året.



När restidskvoten är 1 tar resan med bil respektive kollektivtrafik lika lång tid. I de fall kvoten är under 1 går resan med kollektivtrafik fortare än samma resa med bil. En restidskvot på exempelvis 0,5 innebär att resan med kollektivtrafik går dubbelt så snabbt som samma resa med bil. Omvänt går bilresan snabbare när restidskvoten ligger över ett.

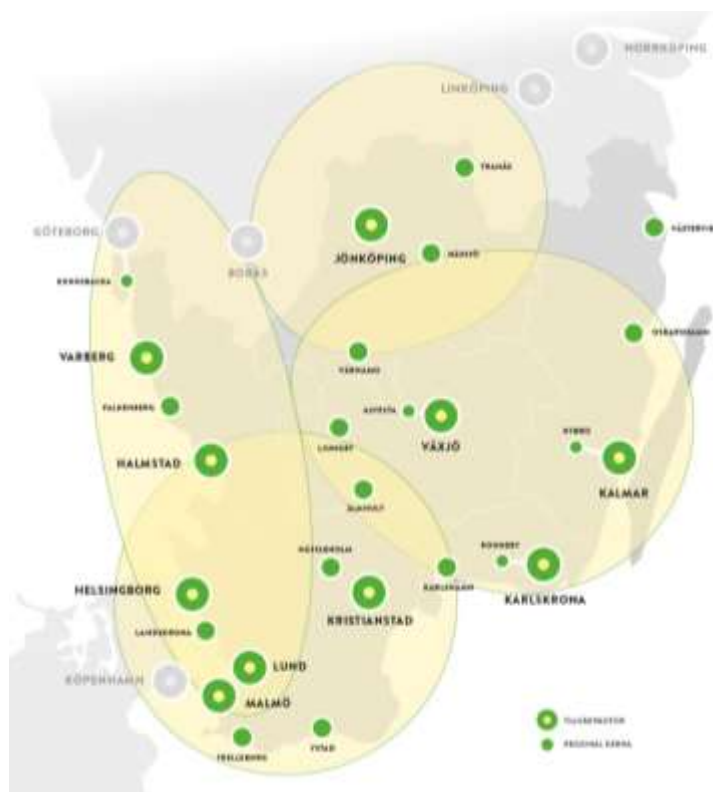
I samtliga stråk med restidskvot under 1, det vill säga där resan med kollektivtrafik går snabbare än samma resa med bil, är förutsättningen att kollektivtrafikresan sker med tåg. Det visar med önskvärd tydlighet den oomkullrunkliga betydelse järnväg och tåg med modern standard har för att åstadkomma regionförstoring.

⁵² Regionsamverkan Sydsverige. 2017. Sydsvenska prioriteringar utifrån positionspapperet "Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige".

I en nu tio år gammal regional systemanalys av transportinfrastrukturen i östra Götaland⁵³ redovisades en gemensam bild över utvecklingsriktningar för att nå det gemensamma målet om regionförstoring (se kartbild till vänster).

Rapporten betonade vidare vikten av att inte låsa sig tankemässigt till nationella prognoser över avgränsningen av framtida funktionella regioner. Framtida utvecklingsområden ska enligt rapporten i stället betraktas som mer eller mindre tydligt avgränsade områden där funktionella samband utvecklas fortlöpande.

Ett försök har gjorts att göra en liknande sammanvägning av läget i de sex sydsvenska länen/regionerna år 2040 när den föreslagna målbilden har realiserats. Utgångspunkten är de regionala tillväxtmotorerna och hur långt deras omland kommer att sträcka sig med en timmas restid.



Restidslinjerna (isokroner) för Hallands och Skånes tillväxtmotorer uppvisar en betydande successiv överlappning, vilket innebär att flera områdesavgränsningar är möjliga att göra. Valet blev i det fallet att redovisa utifrån ett halländskt respektive ett skånskt geografiskt perspektiv.

Sydöstra Sverige, där restiden mellan de tre tillväxtmotorerna sinsemellan enligt målbilden kommer att vara en timma eller mindre år 2040, har avgränsats inom en och samma restidsisokron.

Resultatet framgår av kartbilden till vänster. De områden som avgränsades 2008 kommer att ha vidgats till år 2040 samtidigt som antalet har minskat. Sammantaget kommer en överväldigande majoritet av Sydsveriges invånare att om drygt

30 år ha högst en timmas restid med kollektivtrafiken till närmaste större stad (tillväxtmotor).

⁵³ WSP. Regional systemanalys för transportinfrastrukturen i östra Götaland. Slutredovisning 30 september 2008.

Det bör återigen påpekas att det bara är tillväxtmotorer belägna inom RSS verksamhetsområde som använts i denna analys. Det innebär bland annat att den norra delen av Kalmar län, där Linköping/Norrköping är närmaste tillväxtmotor, saknar avgränsning i den uppdaterade kartbilden. Om även tillväxtmotorer utanför Sydsverige tas med i analysen kommer i princip alla boende inom området att år 2040 kunna nå en större ort inom en timma med kollektiva färdmedel.

Under förutsättning att de föreslagna restidsmålen uppnås kommer den preliminära ansatsen om högst två timmars restid mellan varje par av tillväxtmotorer också vara möjlig att nå för flertalet av de aktuella förbindelserna. Undantagen är dels några öst-/västliga relationer som exempelvis Halmstad – Kalmar och Varberg – Växjö, dels några av sambanden från Jönköping och söderut.

6. Fortsatta vägar till en storregional kollektivtrafik

En gemensam målbild bör på samma sätt som gjorts för transportinfrastrukturen omsättas i en för RSS gemensam prioritering. Under arbetet med detta dokument har ett antal frågor kommit upp som bör behandlas i ett sådant andra steg.

- Gemensam prioritering mellan olika kollektivtrafikstråk!
Överenskommelse inom RSS vad gäller samsyn i prioritering av nödvändiga standardhöjningar i transportinfrastrukturen. Nästa steg efter restidsmålen bör vara att nå enighet om utbud och turtäthet. Inriktningen vad gäller restider och turtätheter för den storregionala trafiken läggs fast i en gemensam text som infogas i samtliga trafikförsörjningsprogram.
- Kom i mål med översynen av prissättningen!
Gemensamt biljettprissystem som inte missgynnar resande över de befintliga länsgränserna. Priset för en resa av en viss längd ska vara detsamma oavsett om en länsgräns korsas eller inte. Inledningsvis under en övergångsperiod kan intäktsbortfall för en part behöva kompenseras.
- Satsa på att eliminera mentala barriärer!
En gemensam identitet i marknadsföring av den nya storregionala trafiken kan vara ett sätt att bryta ned mentala barriärer. Kan detta lösas inom ramen för befintliga strukturer eller behövs en gemensam trafikorganisatör likt Öresundståg AB för den storregionala trafiken?
- Breda synen på kollektivtrafikens samhällsnytta!
En av utgångspunkterna för denna studie har varit att beskriva en trafik som skulle kunna bidra till en funktionell regionförstoring i Sydsverige. Nästa led bör vara att analysera samhällsnyttan med den föreslagna trafiken. En del i det arbetet är att försöka hitta gemensamma nyckeltal. Samtidigt fångas inte en förbättrad tillgänglighet för arbetsresor inom en högspecialiserad arbetsmarknad in av gängse samhällsekonomiska analyser⁵⁴.

Det hittillsvarande arbetet har i princip följt de två inledande stegen i nedanstående modell presenterad av Svensk Kollektivtrafik⁵⁵. Det fortsatta arbetet kan förslagsvis fortsätta att följa modellen.



⁵⁴ Kollektivtrafikens samhällsnytta. En vägledning. Fördubblingsprojektet. Stockholm 2011.

⁵⁵ WSP. Kollektivtrafik för funktionella storregioner. Fallstudie för Smålands-Östergötlandsregionen. 2016-07-01.

7. Bilagor

Bilaga 1

Definitioner av regionala kärnor och tillväxtmotorer

Regional kärna

För att en ort ska räknas som regional kärna i Skåne krävs att orten har minst 14 000 invånare, att orten har ett positivt pendlingsnetto samt att kommunen har en branschbredd med över 200 branscher.

Vid beräkning av regionala kärnor för Blekinge, Kalmar och Kronobergs län har Ramböll utgått från befolkningsmängden i varje läns centralorter. Med centralort avser vi centralorten i respektive kommun. 12 av 33 centralorter i Skåne har en befolkning som överstiger 14 000, vilket motsvarar 36 procent av samtliga centralorter. För övriga län har det bedömts vara rimligt att peka ut en lika stor andel av centralorterna som regionala kärnor, då befolkningsmängder och funktioner är annorlunda.

I den här rapporten har utgångspunkten varit att behandla alla orter utifrån samma premisser, vilket gjort att Rambölls avgränsning använts för klassning av tillväxtmotorer. Det innebär att indelningen för Skånes del avviker från den klassning som normalt används i det regionala planeringsarbetet. Följden blir att Kristianstad i den här rapporten räknas som en regional tillväxtmotor medan Hässleholm räknas som en regional kärna med koppling till tillväxtmotorn Kristianstad.

Tillväxtmotor

Tillväxtmotorer definieras som de regionala kärnor som har en starkare befolknings- och sysselsättningstillväxt än genomsnittet i regionen, vilket ger spridningseffekter och skapar tillväxt för omlandet.

Vid beräkning av tillväxtmotorer utgick Ramböll från kommunernas tillväxt mellan 2003 och 2013. Den genomsnittliga tillväxten av befolkning respektive sysselsättning i sydregionen 2003-2013 uppgick till 3 respektive 6 procent.

Källa: Ramböll. Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur. 2015-06-29.

