



Trafikförsörjningsprogram 2020 - 2023

Dokumentnamn: Trafikförsörjningsprogram 2020 - 2023		Revision: 02
Dokumenttyp: Styrande dokument	Dokumentnummer: 2019/00861-020	
Detta dokument gäller för: Trafiknämnden	Funktionsområde: Enheten för regional tillväxt	
Dokumentansvarig: Anna-Lena Cederström, Direktör Regional Utveckling	Beslut av: Regionfullmäktige	
Beslut datum: 2020-05-13	Nästa revidering: 2024	

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	6
2	Bakgrund och förutsättningar	7
2.1	Kollektivtrafiklag och organisation	7
2.2	Processbeskrivning.....	8
2.3	Definitioner och begrepp.....	9
2.4	Upphandlad eller kommersiell trafik.....	10
2.5	Ambitioner och strategiska dokument.....	10
3	Syfte.....	13
4	Attraktiva Blekinge	14
4.1	Insatsområden i den regionala utvecklingsstrategin	14
4.2	Hållbar regional utveckling	16
4.3	Blekinge och kollektivtrafiken vision 2050	17
5	Nuläge och kollektivtrafikens utmaningar	19
5.1	Kollektivtrafiken i Blekinge	19
5.2	Tåg, buss, båt och serviceresor	20
5.3	Kombinerad Mobilitet – komplement till vanlig kollektivtrafik	22
5.4	Fler behöver resa med kollektivtrafiken	23
5.5	Infrastruktur och stadsplanering.....	25
5.6	Beteendepåverkande faktorer.....	28
5.7	Uppföljning av trafiken	29
5.8	Kommersiell trafik.....	30
6	Samrådsredovisning	33
7	Behovsanalys	34
7.1	Valfrihet.....	34
7.2	Utveckling och tillväxt.....	38
7.3	Miljö och klimat.....	44
8	Mål och riktlinjer.....	45
8.1	Målbild.....	46
8.2	Mätbara och tidsbestämda mål.....	46
8.3	Riktlinjer för kollektivtrafiken	52
9	Strategiska val för kollektivtrafiken	54
10	Miljöbedömning.....	55
11	Ekonomi.....	55
11.1	Regler för underskottsfordelning.....	55
11.2	Ekonomisk utveckling 2012 – 2018.....	55
11.3	Föreslagna satsningar som bedöms påverka nettokostnad.....	56
12	Våra roller	57
13	Avslutning, så här går vi vidare	58

Förord

Infrastruktur och bra kommunikationer är viktigt för god livskvalitet och en utvecklande arbetsmarknad. Det är också viktigt för regional tillväxt och produktivitet. Med effektiva, hållbara transportsystem och god kollektivtrafik bildas större och mer dynamiska arbetsmarknadsområden.

Region Blekinges utvecklingsstrategi ”Attraktiva Blekinge” beskriver att kollektiv-trafiken har en central roll i arbetet med att utveckla länet. Förutom i insatsområdet Tillgänglighet är länets bussar, tåg och båtar viktiga även i övriga områden som vi kallar Livskvalitet, Arbetsliv och Bilden av Blekinge. Oavsett om man bor i Blekinge, driver en verksamhet här eller är på besök så är det avgörande att man kan förflytta sig på ett bra sätt.

Kollektivtrafiken ska erbjuda effektiva förbindelser mellan bostäder och målpunkter men detta skapar mer än resor. Jämställdhet, socialt liv, tillgänglighet, näringsliv, fritidsliv, arbetsliv och omställning till det hållbara samhället är några utvecklingsområden där kollektivtrafiken är central. Samspelet mellan olika delar av samhällsplaneringen krävs för att Blekinge ska utvecklas och samverka med länets kommuner är avgörande för att målen i det här dokumentet ska nås.

En av många viktiga uppgifter under programperioden 2020 - 2023 blir att förbereda för kommande busstrafikupphandling där programmet ger tydliga direktiv till en hög ambition i viktiga frågor rörande tillgänglighet, miljö och konkurrenskraft. Den starka busstrafiken i stråk mellan länets städer och förorter erbjuder nu snabba och täta avgångar vilket lockar nya resenärer i den lokala trafiken. Gällande förbindelser med andra delar av Sverige har vi nu beslutat att en tågstrategi ska vara klar 2021. Denna ska utgöra styrmedel för en robust och snabb tågtrafik i Blekinge med bra förbindelser till såväl Växjö som Hamburg. Landsbygden och skärgården är andra delar av kollektiv-trafiken där digitaliseringen och besöksnäringens expansion ger spännande möjligheter och utmaningar framöver.

Region Blekinge ser tillbaka på en lång process där många har varit delaktiga och drivande i olika forum och med givande inspel medverkat till att Trafikförsörjnings-program för perioden 2020 – 2023 nu är beslutat. Vi känner ett stort stöd från hela Blekinge i ambitionen att utveckla länets kollektivtrafik ytterligare i nära samarbete med länets kommuner och andra partners. Vi tar nu nya steg på resan mot våra gemensamma mål.



Lennarth Förberg

Regionstyrelsens ordförande

1 Sammanfattning

Det attraktiva Blekinge som beskrivs i Region Blekinges regionala utvecklingsstrategi innehåller flera områden där kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg. För Livskvalitet krävs möjligheter att förflytta sig och kunna njuta av en trevlig stad med frisk luft. För ett bra Arbetsliv krävs bra förutsättningar för etablering av företag och bra pendlingsmöjligheter. Tillgänglighet innebär att alla oavsett funktionshinder eller bilinnehav ska kunna komma till sin utbildning eller till kvällsaktiviteten. Det fjärde området benämns Bilden av Blekinge och många som skulle försöka måla den bilden skulle ta med en av Blekingetrafikens båtar i en av våra många idyller i skärgården.