Bilaga 2

Förteckning över genomförda samråd

Uppdraget har varit förenat med en omfattande dialog- och förankringsprocess som inkluderat följande steg:

2017

- Uppdrag från Kollektivtrafikutskottet, 26 jan
- Förtydligande av uppdrag från RSS, 16 feb
- Samråd med Kollektivtrafikmyndigheterna, 18 april
- Delredovisning för Kollektivtrafikutskottet, 26 juni
- Samråd med Kollektivtrafikmyndigheterna, 25 augusti
- Avstämning med arbetsgruppen (Direktörsgruppen), 28-29 augusti
- Avstämning med Kollektivtrafikutskottet, 5 sep
- Delredovisning för RSS, 20 sep
- Redovisning för Kollektivtrafikutskottet, 26 sep
- Förankring med Kollektivtrafikmyndigheterna, 25 okt
- Rapport till Kollektivtrafikutskottet, 6 dec

2018

- Arbetsmöte med Kollektivtrafikutskottet och Infrastrukturutskottet, 5 feb
- Förankring trafikutskott, infrastrukturutskott, trafikdirektörerna och RKM, 19 april
- Remiss tjänstemän trafik-, infrastrukturutskott och myndigheterna, 24 april
- Avstämning med Kollektivtrafikutskottet och Infrastrukturutskottet, 7 maj
- Redovisning RSS, 17-18 maj
- Remiss hos RKM i länen 16 juli – 6 augusti

Bilaga 3

Länkar till offentligt finansierade tågtrafiksystem i Sydsverige

Krösatåg

<http://www.krosatagen.se/>; 2018-07-12

Kustpilen

<https://www.klt.se/Reseinfo/Fardsatt/Kustpilen/>; 2018-07-12

Pågatåg

<https://www.skanetrafiken.se/>; <https://www.skanetrafiken.se/sa-reser-du-med-oss/bra-att-veta/tag/>; 2018-07-12

Västtåg

<https://www.vasttrafik.se/>; 2018-08-09

Öresundståg

<https://www.oresundstag.se/>; 2018-07-12

Bilaga 4

Källförteckning till använda restidsmål

Blekinge

* Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2016-2019. Version B, beslutad av Regionstyrelsen 2016-03-16. Dnr 503-66-2014.

Halland

* Bedömning RKM juni 2018.

Jönköpings län

* Regionalt trafikförsörjningsprogram Jönköpings län. 2018-01-22. Dnr LJ 2012/1077 (restidskvoter).

Kalmar län

* Kollektivtrafikstrategi 2050. Samhällsstödd trafik för funktionella regioner. Antagen av landstingfullmäktige 2017-05-31.

* Trafikförsörjningsprogram för Kalmar län 2017-2025. Antaget av landstingfullmäktige 2017-05-31.

Kronoberg

* Bedömning RKM juni - juli 2018.

Skåne

* Region Skåne och Sverigeförhandlingen. Diarienummer 1500318. (*Malmö – Lund och Lund-Kristianstad*)

* Sweco. Underlagsrapport tågstrategi 2050. Underlag till en tågstrategi 2050 för Region Skåne med fördjupande analyser 2023, 2035 och 2050, förslag till trafikupplägg och fordonsanalys. Uppdragsnummer: 7001800000. 2017-02-01. (*Helsingborg – Halmstad*)

* Trivector Traffic för Pågatåg Nordost 2.0. Markarydsbanan. Trafikeringsupplägg. December 2017. (*Kristianstad – Halmstad*)

* Tyréns Ab för Region Skåne, Trafikverket, Helsingborgs stad, Hässleholms kommun och Kristianstad kommun. Åtgärdsvalsstudie Skånebanan. Slutversion 2015-10-02. (*Helsingborg – Kristianstad*).

Trafiknämnden

Kallelse/föredragningslista
2019-08-21

Trafiknämnden kallas till sammanträde

Tid: Torsdag den 29 augusti 2019, kl 8.30 - 12.00

Plats: Konferensrummet, Gräsvik. Karlskrona

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 Clasesson, verksamhetschef
Magnus Forsberg, strategisk planerare kollektivtrafik
Rose-Marie Friberg, beredningssekreterare

Föredragningslista

Ärendenummer:

1. Val av justerare samt tid för justering
2. Godkännande av föredragningslista
- Ärenden för beslut**
3. Verksamhetsplan och budget 2020 för trafiknämnden
2019/01585
Maria Purnell
Kl. 08.35-09.05
4. Begäran om medel från reserven avseende sommarkort skolungdom 2019
2019/01593
Maria Purnell
Kl. 09.05-09.10
5. Utredning kostnader sommarkort skolungdom 2020
2019/01599
Anna Claesson
Kl. 09.10-09.20
6. Avrapportering intern kontroll 2019 för trafiknämnden
2019/01595
Maria Purnell
Kl. 09.20-09.30
- Kaffe**
Kl. 09.30-09.45
7. Positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige
2019/01390
Magnus Forsberg
Kl. 09.45-10.15
8. Rapporter återrapportering nettoresultat ersätter IPDK
Maria Purnell
Kl. 10.20-10.25
9. Återrapportering ändring av reglemente
Ingrid Ljungqvist
Kl. 10.25-10.35

- | | | |
|------------|--|------------------------------------|
| 10. | Årlig rapport kollektivtrafiken | Magnus Forsberg
Kl. 10.35-10.45 |
| 11. | Rapport Blekingetrafiken | |
| 12. | Rapport trafikanalys färdtjänst och
riksfärdtjänst 2018 | |
| 13. | Delegationsärenden | |
| 14. | Anmälningensärenden | |
| 15. | Övrigt | |
| 16. | Utbildning Tågfrågor | Jakob Emander |

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

2019-08-21
Karlskrona

Rose-Marie Friberg Kanslienheten



Bild: Blekingetrafiken

Uppföljningsrapport kollektivtrafik 2018

Dokumentnamn: Uppföljningsrapport kollektivtrafik 2018 Rubrik		Revision: 01
Dokumenttyp: Redovisande dokument	Dokumentnummer: 2019/01567	
Detta dokument gäller för: Verksamhet RegionstyrelsenFörvaltning	Funktionsområde: Regional utveckling, kultur och bildning	
Dokumentansvarig: Magnus Forsberg, Strategisk planerare kollektivtrafik	Beslut av: Direktör regional utveckling	
Beslut datum: 2019-08-14	Nästa revidering: 2020	

Innehållsförteckning

1	Inledning och syfte	3
2	Allmän trafikplikt och avtal	3
2.1	Allmän trafikplikt	3
2.2	Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar	3
2.3	Ensamrätter eller direkttilldelade avtal.....	4
2.4	Kommersiell trafik	4
3	Resultat	4
3.1	Finansiering.....	4
3.2	Resor och trafikutbud.....	5
3.3	Effektivitet	5
3.4	Kvalitet.....	6
4	Sammanställning och utblick.....	7
5	Bilagor.....	8
5.1	Förteckning beslut allmän trafikplikt.....	8
5.2	Förteckning trafikavtal med kostnadsersättningar.....	9
5.3	Förteckning kommersiell trafik.....	9

1 Inledning och syfte

Regionstyrelsen i Region Blekinge är regional kollektivtrafikmyndighet (RKM) i Blekinge och är ansvarig för kollektivtrafiken. De skattesubventionerade resurserna ska användas så effektivt som möjligt samtidigt som planering och utförande ska följa SFS 2010:1065, Lag om kollektivtrafik. Transportstyrelsen är tillsynsmyndighet och utför regelbundna uppföljningar av hur olika regioner administrerar och planerar kollektivtrafiken.

Denna årliga rapport är ett juridiskt krav och ska vara ett centralt verktyg för att presentera vårt arbete för Transportstyrelsen och samtidigt en sammanställning för vår egen kontroll av verksamheten. SKL har i en vägledning sammanställt vad rapporten ska innehålla, enligt EU:s kollektivtrafikförordning, vilken Region Blekinge har använt för att bestämma utformningen. Här framgår att vi ska använda trafikuppgifter från Trafikanalys vilket innebär att det bara är allmän kollektivtrafik som berörs. Färdtjänst och andra serviceresor ryms därför inte i denna rapport. Dialog med andra regioners (RKM) har också bidragit till slutresultatet.

Region Blekinge hoppas rapporten ska bidra till en bra dialog om kollektivtrafikens utveckling och bli en kunskapskälla för beslutsfattare och andra berörda.

2 Allmän trafikplikt och avtal

Beslut om allmän trafikplikt ska föregå varje upphandling. Beslutet ska ange vad som ska upphandlas och varför det ska upphandlas för att motivera att trafiken inte lämnas till den kommersiella marknaden. Syftet är att allmänhet och kollektivtrafikföretag ska få information om politisk ambitionsnivå gällande kollektivtrafik inom olika områden. Här beskrivs dessa beslut och vilka företag som utförde kollektivtrafik i Blekinge under hela eller delar av året. Kostnader för respektive avtal redovisas samt eventuella överenskommelser som har gjorts utöver traditionella upphandlingar i konkurrens. Vi informerar också om kommersiell regional linjetrafik som utförs i Blekinge.

2.1 Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt menas enligt EU-förordningen (1370/2007) om kollektivtrafik, de krav som behörig myndighet definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse som ett kollektivtrafikföretag inte skulle ha något eget kommersiellt intresse att bedriva utan att få ersättning från det allmänna eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor. Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem.

I bilaga 5.1 finns en förteckning över beslut om allmän trafikplikt som var aktuella i Blekinge under 2018.

2.2 Kollektivtrafikföretag och kostnadsersättningar

Under 2018 hade Region Blekinge ett trafikavtal inom linjelagd busstrafik, tre inom tågtrafik och två inom båttrafik samt ett antal taxiavtal. Avtal inom servicetrafiken innehåller förutom allmän trafik öppen närtrafik men även sjukresor och färdtjänst. Förteckning av avtal för buss, tåg och båt samt utbetalda ersättningar framgår av bilaga 5.2

2.3 Ensamrätter eller direkttilldelade avtal

Region Blekinge upphandlar all trafik regelbundet. Ensamrätter eller direkttilldelade avtal förekommer ej.