Trafikförsörjningsprogram 2020 – 2023 ser tillbaka på en framgångsrik satsning på trafiken i Blekinges städer med ökad marknadsandel som följd. Samtidigt har utvecklingen på tågsidan gått trögare p.g.a. att efterfrågan på tåg har ökat vilket har lett till kapacitetsbrist på spåren och därmed trafikstörningar. Många vill övergå till energieffektivare och miljövänligare sätt att resa vilket gör att vi behöver bygga ut infrastruktur och kollektivtrafik för att erbjuda en bra service även i framtiden. Staten gör nu mycket för att åtgärda problemen på stambanan och vi i Blekinge behöver vara tydliga med att åtgärder behövs även på Kustbanan i Blekinge. Tvåtimmarsmålet mellan Karlskrona och Malmö och en ökad tillförlitlighet i tågtrafiken ska nu konkretiseras i en tågstrategi där åtgärder och en ekonomisk kalkyl för både infrastruktur och tågtrafik ska beskrivas på såväl Kustbanan, Kust-till-Kust, och vår nya tåg bana som ju heter Sydostlänken.

Under tiden som vi jobbar med de långsiktiga frågorna planeras åtgärder på kortare sikt som utveckling av trafiken i anslutning till ett antal beskrivna utvecklingsområden i Blekinge. Andra ambitioner är fortsatt utbyggnad av skärgårdstrafiken, nya grepp i landsbygdstrafiken, förbättrad information och fortsatt satsning i våra starka stråk där vi nu ser att allt fler ersätter bilresan med kollektivtrafik eller cykel. Sammantaget innebär detta att kollektivtrafiken behöver ett utökat ekonomiskt utrymme för nödvändiga satsningar och för att erbjuda nya resenärer plats i trafiken. Detta ger en minskad klimatbelastning, en större och tillgängligare arbetsmarknad, en större delaktighet i det sociala livet eller med tre ord ”Ett attraktivare Blekinge”.

2 Bakgrund och förutsättningar

2.1 Kollektivtrafiklag och organisation

Kollektivtrafiklagen 2010:1065 trädde i kraft 1 januari 2012 efter regeringsbeslut 2010. Det finns olika sätt att beskriva ursprunget till lagen men en stor fråga handlade om öppenhet med större inflytande från politiken. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna i förvaltningsform tog över rollen som huvudman och ett lagkrav infördes att varje region ska ta fram ett trafikförsörjningsprogram med politiska mål och ambitioner. Utöver organisationsform och dokumentation styr lagen även processen för hur ramar och riktlinjer för kollektivtrafiken ska tas fram där samråd med olika samhällsgrupper står i centrum. Trafikförsörjningsprogrammet ska grundas på dialog och strategiska dokument för att spegla ett brett behov i regionen. Kollektivtrafiklagen i rutan är ett sammandrag varför hänvisning till ordinarie lagtext rekommenderas vid behov.

Under 2019 blev ”gamla” Region Blekinge och Blekinge Läns Landsting ”nya” Region Blekinge. Organisationen har det regionala utvecklingsansvaret i Blekinge där utveckling och finansiering kollektivtrafiken är en del. Samarbetsavtal finns med kommunerna i Blekinge för ett fortsatt engagemang som är viktigt för kollektivtrafikens utveckling.

Kollektivtrafiklagen i sammandrag

§1 Landstinget och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken.

§2 I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet(RKM)

§8 Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett

trafikförsörjningsprogram(TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken.

§9 TFP ska tas fram i samråd med RKM i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer m. f.l.

§10 Innehållskrav på

trafikförsörjningsprogrammet:

1. Behov av regional kollektivtrafik
2. Omfattar även kommersiell trafik
3. Åtgärder för att skydda miljön
4. Mål för anpassning för personer med funktionsnedsättning
5. Tillgängliga bytespunkter
6. Omfattning av färdtjänst och prissättn

av denna

§13 RKM ska verka för att kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärgrupper.

§14 RKM ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

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



2.2 Processbeskrivning

Samråd och dialog är en central del i arbetet med den strategiska planeringen av kollektivtrafiken. Den regionala kollektivtrafikmyndighetens (RKM) har fortlöpande kunskapsutbyte med de delar av samhället som har inflytande över kollektivtrafiken och de delar av samhället som är beroende av den. Nedan följer en beskrivning av processen för framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet via genomförandet av åtgärder till uppföljningen av beslutade mål.

- 2018: Sammanställning av övergripande och strategiska dokument som är politiskt beslutade och där kollektivtrafiken har en väsentlig påverkan. De mest centrala är kommunernas översiktsplaner, Region Blekinges utvecklingsstrategi, länsstyrelsens klimat- och energistrategi, Länstransportplanen och Trafikförsörjningsprogram 2016-2019. Under året fördes inledande samtal med länets politiker, kollektivtrafikföretag, grannlänens regionala kollektivtrafik-myndigheter, berörda nationella myndigheter samt med vissa resenärsorganisationer för att få en grund för dokumentets utformning. På tjänstemannanivå har utformningen diskuterats såväl internt på Region Blekinge som med kommuner och trafikverket.
- 2019: Efter att formerna har satts har Blekinges nykomponerade kommunledningar och Region Blekinges politiska församlingar varit viktiga delar av utvecklingsarbetet. Under våren hölls en workshop i Olofström, som samlade nyckelpersoner från hela länet, där fler värdefulla inspel kompletterade det redan gedigna underlaget. Även SKR (Sveriges kommuner och regioner) och Svensk kollektivtrafik har varit centralt viktiga organisationer där landets olika RKM diskuterar trafikförsörjningsprogrammen tillsammans med kollektivtrafikföretagens olika företrädare. En remissversion av dokumentet har efter färdigställande på tjänstemannanivå beretts av trafiknämnden och beslutats av regionstyrelsen. Under perioden juli – oktober har dokumentet varit ute på formell

remiss. Efter presentation av samrådssynpunkter och remissvar har en slutversion av dokumentet beretts av trafiknämnden och regionstyrelsen och slutligen beslutats av regionfullmäktige. Ett intensivt arbete och ett värdefullt engagemang från många representanter för kollektivtrafiken i Blekinge har pågått under två år. Förhoppningarna är att detta har skapat en stark förankring i länet vilket är avgörande för att programmets mål ska kunna uppnås. En redovisning av dokument och samråd finns senare dokumentet samt som bilaga.

- En viktig del av processen är uppföljningen av fastställda mål och riktlinjer. Kollektivtrafikmyndigheten kommer regelbundet att mäta beslutade mål och presentera dessa som en del i beskrivningen av trafikens utveckling och hur detta påverkar andra delar av samhällsutvecklingen i Blekinge. Regionstyrelsen kommer fortlöpande att hållas informerad om den operativa verksamheten för att bibehålla en god kunskap om att kollektivtrafiken planeras i enlighet med beslutade riktlinjer. Avvikelse från mål noteras för att bli underlag för beslut om förändringar i verksamheten eller grund för nya riktlinjer i kommande trafikförsörjningsprogram.

2.3 Definitioner och begrepp

Myndigheten Vanligt förekommande benämning av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Blekinge. En nationell förkortning som ofta används för de olika myndigheterna i respektive län eller region är även RKM. Kollektivtrafikmyndigheten inom Region Blekinge är Regionstyrelsen med handläggande tjänstemän i förvaltningen Regional utveckling, kultur och bildning. Regiondirektören är ansvarig tjänsteman. Operativt organ är Blekingetrafiken som är egen förvaltning.

Trafikföretag eller kollektivtrafikföretag är företag som utför kollektivtrafik. Trafikföretag kan bedriva trafik via avtal med Region Blekinge eller bedriva kommersiell trafik i egen regi där samarbete ändå kan förekomma t.ex. på informationsområdet. Det finns även kollektivtrafikföretag som inte har samarbete med Region Blekinge men även dessa har skyldighet att anmäla sin verksamhet till myndigheten.

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

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

Kommersiell trafik är kollektivtrafik som inte regleras genom avtal med Region Blekinge. Kommersiell trafik bedrivs, efter anmälan till myndigheten, av trafikföretag utifrån rent marknadsmässiga bedömningar och utan styrning från myndigheten. Samarbete kan förekomma om exempelvis hållplatser, biljettgiltighet eller information.

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

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

2.4 Upphandlad eller kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger trafikföretag full rätt att bedriva kollektivtrafik i Sverige. Kommersiell trafik ska ses som en möjlighet att komplettera den samhällssubventionerade trafiken och därmed ge ett större utbud. Myndigheten har till uppgift att regelbundet, och alltid när en upphandling planeras, utvärdera möjligheterna till kommersiell trafik genom marknadsanalys. Upphandlad trafik ska bygga på ett politiskt beslut om allmän trafikplikt där den samhällsstödda kollektivtrafiken beskrivs. Aktuell upphandlad och kommersiell trafik i Blekinge beskrivs i kapitel 5 där även beslut om allmän trafikplikt redovisas.

2.5 Ambitioner och strategiska dokument

Trafikförsörjningsprogrammet är en beskrivning av hur kollektivtrafiken på bästa sätt ska bidra till att politiskt beslutade ambitioner för Blekinge uppnås. Ambitionerna är illustrerade i ett antal dokument där resurser har lagts på att ta fram politiska mål och riktlinjer för Blekinges utveckling vilka är den regionala utvecklingsstrategin, länstransportplan för Blekinge, klimat- och energistrategi för Blekinge, kommunernas översiktsplaner och trafikförsörjningsprogram 2016 – 2019. Här följer en kort beskrivning av dessa och ett längre referat finns i bilaga 4. Utöver dessa refererar vi även till positionspapper kollektivtrafik som är ett gemensamt dokument för regionerna som ingår i Regionsamverkan Sydsverige.

2.5.1 Regional utvecklingsstrategi för Blekinge 2014 – 2020

”Attraktiva Blekinge” är länets regionala utvecklingsstrategi. Strategin pekar ut den gemensamma färdriktningen för en hållbar utveckling i Blekinge. God livskvalitet, bra infrastruktur och ett rikt arbetsliv ska attrahera invånare och besökare och för att nå dit nämns fyra övergripande insatsområden; Bilden av Attraktiva Blekinge, Livskvalitet, Arbetsliv samt Tillgänglighet.

Idag står Blekinge inför en utmaning där resande och pendling ökar men infrastrukturkapaciteten inte är tillräcklig. Långa pendlingstider hämmar arbetsmarknadens utvidgning och skapar en avlägsenhet i länet. Parallellt med detta står vi inför klimatutmaningar där transporter står för närmare hälften av de klimatpåverkande utsläppen. Detta medför att satsningar och åtgärder för god infrastruktur och kollektivtrafik är nödvändiga. Genom att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik kan man minska bilberoende och därmed minska klimatpåverkande utsläpp.