2.4 Kommersiell trafik

Kommersiell regional linjetrafik är sedan 2012 tillåten utan tillstånd men med anmälningsskyldighet. I beslutet om allmän trafikplikt för busstrafik i Blekinge har sträckan Karlskrona – Ronneby Airport lämnats till marknaden då trafiken är möjlig att utöva på kommersiella villkor och intresse för trafiken finns. Under 2018 tillkom en kommersiell expressbusslinje genom länet som trafikeras av Flixbuss. Trafikoperatörer och trafik som utförs kommersiellt framgår av bilaga 5.3.

3 Resultat

Här beskrivs utvecklingen av kostnader, intäkter och resande enligt rapportering till Trafikanalys. Serviceresor ingår inte. Nyckeltal har beräknats utifrån grundstatistiken. I övriga kostnader ligger alla kostnader för Region Blekinge som hänförs till kollektivtrafiken men inte är betalning till trafikentreprenörerna som biljettförsäljning, marknadsföring, hållplatsunderhåll och trafikplanering där personalkostnader ingår.

3.1 Finansiering

Bruttokostnader Milj. Kr

	2016	2017	2018
Tåg	146	147	149
Buss/bil	219	232	244
Båt	14	14	21
Infrastruktur	5	4	5
Övrigt	58	60	63
Totalt	443	458	482

Intäkter Milj. Kr Administration och infrastruktur ej inräknad

	2016	2017	2018
Tåg	67	67	67
Buss/bil	115	121	127
Båt	0,6	0,6	4
Övrigt	3	3	3
Totalt	186	191	202

Subventioneringsgrad %, Finansierers bidrag i förhållande till total kostnadstäckning

	2016	2017	2018
Totalt	58	58	57

3.2 Resor och trafikutbud

Beskrivning av antal resor och trafikens omfattning uppdelat per trafikslag. Siffrorna har Region Blekinge rapporterat in till Trafikanalys förutom marknadsandel som har tagits fram av Svensk kollektivtrafik genom kollektivtrafikbarometern.

Resor, Miljoner resor

	2016	2017	2018
Tåg	2,2	2,3	2,1
Buss/bil	6,6	6,8	6,9
Båt	0,1	0,1	0,2
Totalt	9,0	9,2	9,2

Marknadsandel, % Kollektivtrafik i förhållande till totalt antal motoriserade resor

	2016	2017	2018
Pendling Karlskrona*	20/28	30/27	27/28
Totalt Blekinge helår	13	16	16

*Siffrorna anger marknadsandel av pendling till Karlskrona centrum under vår och höst respektive år

Trafikutbud, Miljoner km

	2016	2017	2018
Tåg	1,8	1,8	1,8
Buss/bil	8,0	8,1	8,1
Totalt	9,8	9,9	9,9

3.3 Effektivitet

Här har tal tagits fram genom att använda faktiska värden i de tidigare avsnitten för att beskriva kostnadsutvecklingen per resa och km.

Total bruttokostnad per resa, kr

	2016	2017	2018
Totalt	49,1	49,8	52,4

Total kostnad för finansiär, underskott, per resa, kr

	2016	2017	2018
Tåg	39,5	39,2	44,9
Buss/bil	24,8	25,6	24,3
Totalt	28,4	29,0	29,0

Total kostnad för finansiär, underskott, per km, kr

	2016	2017	2018
Tåg	50,2	51,1	52,2
Buss/bil	19,5	20,1	19,3
Totalt	26,3	27,0	26,9

3.4 Kvalitet

Kvalitet är ett brett begrepp där olika delar har olika tyngd för olika individer. Kollektivtrafikbranschen har under många år försökt kartlägga vilka områden som är viktigast att lägga resurser på. Genom samverkan och dialog i Svensk kollektivtrafik och med kollektivtrafikbarometern som verktyg finns nu mycket kunskap och resultat. Här väljer vi några områden som påverkar hur kollektivtrafikresenären värderar trafiken och avgör i vilken grad kollektivtrafiken kan konkurrera med andra färdmedel.

Tillgänglighet

Här är möjligheten att använda kollektivtrafiken även med funktionsnedsättning den definition som bl.a. SKL använder i sin statistik. En annan betydelse av tillgänglighet är kollektivtrafikens närhet till bostäder och målpunkter. Båda har stark koppling till infrastrukturen och påverkas mycket av hur kommuner och Trafikverket prioriterar. Vårt uppdrag som huvudman för kollektivtrafiken är att ta fram målsättningar och beskrivning av vad som behöver göras och sedan motivera åtgärder för väghållaren. Även under 2018 genomfördes åtgärder för att öka tillgängligheten men den stora resandeökningen gjorde att andelen anpassade hållplatser endast förbättrades marginellt. Målet är att nå 90% under 2019.

Restid

Även om möjligheten att använda tiden ofta är mycket bättre på buss och tåg jämfört med bil är restiden viktig vid valet av färdstätt. I Karlskrona har snabbussar satts in utöver ordinarie stadstrafik vilket har gett resultat i form av fler resor. Under 2018 genomförde Sweco en utredning som tydliggjorde vikten av restidsförkortning på Blekinge Kustbana vilket ska vara en grund i en ny tågstrategi. I strukturbildsarbetet har rutiner också tagits fram där kommunernas fysiska planering och planeringen av kollektivtrafiken ska göras mer samordnat för att erbjuda bättre alternativ med kollektivtrafiken.

Punktlighet

Punktligheten är en del av tryggheten i kollektivtrafiken. Man ska kunna lita på att man kommer fram i tid utan att behöva använda stora marginaler genom att ta tidigare avgångar än nödvändigt. 2018 var inget bra år för tågtrafiken i Sverige där störningar av olika slag gav en större andel tåg som inte kom fram i tid. Delvis beror detta på att kapaciteteten har börjat byggas ut vilket ska ge stabilare tågtrafik framöver. Under tiden är det viktigt att resenärer tas om hand på ett bra sätt vid trafikstörningar vilket betonas i nytt trafikavtal med SJ gällande Öresundstågtrafiken. I tågtrafiken har vi mätt punktlighet för Krösatåg och Öresundståg under 2018. Mellan Emmaboda och Karlskrona var 98,7 av 100 avgångar max 5 minuter sena vilket är mycket bra nationellt sett. På Kustbanan var 84,8% av Öresundstågen max 5 minuter sena under året vilket är en försämring som främst beror på stora infrastrukturstörningar under sommaren. Ett verktyg för att mäta punktlighet i busstrafiken planeras att snart börja användas. Bedömningen genom kunddialogen är att bussarna har en bra tidhållning och att resenärernas förtroende är högt.

Nöjdhet

Det sammantagna resultatet av alla kvalitetsmått kanske beskrivs bäst genom hur nöjda kunderna är även om det är mer än de mätbara faktorerna som vi har beskrivit ovan som påverkar betyget. Kollektivtrafikbarometern mäter även detta genom enkäter. I statistiken kan man se en mängd olika delar av nöjdheten där Blekinge tog ett rejält skutt från 2017 till 2018 där nöjdheten med senaste resan var hela 83%. Detta ligger i linje med alla positiva kundreaktioner som har kommit efter de trafiksatsningar som har gjorts i länet och alla kundevent där Blekingetrafiken har mött kunderna genom trevliga arrangemang.

4 Sammanställning och utblick

Största händelsen 2018 i Blekinges kollektivtrafik var fullträffen med en storsatsning på skärgårdstrafiken som sammanföll med ett fantastiskt sommarväder. Region Blekinges ledning har varit mycket tydlig med att en del av kollektivtrafikens uppdrag är att främja bilden av ett välkomnande Blekinge. Såväl besökare som boende ska kunna uppleva det som länet har att erbjuda och då är transporterna viktiga. Under året genomfördes ett antal samråd som grund för ett nytt trafikförsörjningsprogram där Blekinge Kustbana, skärgårdstrafiken och landsbygdstrafiken lyftes som viktiga att utveckla utöver stomtrafiken där kollektivtrafiken har bäst möjligheter att ge alternativ till bilen. Sweco genomförde under hösten en utredning av vad som behöver göras för att få en konkurrenskraftig Blekinge Kustbana. Det sedan tidigare beslutade målet om 2 timmars restid Karlskrona – Malmö lyftes fram och en första bild av vad som behöver göras beskrevs. Detta ledde till att en tågstrategi behöver tas fram med tydliga prioriteringar av vad som måste göras. 2018 blev också det år då Sydostlänken mellan Älmhult och Sandbäck vid Blekinge Kustbana beslutades genomföras. Byggstart planeras under innevarande planperiod som sträcker sig till 2029 och Region Blekinge jobbar för en byggstart så tidigt som möjligt.

Av statistiken framgår att trafikutbudet var oförändrat mot föregående år liksom antalet resor. Fördelningen av resorna har dock förändrats något då bussresandet ökade medan antalet tågresor minskade något till följd av infrastrukturstörningar. Kostnaden ökade dels till följd av satsningar i buss- och båttrafik och dels i linje med ökade entreprenörskostnader.

Klimatfrågan fick stor uppmärksamhet under året vilket kommer att prägla kollektivtrafikens utveckling. Kapaciteteten i trafiken behöver utökas då fler vill resa klimatsmart och en utredning har satts igång för att få kunskap om vilka drivmedel som ska främjas inför kommande bussupphandling. Förnybart och emissionsfri stadstrafik är formuleringar som finns med i förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram.

Signalerna är tydliga om att kollektivtrafiken har en viktig roll för Blekinge på många plan. Ett område är folkhälsa där en övergång från bilresor till kollektivtrafik, enligt vetenskapliga rön, ger positiva effekter på såväl luftkvalitet som på invånarnas dagliga motion. Vi ser detta som ett mycket spännande utvecklingsområde då Region Blekinge nu har både transporter och sjukvård under samma tak. Att utveckla de här tankarna är en stimulerande framtidsutmaning där samverkan mellan förvaltningarna är en förutsättning.