De globala målen inom Agenda 2030 genomsyrar ”Attraktiva Blekinge” som ett horisontellt perspektiv vilket förtydligades i uppdateringen av strategin 2018. (Region Blekinge 2018)

2.5.2 Länstransportplan för Blekinge 2018 – 2029

Planen redovisar prioriterade åtgärder för Blekinges infrastruktur fram till år 2029. Infrastrukturen är en viktig del i att skapa ett attraktivt Blekinge då den är grunden för goda transporter. Den är också en grundsten för utvecklingen av hållbart och ökat resande samt bra förutsättningar för godstransporter på järnvägen.

Åtgärderna i länstransportplanen syftar även till att knyta samman Blekinge med Sydsverige för att minska avstånd genom kortare restider och på så vis stärka arbetsmarknaden. Genom länsplanen ska kommunerna kunna skapa hållbara miljöer längs kommunens vägnät där fler väljer cykeln eller bussen framför bilen för korta resor. Ett mål i planen är att minska restiden mellan Karlskrona och Malmö till två timmar, vilket kräver högre kapacitet på kustbanan. Även Sydostlänken och Kust-Till-Kust-banan nämns som särskilt viktiga för utvecklingen vilket baseras på den gemensamma systemanalysen för södra Sverige. Ett centralt mål för det gemensamma arbetet i Sydsveriges sex regioner är ett sammanknutet Sydsverige med tillväxtmotorer och regionala kärnor vilka ska bindas samman genom korta restider där tågtrafiken utgör basen. Planen innehåller även satsningar för ökad cykeltrafik där 50% statligt bidrag utgår till åtgärder där kommunen är väghållare. (Region Blekinge 2018)

2.5.3 Positionspapper kollektivtrafik 2019

Inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige, som består av, Skåne, Halland, Kronoberg, Jönköping, Kalmar och Blekinge, togs detta dokument fram under 2019. Organisationen arbetar med att utveckla samarbetet för att främja gemensam utveckling och tillväxt. Positionspapper kollektivtrafik innehåller beskrivning av nuläge, utmaningar och gemensamma ställningstaganden för kollektivtrafikens utveckling med en målbild för 2040. En gemensam bild av regionens behov är viktig i dialogen med departementet och Trafikverket när nationella medel ska fördelas. Bilden är också viktig i den regionala dialogen för att vi ska dra åt samma håll inom respektive län. Detta dokument beskriver en överenskommelse med våra grannlän vilket innebär särskilda krav då Blekinge och övriga regioner beslutar om ambitionsnivåer och prioriteringar för kollektivtrafiken. Dokumentet finns i sin helhet som bilaga 9.

2.5.4 Klimat- och energistrategi 2017 – 2020

En ny Klimat- och energistrategi tas fram under 2019 och hinner inte bli klar inför beslut men en uppdatering gjordes 2018 som vi refererar till här. Uppdraget att ta fram klimat- och energistrategier är tilldelat länsstyrelserna av regeringen. Strategin utgår från regeringens vision om ett klimatneutralt Sverige år 2045 och innehåller fyra målbilder för år 2020:

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

(Länsstyrelsen i Blekinge 2018)

2.5.5 Kommunernas översiktsplaner

Kollektivtrafiken med sin infrastruktur har generellt sett en stor plats i översiktsplanerna för Blekinges fem kommuner, inte minst när det gäller miljö- och klimatfrågor. Gång- och cykel ska också prioriteras i planprocesserna. Flera kommuner beskriver behov av bostadsbebyggelse. Det är viktigt med bra möjligheter till rörlighet. Förtätning av bebyggelse för att ge kollektivtrafiken bättre konkurrenskraft återkommer också. Ambitionen är hög i samtliga kommuner gällande förbindelser mellan länets städer och till/från storstadsområden medan bilden av den lokala trafiken varierar. Några större utpekade behov som lyfts är mötesspår på Kustbanan vid Ronneby Airport för att möjliggöra en framtida station och Sydostlänken som tas upp av flera kommuner.

2.5.6 Regional cykelstrategi för Blekinge 2018 – 2029

Syftet med den regionala cykelstrategin är att främja cyklingen i Blekinge genom att bygga ut cykelinfrastrukturen och främja fler cykelresor i första hand till arbete och utbildning men även för andra målgrupper som våra besökare och turister. Ett mål är också att knyta ihop cykelresor bättre med andra energieffektiva färdssätt som buss och tåg genom bättre cykelvägar och parkeringsmöjligheter. Strategin ser kombinationen cykel och kollektivtrafik som ett sätt att både öka tillgängligheten till kollektivtrafiken och att minska restiderna. I dokumentet finns en förteckning över ett regionalt huvudcykelnät vilket är en grund för prioritering av åtgärder och fördelning av kostnader i länstransportplanen.

2.5.7 Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2019

Den tredje utgåvan av trafikförsörjningsprogrammet, efter myndighetskravet 2012, tog ytterligare ett steg mot att kollektivtrafiken ska vara ett verktyg för Blekinges utveckling. Attraktiva Blekinge som beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin är målet som kollektivtrafiken ska bidra till att uppnå. Målbilden med de centrala begreppen Valfrihet, Rörlighet och Miljö/Klimat beskriver viktiga områden inom vilka kollektivtrafiken har möjlighet att påverka. Mätbara mål för kollektivtrafiken ger oss möjligheten att se att om vi lyckas med detta. I detta program ersatt ett marknadsandelsmål det tidigare målet om fördubblat resande. Marknadsandelen säger mer om hur konkurrenskraftig och relevant kollektivtrafiken är för Blekinges invånare, besökare och näringsliv

3 Syfte



I bakgrundsbeskrivningen redovisas de juridiska kraven på att varje regions kollektivtrafikmyndighet ska ta fram ett trafikförsörjningsprogram. Beslut om kollektivtrafiken ska ske öppet med inflytande från berörda samhällsgrupper. Kollektivtrafiken ska formas som en viktig del av samhället i stort. Programmet ska vara ett verktyg för att tillsätta resurser och prioritera åtgärder i och för kollektivtrafiken med fokus på Blekinges utveckling i linje med Blekinges regionala utvecklingsstrategi.