5 Bilagor

5.1 Förteckning beslut allmän trafikplikt

Här följer en kort beskrivning av befintliga beslut om allmän trafikplikt vid tid för publicering av denna rapport. För detaljinformation om beslut och innehåll var vänlig kontakta kollektivtrafikmyndigheten på Region Blekinge.

Busstrafik i Blekinge, RS 121212

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

Busstrafik över länsgräns mot Skåne, RS 121212

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

Busstrafik över länsgräns mot Kalmar län, RS 121212

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

Busstrafik över länsgräns mot Kronobergs län, RS 121212

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

Tågtrafik över länsgräns mot Kalmar län, RS 170208

Beslutet avser all befintlig tågtrafik mellan Blekinge och Kalmar län och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från RKM Kalmar i gemensam överenskommelse med övriga län inom Krösatågstrafiken.

Tågtrafik över länsgräns mot Skåne, RS 160907

Beslutet avser närmast Pågatågstrafik mellan Karlshamn och Kristianstad men ska ses som en prövning av marknadsläget för hela tågtrafiken mellan Skåne och Blekinge. Äldre beslut finns för Öresundstågstrafiken. Avtal finns med Region Skåne om ömsesidig överenskommelse om att varje län fattar beslut om allmän trafikplikt efter godkännande av grannlän.

Skärgårdstrafik i Blekinge, RS 161214

I Blekinge är all linjelagd skärgårdstrafik belagd med allmän trafikplikt.

5.2 Trafikavtal med kostnadsersättningar

Följande förteckning beskriver de avtal mellan Region Blekinge och Trafikutövare som berör allmän trafik med undantag för förbeställd taxitrafik som samordnas med färdtjänst och sjukresor.

Affärsverken AB	Skärgårdstrafik i Karlskrona	13 165 Tkr
Arriva Tåg AB	Utförande om pågatågstrafik	5 569 Tkr
Bergkvarabuss AB	Linjetrafik Buss och viss skolskjutstrafik	223 094 Tkr
Haglund Shipping AB	Skärgårdstrafik Karlshamn och Sölvesborg	6 703 Tkr
Transdev Sverige AB	Utförande av Öresundståg och Krösatåg	51 942 Tkr
AB Transitio	Avrop fordonsoptioner	12 243 Tkr

5.3 Kommersiell trafik

Följande företag utförde kommersiell kollektivtrafik i Blekinge under 2018 där anmälan har gjorts till regionala kollektivtrafikmyndigheten

Bergkvarabuss AB 140701 - pågående	Flygbusstrafik Karlskrona – Rby Airport (SAS)
Merresor AB 170418 – pågående	Karlskrona – Alvesta. Anslutning Snälltåget mot Stockh.
Trossöbuss AB 161209 – 181228	Flygbusstrafik Karlskrona – Rby Airport (BRA Flyg)

Per Welander
Anna Claesson
Pia Borg-Lindblom

2019-08-13

Ärendenummer 2019/XXXXX

Dokumentnummer 2019/XXXX-X

Till Trafiknämnden

Rapport Blekingetrafiken

Resandeutveckling januari – juli

Det är glädjande att resandet fortsätter att öka. Ökningen är **57 949** resor (1,2 procent) jämfört med samma period förra året, januari till juli.

- Bussresandet ökade med ca 47 418 resor, vilket motsvarar 1,0%
- Tågresandet ökade med ca 12 745 resor, vilket motsvarar 1,3%

Resandet i busstrafiken ökar mest i stadstrafiken där satsningarna i Ronneby och Karlshamn slagit väl ut. Resandet i skärgårdstrafiken har under perioden fram till och med juli minskat, jämfört med samma period förra året. Trafiken i Ronnebyån har inte kunnat bedrivas vissa dagar på grund av högt vattenstånd, eftersom båten inte kommer under broarna.

Resande

Resande januari - juli	2018	2019	Utveckling
Busstrafik	3 953 655	4 001 073	1%
Stadsbuss	3 004 863	3 058 512	2%
Regionbuss	685 630	675 771	-1%
Kustbuss	243 319	246 946	1%
Flygbuss	19 844	19 844	0%
Tåg	1 195 848	1 208 593	1%
Krösatåg	136 293	148 643	9%
Öresundståg	933 821	933 821	0%
Pågatåg	125 734	126 129	0%
Skärgårdstrafik	139 237	137 489	-1%
Serviceresor	103 281	102 815	0%
Totalt	5 392 021	5 449 970	1%

I tabellen över resande statistik från båda biljettsystemen sammanställda.

Fler resmöjligheter under sommarens evenemang

Under året har vi lagt ner mycket planering på att förbättra och utveckla evenemangstrafiken i länet. Förutom utökade avgångar, se nedan, har vi haft egen personal på plats för att agera trafikledning och hjälpa resenärer tillrätta. I samarbete med Bergkvarabuss planerades det också för att ha fler standby-bussar som snabbt kunde köras ut till platser med många resenärer.

Vid sommarens evenemang har boende kunnat resa med nattbussar till:

- | | | |
|-------------|---------------|--------------|
| ○ Torhamn | ○ Tving | ○ Åryd |
| ○ Fågelmara | ○ Johannishus | ○ Hällaryd |
| ○ Sturkö | ○ Listerby | ○ Hällevik |
| ○ Hasslö | ○ Kuggeboda | ○ Nogersund |
| ○ Trummenäs | ○ Hallabro | ○ Eringsboda |
| ○ Holmsjö | ○ Backaryd | |

Marknadsföring av evenemangstrafiken

För att kunderna ska uppmärksamma att vi har trafik till evenemangen har information funnits på samtliga arrangörers hemsidor och på t ex Hasslöfestivalen markerade vi hållplatserna lite extra för att de skulle få uppmärksamhet, se nedan:



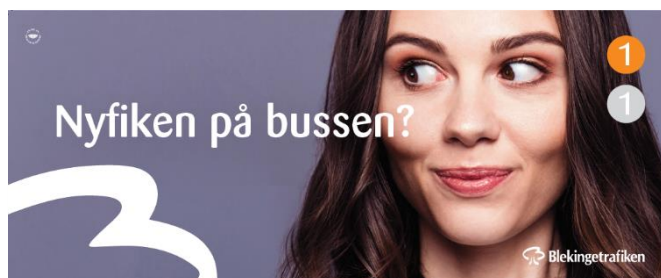
Satsningar på landsbygden

Under sommaren har möjligheterna att resa till orter på landsbygden utökats. Bland annat har vi lagt in fler anropstyrda avgångar till Eringsboda och Kättilsmåla för att man skall kunna arbetspendla även på sommaren, samt en ny satsning på en linje mellan Hallabro och Järnavik efter önskemål från Ronneby kommun som varit uppskattat. För att förlänga kvällarna i stan för boende i Hallabro och Fågelmara och på Sturkö har de under sommaren erbjudits fler kvällsavgångar respektive nattbussar.

Minikampanjer för att öka resandet

Vi har gjort en rad riktade insatser med syfte att marknadsföra resmöjligheter i sommar:

- Hasslöpendeln och Sturköpendeln – utskick i brevlådorna om att prova båten
- Snabbussar i Karlshamn och Karlskrona – utskick i brevlådorna om att arbetspendla
- Badbussen i Sölvesborg – riktat till turister och boende i Sölvesborg
- Resmöjligheter i Eringsboda – utskick i brevlådorna om att prova bussen
- Sommarerbjudandet och evenemangstrafik – Crew på plats och digitala kanaler



Provat



Öksadress: Wämö center Telefon: 0455-73 10 00
Internet: www.regionblekinge.se Org nr: 232100-0081



Vind i seglen för skärgårdstrafiken

Förra året var ett riktigt kanonår för skärgårdstrafiken. Fem nya linjer introducerades - Kustlinjen, Hop On Hop Off, Astrid i Ronneby, Hasslöpendeln och linjen till Utklippan.

Inför sommarens skärgårdstrafik har vi tillsammans med trafikföretagen ägnat mycket tid på att förbättra resmöjligheterna, marknadsföringen och informationen. Linjen mellan Handelshamnen och Utklippan har gjort succé på nytt. Här samarbetar vi med bokningsföretaget Nortic för att erbjuda enkel biljettbokning och räknat till 12 augusti har vi en belägningsgrad på 92 procent. Resterande turer fram till 18 augusti är alla fullbokade! Kapaciteten på Hop on Hop off har utökats med en större båt (M/F Gåsefjärden) och vi har förbättrat audioguidningen med fler informationspunkter. M/F Ljungskär, en ny och större båt har satts in på linjen Fisktorget - Kastellet - Tjurkö. Möjligheten att ta med rullstolar och cyklar ombord på av båtarna har förbättrats.

Sommarperioden är i skrivande stund inte slut, men jämförs juni/juli 2019 med föregående år har resandet i skärgårdstrafiken minskat med ungefär 7 procent. Eftersom skärgårdstrafiken är väderberoende ska man ha i åtanke att årets väder var mer än 7 procent sämre än förra årets.

Marknadsföring av skärgårdstrafiken

En gemensam sommarsäsong för skärgårdstrafiken medför även att kommunikationen blir tydligare. Resurser har lagts på att skapa ett nytt, enklare, upplägg för tidtabellsbok- och anslag där linjefärger, kartor och informationssymboler återkommer i all kommunikation. Samarbetet med operatörer och kommuner har utökats för att skapa enhetlig information. På Fisktorget i Karlskrona har tre nya digitala skärmar satts upp som visar filmer och information dygnet runt och en ny biljettlucka har öppnats för att minska köer och effektivisera biljettförsäljningen. I Karlshamn har nya informationsanslag satts upp vid skärgårdsterminalen. Även informationen på www.blekingetrafiken.se har fått ett ansiktslyft med en interaktiv karta över hela Blekinge, där kund klickar på en linje för att få information och tidtabell. Slutligen skapade vi ett "skärgårdspaket" med information som delades ut till ambassadörer runt om i Blekinge, som turistbyråer, hotell och campingar.