Programmet är en politisk plattform med bred förankring för utvecklingen av kollektivtrafiken inom länet och från/till angränsande län. Mål och riktlinjer utgår från en målbild som grundas på politiskt beslutade strategiska dokument som redovisades i bakgrundsbeskrivningen samt på samtal och samråd under framtagningen av dokumentet. Programmet ska resultera i konkreta mål för programperioden 2020 – 2023 samt långsiktigare mål och en vision för år 2050.

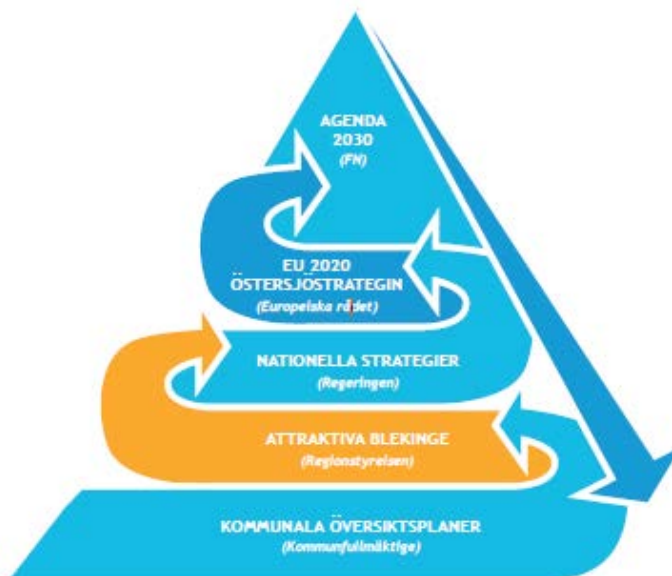
Programmet ska vara en grund för det operativa arbetet med kollektivtrafiken som löpande beslutas i trafiknämnden. Programmet ska också ge riktlinjer för planering av infrastrukturen såväl på det kommunala som på det statliga vägnätet. Ambitionen är att dokumentet ska vara ett värdefullt underlag vid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

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

4 Attraktiva Blekinge

Den regionala utvecklingsstrategin för Blekinge 2014 – 2020, Attraktiva Blekinge, kopplar ihop den kommunala nivån med den nationella i det politiska systemet (se bilden intill). Vad behöver vi göra på regional nivå i länet för att nå uppsatta mål.

Strategin uppdaterades 2018 där en förändring är att Agenda 2030 nu tar plats högst upp i beslutspyramiden. I samma bild är de kommunala planerna grunden och samtidigt de handlingar som ska ge verkstad ute i kommunerna



God livskvalitet, bra infrastruktur och ett rikt arbetsliv gör att människor vill och kan etablera sig här. Strategin anger den gemensamma färdriktningen med en hållbar utveckling mot Attraktiva Blekinge.

4.1 Insatsområden i den regionala utvecklingsstrategin

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

4.1.1 Bilden av attraktiva Blekinge

Insatsområdet handlar om att göra Blekinge synligt och förknippat med Blekinges styrkor kust och skärgård, kreativitet och innovationsförmåga samt strategiskt läge. Region Blekinge vill att fler vill flytta hit, etablera sitt företag här eller besöka oss. Inom detta område är kollektivtrafiken en viktig pusselbit för att exempelvis dra nytta av vårt strategiska läge nära Europa med bra förbindelser med omvärlden. Ett kollektivtrafiksystem som bidrar till en bra livskvalitet kan vara en viktig pusselbit när någon står inför valet att flytta hit eller väljer att stanna kvar i Blekinge. Skärgården är ett skyltfönster där båttrafiken ger den bästa upplevelsen.

4.1.2 Livskvalitet

I Blekinge har vi förutsättningar att erbjuda goda livsvillkor där människor mår bra, utvecklas och upplever känslan av att leva ett gott liv. En attraktiv och skiftande fysisk miljö på en liten yta ger korta avstånd mellan önskat boende och arbetsplatsen, skolan eller fritidsaktiviteten. I livskvaliteten ingår förutom den fysiska miljön även den sociala som förbättras med stimulerande arbetsuppgifter och en rik fritid. Kollektivtrafiken är en viktig del i att klara livspusslet och erbjuda rörlighet även för de som inte kan eller har valt att inte köra bil. Idrott och kultur kräver förbindelser även på kvällar och helger och arbetstillfällen främjas av att kunna erbjuda entreprenörer en bra miljö för både företaget och de anställda med bra förbindelser i hela regionen. Förutom pågående anpassning till behov hos personer med funktionsnedsättning behöver kollektivtrafiken attrahera de unga för att bidra till att de stannar i Blekinge. Den demografiska utvecklingen innebär också att andelen äldre Blekingebor ökar. Miljön och klimatförändringar påverkar livskvaliteten och här finns stor förbättringspotential i trafiken där kollektivtrafiken kan ge energieffektivare och miljövänligare resor.



4.1.3 Arbetsliv

Möjligheter till studier, jobb och bostad avgör var unga väljer att etablera sig vilket i sin tur skapar goda förutsättningar för företag att utvecklas i Blekinge. Arbetsmarknaden tar inte hänsyn till kommun- och länsgränser. Det blir allt vanligare att bo i en kommun och arbeta i en annan. Med god kollektivtrafik knyts kommuner och regioner samman och Blekinge blir en del av en större studie- och arbetsmarknadsregion i södra Sverige. Företagen vill ha närhet till storstadsområden och andra delar av omvärlden samtidigt som man vill erbjuda anställda goda möjligheter att pendla och utföra sina fritidsresor. För att kompetent arbetskraft ska kunna lockas till Blekinge krävs även närhet mellan städer i Blekinge och närhet till fritidsaktiviteter för att familjelivet ska fungera. Kollektivtrafiken har här goda förutsättningar genom att boende och verksamheter finns på en liten yta.

4.1.4 Tillgänglighet

Inom kollektivtrafiken generellt har ordet tillgänglighet betydelsen av anpassning till behov hos personer med funktionsnedsättning vilket är en viktig funktion. I utvecklingsstrategin behandlas också den bredare frågan om hur lätt eller svårt det är att nå bostäder, arbetsplatser och andra målpunkter i och utanför Blekinge. Att tillgängligheten, eller möjligheterna att förflytta sig och transportera varor och gods, har fått ett eget insatsområde bekräftar betydelsen för Blekinge av att minska avståndens negativa inverkan på människors vardag. Infrastruktur och bra kommunikationer är nödvändigt för god tillväxt och en utvecklande arbetsmarknad. Ju enklare det är att röra sig inom Blekinge och till omvärlden desto mer ökar värdet av att bo och verka i länet. Här återkommer arbete, utbildning och fritid som de stora delarna som människor dagligen ska fördela sin tid på. Förutom de olika färdställen tas infrastrukturen upp som en viktig faktor för att göra resan snabbare och bekvämare. Det är viktigt att resurser fördelas så att gång, cykel och kollektivtrafik gemensamt kan erbjuda konkurrenskraftiga alternativ till bilen i linje med befintliga politiska

ställningstaganden. Några konkurrensfaktorer är bekvämlighet, tillförlitlighet, pris och restid där kollektivtrafiken får hjälp av digitaliseringsutvecklingen. WiFi och infotainmentsystem i bussarna ger också större möjlighet att använda tiden som resan kostar oavsett färdmedel.

4.2 Hållbar regional utveckling

Världens ledare har i FN förbundit sig till 17 globala mål fram till 2030, en överenskommelse som har fått namnet Agenda 2030. Målen handlar om miljö, fattigdom, fred och rättvisa men de som berör kollektivtrafiken mest är Hälsa och välbefinnande, Jämställdhet och jämlikhet, Hållbara städer och inte minst Bekämpa klimatförändringarna och att utveckla hållbara städer. Målen är framtagna globalt inom FN men är ju centrala även i strävan mot det attraktiva Blekinge. Inom flera områden är läget akut och gällande klimatförändringar krävs nu omedelbara åtgärder. Detta har redan fått effekter genom att Trafikverket ska prioritera resor med kollektivtrafik och cykel samtidigt som staten har flera ekonomiska styrmedel vid köp av bil. Många av de styrmedel som finns för att man ska välja rätt färdmedel finns dock på lokal nivå varför Region Blekinge och länets kommuner har ett stort ansvar att bidra till en hållbar regional utveckling.

4.2.1 Mål 3: Hälsa och välbefinnande

Med början 2019 är Region Blekinge både ansvarig för sjukvården i länet, vår regionala infrastruktur och länets kollektivtrafik. Det finns mycket forskning (*Kollektivtrafikens samhällsnytta, WSP och Svenske kollektivtrafik, 2017*) som stödjer tesen att vårt sätt att förflytta oss påverkar vår hälsa genom hur mycket vi rör på oss. Om man går, cyklar eller har kollektivtrafik som sina huvudsakliga färdmedel får man mer motion vilket gynnar flera funktioner i kroppen och därmed den allmänna hälsan. Vi vet också att bilens dominans 2019 ger upphov till mycket partiklar i den luft vi andas, framförallt i städerna. Kollektivtrafiken bidrar också till en bättre trafikmiljö som medverkar till färre antal döda och skadade i trafiken. Sammantaget ger alltså den pågående överflyttningen från bilresor till mer miljövänliga och energieffektiva färdmedel effekter som på sikt ger både bättre hälsa hos oss i Blekinge vilket ger besparingar i vården. Utvecklingen går dock långsamt och mycket kan göras i fysisk planering och satsningar på konkurrenskraftig kollektivtrafik för att erbjuda bättre alternativ till de som väljer bilen.

4.2.2 Mål 4, 5 och 10: God utbildning, jämställdhet och minskad ojämlikhet

Under 2018 avslutades projektet Jämställd regional tillväxt inom Region Blekinge som förstärkte tidigare kunskap om att ett jämställt samhälle fungerar bättre. Jämlikhet handlar inte bara om skillnader beroende på kön utan skillnader inom en rad områden som alla ger oss olika förutsättningar i samhället. Här kommer faktorer som ålder, funktionsnedsättningar, sexuell läggning, språk och utländsk bakgrund in. Vi har skyldighet att ta hänsyn till såväl jämställdhet som jämlikhet i planeringen och utförandet av kollektivtrafiken samt i den utbildning som Blekingetrafiken arrangerar för våra entreprenörer och medarbetare. Ett exempel är att trygghet, generellt sett, är viktigare för kvinnor än män varför rätt belysning t.ex. kan vara avgörande för om man använder kollektivtrafiken eller inte. Ett annat exempel är att vi har rätt nivå av tillgänglighetsanpassning för att personer med funktionsnedsättning ska känna sig välkomna. Kollektivtrafiken har en viktig funktion som balansvikt mot den fördel man ofta har som bilinnehavare. Detta gäller även för unga och gamla som vill utbilda sig där man inte ska vara utestängd bara för att man inte äger en bil. Elever vid BTH, våra gymnasieskolor, folkhögskolorna och yrkesskolorna har sedan många år en väl anpassad kollektivtrafik som ger förutsättningar för en god kompetensutveckling i Blekinge. Det är viktigt att personer som inte har möjlighet att köra bil eller de som väljer en vardag utan bil också har bra möjlighet att delta i samhället.