Matvik – Tärnö

5 min – 1 h 15 min 35 – 110 kr (30 – 60 kr)

Dagligen (avg)

	Matvik	Odda	Östra Breda	Färst	Lilla	Angarna	Tjärns	Angarna	Färst	Östra Breda	Odda	Matvik
Matvik	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00	00:00
Odda	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05	00:05
Östra Breda	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10	00:10
Färst	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15	00:15
Lilla	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20	00:20
Angarna	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25	00:25
Tjärns	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30	00:30
Angarna	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35	00:35
Färst	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40	00:40
Östra Breda	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45	00:45
Odda	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50	00:50
Matvik	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55	00:55

Östra Breda

Östra Breda är en av de största och mest populära skärgårdarna i Blekinge. Den ligger i Östra Breda och är en av de största och mest populära skärgårdarna i Blekinge. Den ligger i Östra Breda och är en av de största och mest populära skärgårdarna i Blekinge.



Världens bästa skärgårdstrafik

Blekinge har världens finaste skärgård – ämnad för oss och den vill vi att fler ska få uppleva. Blekingetrafiken har länge lagt besöks- och turistut i skärgården och i år satsar vi extra på marknadsföring för att fler ska upptäcka den. Vår ambition är att skapa världens bästa skärgårdstrafik med er som en viktig pusselbit.

Skärgårdsambassadör
Vi tror att ni är rika på dina övriga skärgårdar som vi – och därmed naturliga skärgårdsambassadörer. Vi har satt ihop ett paket som gör det enkelt för er att informera och inspirera besökare och turister att upptäcka skärgården – och som i förbifarten skapar goodwill och gör mer värde utöver till er.

För små stiftelser
Passa på att dela ut våra godisbilar som en give away som både inspirerar och skapar minnen för de minsta. Nämligen en leksskåp av plast – gratis såklart!

Bra att veta
Dela gärna ut folder om vilka godisbilar som finns och behovet av att skärgårdstrafik i Blekinge. Vi har också sammanställt de viktigaste frågorna och svaren så att ni enkelt ska kunna hjälpa den som vill veta mer.

Tack för att ni hjälper fler att komma ut i skärgården!



FAQ

Skärgårdstrafiken i Karlskrona

Hur reser jag ut i skärgården från Karlskrona?
Karlskrona har två nav för skärgårdstrafik, Fisktorget och Handelskvarnen varifrån du kan välja bland dagliga avgångar till över 30 bryggstopp. Välj bland långa rundturer upp till 3 timmar eller kortare turer. Du kan även resa med Hop-on Hop-off som stannar vid 11 bryggor runt centrala Karlskrona.

Skärgårdsturer, tider och destinationer
Skärgårdssäsongen i Karlskrona är lång och erbjuder dagliga turer till mellan juni och augusti. Störst utbud mellan den 24 juni – 18 augusti. Hänvisa till blekingetrafiken.se eller skargardstrafiken.com för tidtabeller. Tryckta skärgårdstidtabeller finns hos mottagaren att dela ut.

Hur köper jag biljett?
Reser du från Fisktorget i Karlskrona köper du alltid din biljett i informationskiosken vid bryggan innan du går ombord. Vid övriga bryggstopp köper du biljett när du går ombord på båten. Du betalar kontant i SEK och EURO, med bankkort eller Swish.



Kollektivtrafikbarometern –januari – juli 2019.

Kollektivtrafikbarometern är en för branschgemensam enkätundersökning som används för att följa utvecklingen av attityder gentemot den lokala kollektivtrafikmyndigheten och dess utbud. Det görs en indelning av befolkningen; "Kunder" (de som angett att de reser med Blekingetrafiken minst en gång per månad) och "Allmänhet" (samtliga svaranden i undersökningen). Varje intervjuperson får ett antal påståenden som personen ska ta ställning till på en skala från 1 till 5, där 1 betyder "Instämmer inte alls"/"Mycket missnöjd" och 5 betyder "Instämmer helt"/"Mycket nöjd". Svartalternativen 1 och 2 kategoriseras som "Missnöjd" och 4 och 5 som "Nöjd".

Tabellen nedan visar utvecklingen för hur stor andel som säger att de är nöjda, dvs. de som svarat 4 eller 5. Frågan har ställts varje månad och resultatet redovisas rullande 12 månader. Det innebär att siffran är ett resultat av de senaste 12 månaderna.

Fråga	Juli 2018	Juli 2019	Utveckling
Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Blekingetrafiken?			
Kunder	68%	67%	-1%
Allmänhet	53%	55%	2%
Hur nöjd är du med din senaste resa med Blekingetrafiken?			
Kunder	82%	82%	0%
Jag kan lita på att jag kommer fram i tid när jag reser med Blekingetrafiken (Kunder)			
Buss	59%	56%	-3%
Tåg	36%	30%	-6%

Utvecklingen anges i procent men avser procentenheter i tabellen ovan.

Dagens ros – vid två tillfällen i sommar

... till Blekingetrafiken för extraturerna under Skärgårdsfesten i Karlskrona, samt deras funktionärer vid Parkgatan, som styrde upp när många skulle åka med. Bra jobbat.
Tacksam resenär

... till Blekingetrafiken som delade ut regnponchos gratis till alla då åskregnet föll på lördagen under Skärgårdsfestivalen. Tack!
Två som blivit blötdjur annars

Vandalisering av väderskydd

Under sommaren har ett 30-tal glasrutor och fyra realtidsskärmar i väderskydd runt om i länet slagits sönder. Samtliga händelser är polisanmälda och även om det är kostsamt att byta glasrutor så är det så här långt kostnadseffektivare än att byta mot plexiglas som även dessa kan vandaliseras.

Försäljning

Sommarkortet fortsätter vara en populär produkt, men försäljningen har minskat jämfört med förra året. Fram till 11 augusti har vi sålt drygt 6 300 Sommarkort, en tredjedel är sålda i vår nya app. Ca 12 000 Sommarkort har skickats ut till skolungdomar som går i åk 6 till åk 2 på gymnasiet och är antingen folkbokförda eller studerar i Blekinge. Distributionen av kort pågick under fyra hektiska sommarveckor och mottagandet var mycket positivt.

Försäljning (gäller för perioden januari-juni)

Biljettkategori	januari – juni 2018	januari – juni 2019	Utveckling
Enkelbiljetter	18 014 604 kr	18 361 628 kr	2%
Reskassa	26 778 224 kr	24 264 468 kr	-9%
Periodkort	29 514 233 kr	27 914 025 kr	5%
Nya biljettsystemet*	0 kr	3 293 155 kr	N/A
Totalt (inkl. moms)	74 307 060 kr	73 833 276	-1%

**Indelningen av biljetter i det nya biljettsystemet skiljer sig åt jämfört med tidigare indelning. Till vidare kommer därför den försäljningen redovisas separat.*

Det nya biljettsystemet

Blekingetrafiken, Skånetrafiken och Östgötatrafiken har tecknat samarbetsavtal om ett gemensamt biljettsystem. Biljettsystemet som Blekingetrafiken lanserade i våras bygger på det system som Skånetrafiken introducerade för mer än ett år sedan och som Östgötatrafiken kommer att lansera i höst. Det fungerar enligt den nya nationella standard som tagits fram för försäljning och validering av biljetter i kollektivtrafik. Det gör att vi är förberedda för att skapa ett nationellt biljettsystem, som nu ska utredas av Samtrafikens VD Gerhard Wennerström, på uppdrag av regeringen. Samverkan innebär att inte bara resurser och kompetens bakom systemen används gemensamt, utan även utvecklingen av

appen för att det ska vara enkelt att söka sin resa, köpa biljett, få reseinformation, mitt konto-funktioner, biljettautomater, tydligare och enklare biljetter.

Sedan den nya appen lanserades den 4 mars har 36 876 personer laddat ner den och använt den för att göra 68 697 köp. Arbetet med vår nya app pågår och i dagarna har vi infört möjlighet att, förutom med Swish, betala med bankkort.

Senare under hösten kommer nya försäljningskanaler att introduceras liksom skol- och företagsportal, samt nya Blekingetrafiken-kort.

Kommunikation kring det nya biljettsystemet

Nu har vi varit igång med det nya biljettsystemet i ungefär 6 månader. Kommunikationen går nu in i en mer intensiv fas.

Crew-turné

Vi har gjort 60 turnéstopp som vi annonserat om i lokalpressen. Utöver dessa stopp har vi besökt olika pensionärsföreningar, IT-caféer och organisationer för att marknadsföra den nya appen och skapa en relation till våra kunder. Det personliga mötet är värt oerhört mycket och vi kan reda ut frågetecken hos våra kunder och hjälpa till med att ladda ner appen.

Crewet består av fem sommarjobbande ungdomar i ålder 20 till 24 år har rest runt på Blekinges festivaler har med crewsläpet. Vid en del stoppen har även personalen från Marknad- och försäljningsenheten varit med. I släpet har det funnits en fotoaktivitet med green-screen där nyfikna besökare har kunnat fotograferats med olika bakgrunder för att sedan få med sig bilden hem. Man har kunnat träffa oss för att få hjälp med att ladda ner appen, svar på sina frågor om vårt nya biljettsystem, vår evenemangstrafik eller smaka på vårt bussiga-godis. Crewet har mött många kunder som är nyfikna och har funderingar om vårt nya biljettsystem.



Befintliga kunder

I arbetet med att marknadsföra den nya appen är våra befintliga kunder en premierad målgrupp. Vi når dem via bland annat buss-TV ombord, sociala medier och genom blekingetrafiken.se. Instruktionsfilmer, tips och råd varvas för att skapa mervärde.

Snabbfotad och riktad kommunikation

Kommunikationen kring det nya biljettsystemet är av varumärkesbyggande, rekryterande, säljande och lojaliserande karaktär. Vi har hittills i år satsat mycket på att främst nå våra befintliga kunder, satsat på digitala kanaler såsom sociala medier, buss-TV och hemsidan.