4.2.3 Mål 11: Hållbara städer och samhällen

I Blekinge bor en stor del av våra invånare utanför tät bebyggelse där vi jobbar med att ge bästa möjliga service med kollektivtrafik. En väl utbyggdkollektivtrafik gör att invånarna i Blekinge kan bo kvar och nyetableringar kan göras. Men det är hur vi planerar våra samhällen och städer som till stora delar påverkar hur vi väljer att färdas. Region Blekinge vill, i enlighet med Sveriges åtaganden genom Parisavtalet, driva på utvecklingen mot hållbarhet där trafiken 2019 har stora brister. Vi ser allt fler städer i Europa där gröna ytor och gågator ersätter parkerade bilar och därmed gör staden mer lockande att besöka. Det viktigaste verktyget är den fysiska planeringen där man väljer det färd sätt som fungerar bäst. Region Blekinge vill att cykel och kollektivtrafik ska få mer plats och komma snabbare fram för att erbjuda snabba och trygga sätt att resa utan bil. Detta ger en trevligare och tystare stadskärna med bättre service och renare luft. För att nå dit krävs många åtgärder där ett exempel är pendelparkering nära kollektivtrafiken som ger tidseffektiva lösningar utan att ta med bilen till staden. Andra åtgärder är prioritering i trafikplaneringen för att minska restiden i kollektivtrafiken.

Samhällets hållbarhet präglas också av säkerhet och trygghet på lång sikt. Begrepp på detta område är katastrofberedskap och kontinuitetsplanering. Kollektivtrafikens samlade resurser med såväl geografisk kunskap och planeringsförmåga som kapacitet i form av personal och fordon är viktiga vid såväl civila samhällskriser och större olyckor som vid militära händelser. Då en krissituation uppstår och samhället är i behov av kollektivtrafikens resurser ska en prioritering göras utifrån det aktuella läget och den ordinarie kollektivtrafiken kan komma att påverkas. Region Blekinge ska samarbeta med ansvariga myndigheter med ambition att bidra till länets säkerhetssystem samt tillse att tillräcklig medvetenhet finns hos medarbetare och kontrakterade trafikutövare.

4.2.4 Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

Mål 13 i Agenda 2030 är mycket tydligt. Vi måste vidta omedelbara åtgärder för att bekämpa klimatförändringarna och deras konsekvenser. När det gäller miljö och klimat finns goda förutsättningar för förändringar. Bussar och tåg i Blekinge drivs med förnybara bränslen vilket ger bra möjligheter för invånarna att minska sin klimatbelastning genom att ändra sina resvanor. För att ge fler den möjligheten behöver dock utbudet av kollektivtrafik öka för att bli ett ännu bättre alternativ till bilen. Överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik ger såväl minskad energianvändning som större andel av klimatvänliga transporter. En viktig fråga för Region Blekinge är drivmedel i våra framtida fordon. HVO är en produkt som snabbt blir en bristvara när kraven på inblandning i konventionell diesel skärps. Inför kommande busstrafikupphandling, som planeras inom programperioden, måste därför förberedelser och eventuella budgetanpassningar göras för ny fordonsteknik.

4.3 Blekinge och kollektivtrafiken vision 2050

Framtidsbilden för Blekinge hämtar vi från de dialoger vi har haft med olika grupper i Blekinge samt med den politiska ledningen i så väl våra kommuner som i Region Blekinge. Den uppdaterade regionala utvecklingsstrategin är också en inspirationskälla.

En röd tråd i alla forum är att vi ser en framtid där vi är mindre beroende av bilen då vår energieffektiva, utrymmesbesparande och miljösmarta kollektivtrafik har en större plats i samhället och i vårt vardagsliv. Den större marknadsandelen för cykel och kollektivtrafik är resultatet av en långsiktig gemensam planering där kommunala och regionala planerare inom olika områden har samarbetat. Bilen kommer att vara viktig för många av oss men vi känner oss inte heller handikappade utan den. Detta ställer krav på service som kompletterar det vardagliga resandet där den konventionella linjelagda bussen eller tåget fungerar. Elcykeln, hyrbilen, den delägda bilen, samåkningstjänsten eller det efterfrågestyrda förarlösa fordonet ger den service vi

behöver då resbehovet är svagt och underlaget för konkurrenskraftig busstrafik är för litet. Denna trygghet gör att unga som inte har körkort, äldre som har valt bort bilen, personen med en funktionsnedsättning eller alla som har valt bort bilen av ekonomiska skäl känner delaktighet i samhället och kan bidra till regionens ekonomi. Kollektivtrafiken bidrar till ett jämställt och jämlikt Blekinge genom att ge resmöjligheter och därmed delaktighet i samhället även om man inte kan köra bil eller har valt att inte äga en bil.

Restiden till Malmö på mellan 1 och 2 timmar, beroende på var man bor i länet, eller ytterligare en timme till Stockholm har flyttat Blekinge närmare stora utvecklingscentra i Sverige. Snabbtågen tar oss dit eller vidare till Hamburg om så önskas. Även rörligheten mellan våra tre residensstäder i sydost har ökat med snabbare och mer komfortabel tågtrafik. Tillsammans med en restid på 15 minuter mellan länets kommunhuvudorter längs kusten, med bra anslutning till Olofström, kan vi nu erbjuda attraktivt boende i Blekinge med en betydligt större arbetsmarknad bara ett par klick bort i Blekingetrafikens utvecklade app. Appen fungerar lika bra här hemma som på semesterresan i Norrland eller när resan till Gdansk ska beställas. Efterfrågan på semesterresor med tåg har gett ett sammanlänkat tågssystem i Europa med gemensamt biljettsystem vilket har gett större möjlighet att ersätta flygresan till solen med ett klimatsmart alternativ.