Detta på grund av att kunderna blir våra ambassadörer i det långa loppet och för att de digitala kanalerna är "snabbare" och passar det agila arbetssättet allra bäst.

Parallellt med marknadsföringen av det nya biljettsystemet pågår även arbete med att löpande uppdatera informationen i våra väderskydd och hos våra ombud. Ett axplock av insatser:



Hemsidan

Hemsidan är ett nav i kommunikationsarbetet kring det nya biljettsystemet. Här uppdaterar vi löpande och samlar aktuell information och den går så klart att anpassa genom att besökaren filtrerar sökningar utefter resmönster och målgruppskriterier.

Våra tryckta tidtabeller för buss och tåg

Den 19 augusti gäller nya tider i kollektivtrafiken. Det finns en busstidtabell för varje kommun och små viktidtabeller för den aktuella tågtrafiken. Vid varje hållplats finns ett anslag som visar avgångstider, vissa hållplatser har även realtidsskärmar.

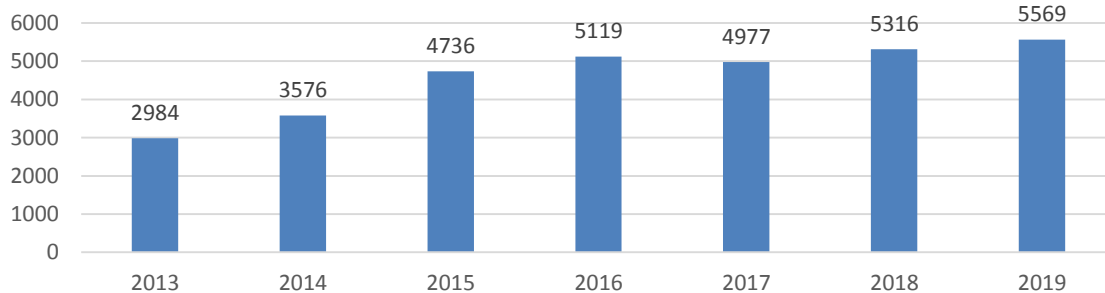


Förseningsersättning

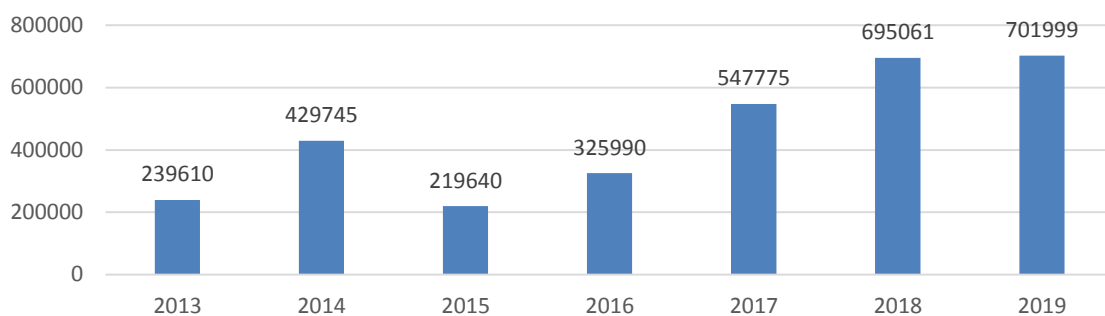
Sedan sommaren 2018 har vi rätt att söka ersättning från Trafikverket för de förseningar som beror på infrastrukturproblem. Vi har ansökt ersättning men ansökningsblanketten är komplicerad och arbetet med att ansöka är därför mycket tidskrävande. Vi har vid flera tillfällen påpekat för Trafikverket att de borde införa ett lättare sätt att ansöka. Även Svensk Kollektivtrafik har försökt få Trafikverket att förenkla processen. Trots detta har bara ytterst begränsade förändringar gjorts i blanketten. Trafikverket har hittills bara handlagt och ersatt en lite del av våra ansökningar. Bland våra grannlän i syd var det i våra bara vi och till viss del Hallandstrafiken som har utnyttjat möjligheten till regress. De andra länen har ansett att ansöka är för tidskrävande.

Antalet ansökningar om förseningersättning från våra kunder fortsätter att öka. Liksom tidigare beror de flesta förseningarna i tågtrafiken på problem med infrastrukturen.

Antal ansökningar om förseningersättning januari-juli



Utbetalad ersättning i kronor januari - juli



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

Färdtjänsthandläggning

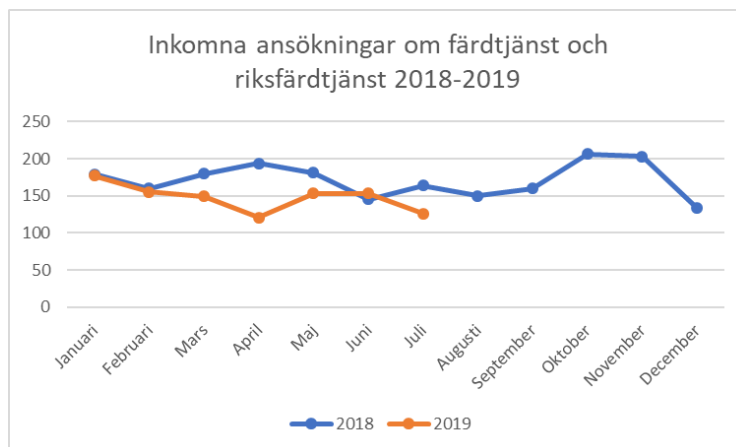
Statistik färdtjänsttillstånd

Antalet färdtjänsttillstånd var 2019-08-01 **5310** jämfört med 2019-05-01 **5250**.

Observera att dessa siffror möjligen inte är helt korrekta. Det finns indikationer att antalet färdtjänsttillstånd i Blekinge är högre och att rapporterat låga antal beror på ett fel i statistiken. Undersökning av detta pågår.

Handläggning

Antalet inkomna ansökningar har fortsatt att ligga lika eller lägre än motsvarande period 2018. Det är omöjligt att säga om detta är ett trendbrott eller en bestående förändring, därtill är tiden alltför kort.



Handläggningstid

Den senaste fyra månaderna har väntetiden för utredning och beslut varit mindre än en vecka. Sommaren har endast påverkat handläggningstiden i marginell omfattning.

Rapport från TRAFRA (Trafikanalys)

Årets rapport från Trafikanalys innehåller intressant läsning. Enligt denna senaste statistiska sammanställning har minskningen av antalet färdtjänsttillstånd bromsats upp och en liten ökning har noterats. Man resonerar i termer av att antalet färdtjänsttillstånd nu nått så lågt det kan komma med nuvarande lagstiftning och att antalet nu rimligen kommer att öka med tanke på att antalet äldre och äldre-äldre ökar i landet. Se bilaga Rapport från TRAFRA "Färdtjänst och riksfärdtjänst 2018", för sammanfattning.

Färdtjänst och riksфärdtjänst 2018



315 000

personer hade
färdtjänsttillstånd.



31

färdtjänsttillstånd
per 1 000 invånare
var utfärdade.



79 %

av tillståndsinnehavarna
var 65 år eller äldre.



3 av 4

utnyttjade sitt
färdtjänsttillstånd.



11,2 miljoner

resor utfördes
med färdtjänst.



35

färdtjänstresor var
genomsnittet per
tillståndsinnehavare.



11 400

personer reste
med riksфärdtjänst.



54 000

resor utfördes
med riksфärdtjänst.

Statistikens omfattning

Statistiken om färdtjänst och riksфärdtjänst 2018 baseras på uppgifter från Sveriges kommuner, regionala kollektivtrafikmyndigheter samt Riksфärdtjänsten Sverige AB. Rapporten återpubliceras i september 2019 med 2018 års kostnader för färdtjänst och riksфärdtjänst. Kostnader hämtas från SCB:s årliga insamling av räkenskapssammandrag för kommuner och landsting.

Detta är en sammanfattning av Färdtjänst och riksфärdtjänst 2018 (Trafikanalys Statistik 2019:19)

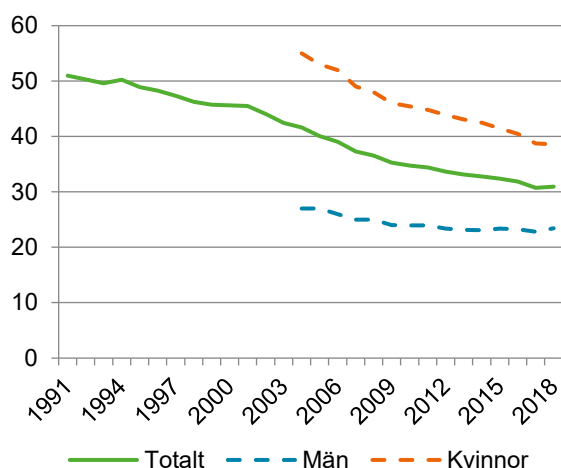
Publiceringsdatum: 2019-06-18

Färdtjänst kräver tillstånd

Färdtjänst ges till för personer som har väsentliga svårigheter att resa med allmänna kommunikationer. Tillstånd för färdtjänst prövas av kommunen, eller RKM, om kommunen har överlåtit hanteringen. En individuell behovsprövning ligger till grund för ett beslut.¹

Antalet tillstånd ökade 2018

2018 hade 315 000 personer färdtjänsttillstånd, cirka 6 000 fler än föregående år. Antal tillstånd har minskat med 28 procent sedan 1991. Samtidigt har befolkningen ökat under samma period. Om färdtjänsttillstånden sätts i relation till befolkningen hade cirka 31 personer per 1 000 invånare färdtjänsttillstånd 2018, mot 51 personer 1991 (-39 procent) (Figur 1).

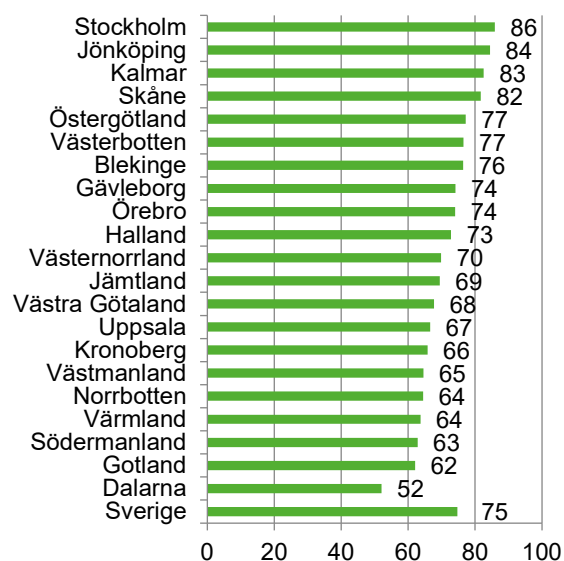


Figur 1. Antal personer med färdtjänsttillstånd per den 31 december. Per 1 000 invånare.

Sedan 2004 finns uppgifter över antalet färdtjänsttillstånd fördelat på män och kvinnor. Kvinnor innehar tillstånd i högre utsträckning än män. 2018 var det knappt 39 tillstånd per 1 000 kvinnor, att jämföra med dryga 23 per 1 000 män. Minskningen i antalet tillstånd har varit kraftigare för kvinnor än för män. Antal tillstånd per 1 000 personer har minskat med 30 procent för kvinnor, och med 13 procent för män (Figur 1).

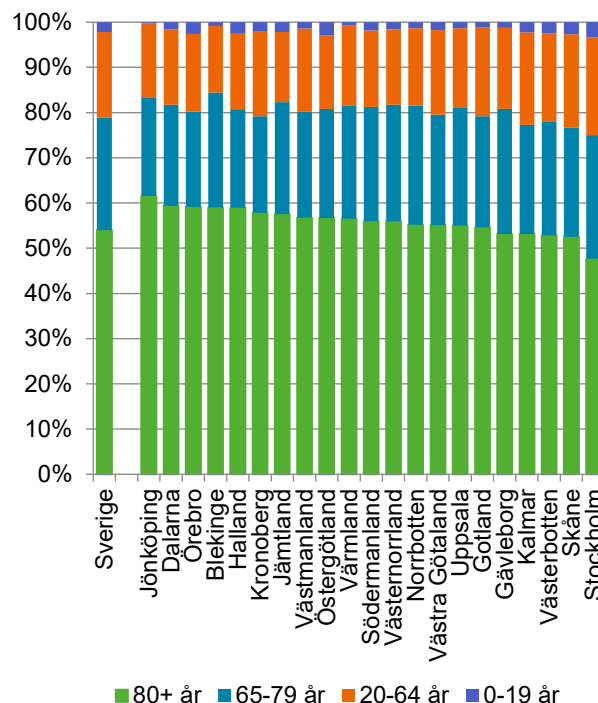
Stora skillnader mellan länen

Av de färdtjänsttillstånd som gällde den 31 december 2018 hade knappt 75 procent utnyttjats under året. Dalarnas län har lägst andel utnyttjade tillstånd - 52 procent – medan Stockholms län hade högst andel utnyttjade tillstånd med 86 procent (Figur 2).



Figur 2. Andel med färdtjänsttillstånd den 31 december 2018, som använt färdtjänsten under 2018. Per län.

Drygt hälften av innehavarna av tillstånd tillhörde åldersgruppen 80 år eller äldre, var fjärde var mellan 65 och 79 år gammal och endast två av hundra var 19 år eller yngre (Figur 3). Detta innebär att knappt en femtedel av dem med färdtjänsttillstånd 2018 var i arbetsför ålder (20–64 år). Fördelningen över åldersgrupper är i princip oförändrad jämfört med föregående år.

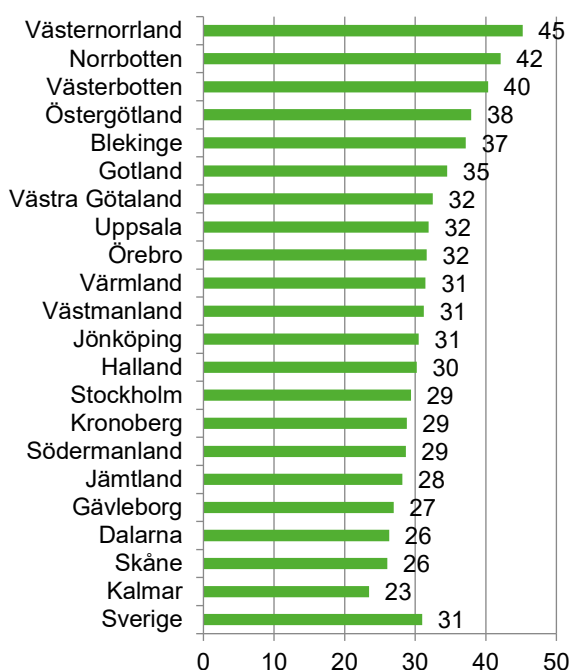


Figur 3. Åldersfördelning bland personer med färdtjänsttillstånd den 31 december 2018. Per län och ålderskategori.

¹ Lag (1997:736) om färdtjänst.

Åldersfördelningen bland innehavarna av färdtjänsttillstånd var relativt homogen över länen 2018. Andelen med färdtjänsttillstånd som var 80 år eller äldre varierade något mellan länen, från som lägst knappt 48 procent i Stockholms län till 62 procent i Jönköpings län. Andelen med färdtjänsttillstånd i arbetsför ålder, 20–64 år, varierade från 15 procent i Blekinge län till knappt 22 procent i Stockholms län (Figur 3).

Skillnaderna mellan länen var relativt stora med avseende på antal tillstånd per 1 000 invånare, och varierade från 23 tillstånd i Kalmar län till 45 tillstånd i Västernorrlands län (Figur 4).

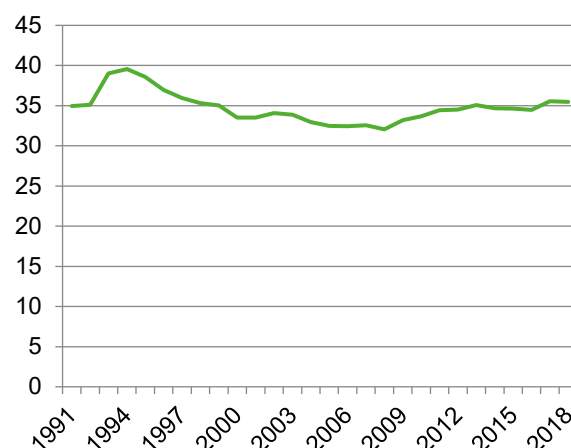


Figur 4. Antal personer per 1 000 invånare med färdtjänsttillstånd den 31 december 2018. Per län.

Antalet resor med färdtjänst ökade 2018

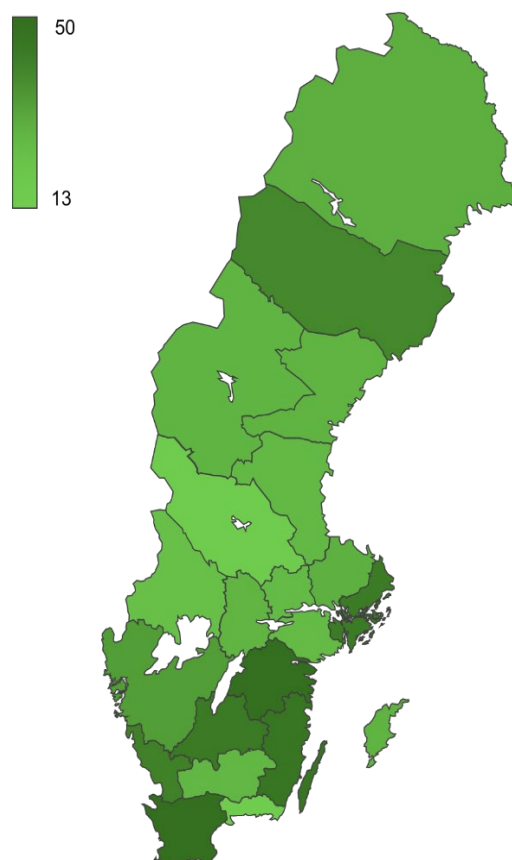
Det totala antalet enkelresor med färdtjänst har sedan 1998 minskat från 15,4 miljoner till 11,2 miljoner resor 2018 (-27 procent). Dock märktes en svag ökning i resandet 2018 jämfört med föregående år, en ökning på knappt 2 procent.

Under i stort sett hela perioden 1991–2018 har antalet resor per person med färdtjänsttillstånd legat relativt konstant på omkring 35 resor per person och år (Figur 5).



Figur 5. Antal utförda resor under 2018 per person med färdtjänsttillstånd den 31 december.

Antalet resor per invånare med färdtjänsttillstånd varierade rejält mellan länen, från cirka 13 resor per person med tillstånd i Blekinge till 50 resor per person i Skåne och Östergötlands län (Figur 6).



Figur 6. Antal resor under 2018 per person med färdtjänsttillstånd den 31 december. Per län.

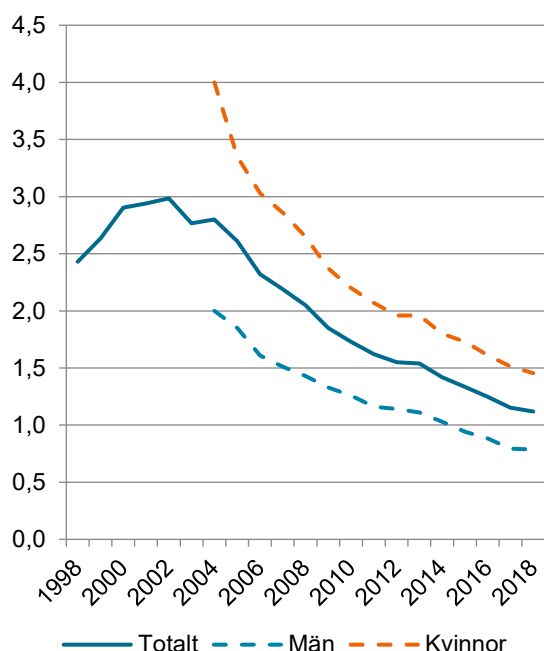
Tillstånd för riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst är en transport som sträcker sig över kommungräns. Till skillnad mot färdtjänsten tilldelas i regel inget generellt tillstånd för riksfärdtjänst, utan tillstånd måste sökas för varje enskild resa.

Tjänsten riktar sig dock till samma grupp som färdtjänst och det är samma instanser som prövar tillstånden, dvs. kommuner eller RKM.²

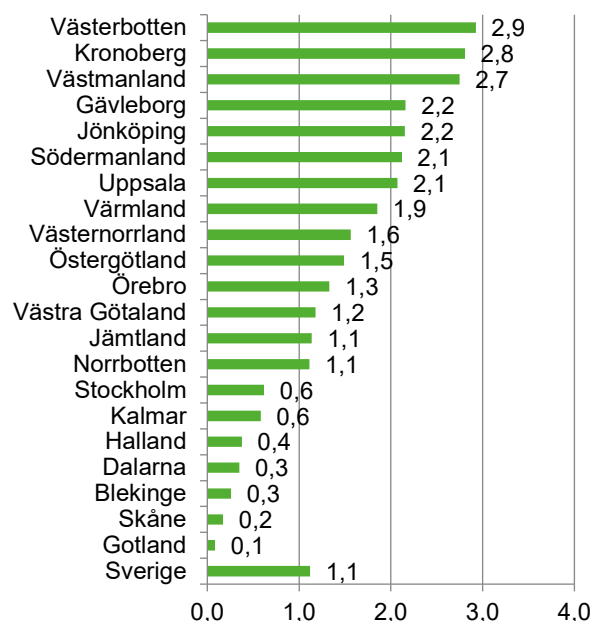
Utnyttjandet av riksfärdtjänst minskar

Under 2018 reste cirka 11 400 personer med riksfärdtjänst, att jämföra med den betydligt högre nivån 1998 på 21 500 personer. Om antalet som använt riksfärdtjänsten minst en gång sätts i relation till folkmängden framgår minskningen ännu tydligare (Figur 7).



Figur 7. Antal personer per 1 000 invånare som använt riksfärdtjänsten. Män, kvinnor och totalt, åren 1998–2018.

2008 gjorde drygt 1,1 personer per 1 000 invånare minst en resa med riksfärdtjänst. Variationen är stor mellan länen. Under 2018 använde runt 0,1 personer per 1 000 invånare riksfärdtjänsten på Gotland och 0,2 personer per 1 000 invånare i Skåne. Som mest använde 2,9 personer per 1 000 invånare tjänsten i Västerbottens län (Figur 8).



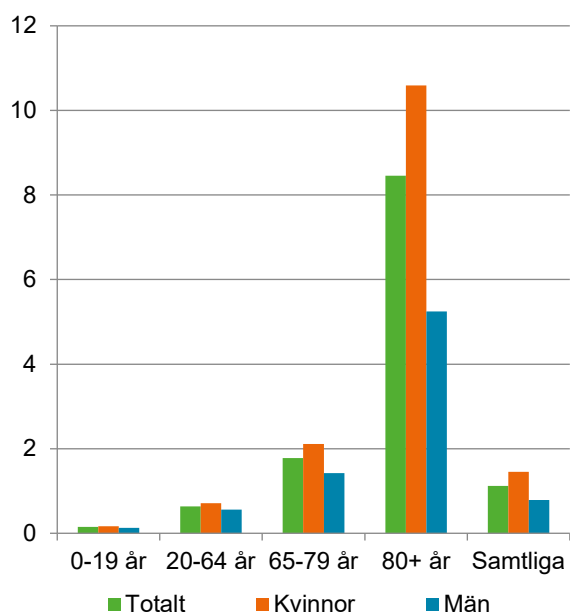
Figur 8. Antal resenärer med riksfärdtjänst per 1 000 invånare. År 2018, per län.

Fler kvinnor reser med riksfärdtjänst

Liksom färdtjänsten används även riksfärdtjänsten främst av äldre personer och av kvinnor. Under 2018 fick 8,5 per 1 000 personer i åldersgruppen 80 år eller äldre riksfärdtjänst. Av kvinnorna, oavsett ålder, fick drygt 1,5 per 1 000 kvinnor riksfärdtjänst, att jämföra med 0,8 per 1 000 män.

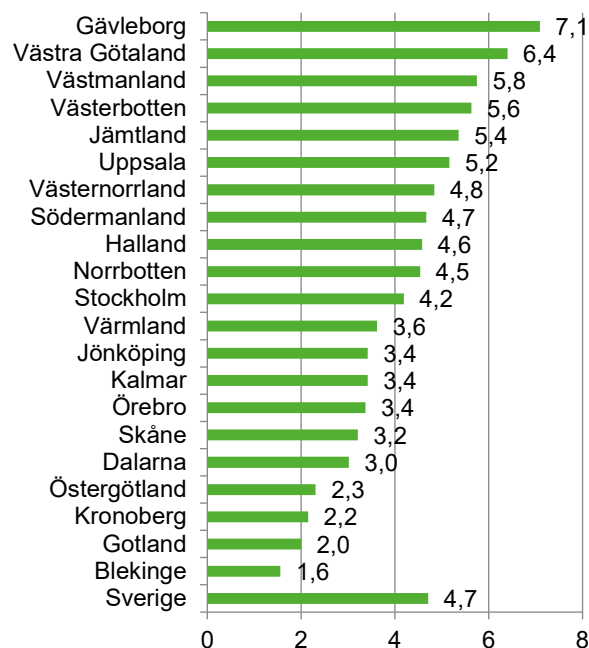
I åldersgruppen 65–79 år använde 1,8 per 1 000 personer tjänsten. Personer i arbetsför ålder, ungdomar och barn gjorde få resor med riksfärdtjänst. Under 2018 reste endast 0,6 per 1 000 personer i åldern 20–64 år med riksfärdtjänst (Figur 9).

² Lag (1997:735) om riksfärdtjänst.



Figur 9. Antal personer per 1 000 invånare som använt riksfärdtjänst under 2018.

Den genomsnittliga riksfärdtjänstresenären i landet gjorde 4,7 resor under 2018 (Figur 10). I Gävleborgs län företog varje resenär i genomsnitt 7,1 resor per person, följt av Västra Götaland med 6,4 resor. I Blekinge län restes minst med riksfärdtjänst med 1,6 resor per person, följt av Gotland med 2,0 resor.



Figur 10. Genomsnittligt antal resor per riksfärdtjänstresenär. År 2018 per län.

Totalt sett har kvinnorna genomfört fler resor med riksfärdtjänst än männen. Av dem som genomfört minst en resa med riksfärdtjänst genomförde män i genomsnitt fler resor än kvinnor i majoriteten av länen. I genomsnitt på riksnivå genomförde dock både männen och kvinnorna som använde riksfärdtjänst 4,7 resor under 2018.

Mer information

Du hittar tabellsamlingar med den officiella statistiken och tidigare års tabeller samt beskrivande rapporter här: www.trafa.se/kollektivtrafik/fardtjanst/

Kontakt:

Andreas Holmström

Telefon: 010-414 42 13, e-post: andreas.holmstrom@trafa.se

Trafiknämnden
2019-08-29

Delegationsbeslut Särskild kollektivtrafik

Färdtjänsthandläggning

Antal per kommun				Sedan årets början
	Maj	Juni	Juli	
Karlshamn	37	27	32	243
Karlskrona	50	41	51	369
Olofström	10	19	8	91
Ronneby	24	23	25	189
Sölvesborg	23	14	13	127
Summa	144	124	128	1019

Fördelat på

Avslag	14	34
Delavslag	194	493
Bifall	188	490

Under maj-juli 2019 har **14** delegationsbeslut fattats avseende riksfärdtjänst

Karlskrona	3 bifall + 1 avslag	5 bifall + 2 avslag
Ronneby	5 bifall + 1 avslag	11 bifall + 2 avslag
Sölvesborg	4 bifall	2 bifall

Trafiknämnden den 29 augusti 2019.

Förteckning över skrivelser mm som anmäles för kännedom:

Protokollsutdrag regionfullmäktige § 97 datum 2019-05-08 dokumentation av Regions Blekinges övergripande ledningsprocess. Ärendenummer: 2019/00481.

Protokollsutdrag regionstyrelsen § 190 datum 2019-06-05 budgetomfördelningar regionstyrelsen juni 2019. Ärendenummer: 2019/00978.

Protokollsutdrag regionstyrelsen § 218 datum 2019-06-05 svar till trafiknämnden gällande delegation vid upphandling inom trafiknämndens verksamhet. Ärendenummer: 2019/01120.

Protokollsutdrag regionstyrelsen § 219 datum 2019-06-05 svar trafiknämndens budgetram, nettoresultat ersätter IPDK. Ärendenummer: 2019/00708.

Protokollsutdrag regionfullmäktige § 122 datum 2019-06-19 tertialrapport april 2019 Region Blekinge. Ärendenummer: 2019/00960.

Protokollsutdrag regionfullmäktige § 131 datum 2019-06-19 prissättning av resor med skärgårdstrafik till Utklippan. Ärendenummer: 2019/00713.

Protokollsutdrag regionfullmäktige § 132 datum 2019-06-19 svar på motion angående sommarlovskort för våra ungdomar. Ärendenummer: 2019/00789.

Anteckningar från möte nr 13 med AB Transitios ägarråd den 7 februari 2019.

.