De besöksvänliga stadskärnorna och de förbättrade kommunikationerna har gynnat Blekinges turism där ren luft, attraktiva stadskärnor och natursköna miljöer lockar besökare från kontinenten. Skärgården är nu ännu mer tillgänglig med utökad båttrafik där eldriften har gjort intåg och ankoringsplatserna på öarna har öppnats upp för funktionsnedsatta genom tillgänglighetsåtgärder. Hela Blekinge är nu en del av Sydsveriges cykelledsnät som lockar besökare från när och fjärran. Kombinationen cykel/skärgårdsbåt ger unika förutsättningar för naturturism vilket har gett underlag för ett större utbud av övernattningsplatser i Blekinge. På utvalda sträckor är det också möjligt att ta med cykeln på bussen såväl för turister som i det vardagliga resandet.

Blekinges demografiska fördelning går nu åt rätt håll då ungdomar i större utsträckning stannar kvar då ett eftertraktat boende har lockat hit företag. En större andel flyttar också hit för att bilda familj i en naturnära miljö med bra kommunikationer regionalt och till kontinenten. Blekinge är fortfarande Sveriges trädgård men också en betydligt mer attraktiv arbetsmarknadsregion. Moderniseringen av våra stadskärnor erbjuder fler uteserveringar och grönytor med låg bullernivå och ren luft då en stor del av bilar och parkeringsplatser i centrum har ersatts av cyklister och eldriven kollektivtrafik. Denna förändring har gjorts möjlig genom utbyggnad av noggrant placerade noder där bilen eller cykeln kan parkeras säkert för byte till snabb och frekvent kollektivtrafik.

2050 har Blekinge etablerat sig som porten till Skandinavien för turisten från centrala och östra Europa där tågtrafiken har utvecklats såväl söderut från Gdynia som österut från Klaipeda. På motsvarande sätt har satsningar på järnvägen i Sverige lett till utvecklad tågtrafik från Blekinge mot övriga Sverige och Norge. Vi har därmed nära såväl till kontinenten som till storstäderna i Sverige. Vårt kompakta län med allt från skogslandskapet till den idylliska skärgården där städerna ligger inom bekvämt avstånd är nu det attraktiva Blekinge där man vill bo, verka och komma på besök.

(Bilden grundas på tidigare redovisade strategiska dokument och samråd med såväl interna grupper i Region Blekinge som andra delar av Blekinge och våra grannlän)

5 Nuläge och kollektivtrafikens utmaningar



5.1 Kollektivtrafiken i Blekinge

Kollektivtrafiken i Blekinge består av upphandlad kollektivtrafik, under varumärket Blekingetrafiken, och en mycket liten del kommersiell kollektivtrafik.

Den upphandlade kollektivtrafiken består av tåg, bussar och båtar och särskild kollektivtrafik. Särskild kollektivtrafik är färdtjänst, sjukresor och öppen närtrafik. Blekingetrafiken planerar också skolskjuttrafik åt Karlshamns kommun. Den kommersiella trafiken är flygbusstrafik mellan Karlskrona och Ronneby Airport.

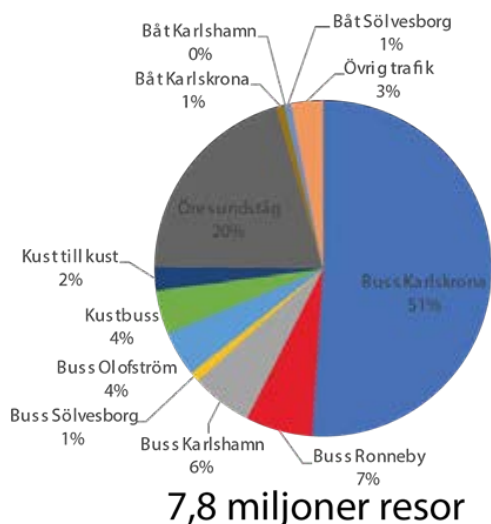
Kollektivtrafiken fungerar på flera olika plan. Stommen i trafiken är Öresundstågstrafiken som binder samman länet med Skåne och Köpenhamn. Kastrup och Hässleholm är viktiga målpunkter för tågtrafiken som utgör bytesmöjlighet till flyg och tåg. Utöver Öresundstågen finns Pågatåg i länets västra del som ett komplement till Öresundstågen och tillhandahåller arbets- och studiependlingsmöjlighet. Krösatågen förbinder Karlskrona med Emmaboda och är anpassade för byte till Öresundståg mot Växjö/Göteborg/Stockholm.

Tågen kopplar ihop fyra av fem kommuner i länet. Olofström har bussanslutning till tåget via Bromölla för resor mot Skåne och via Kustbuss för resor mot Karlshamn/Ronneby/Karlskrona. Till tågen finns kompletterande busstrafik med Kust-bussar. Kustbussarna är dubbeldäckarbussar med hög komfort och få stopp. Kustbussarna förbinder utöver Olofström-Karlshamn-Ronneby- Karlskrona också Ronneby-Tingsryd-Växjö samt Kalmar-Karlskrona. Planerad byggstart av Sydostlänken mellan Älmhult och Sandbäck är 2024-2029 där persontrafik ska utredas under programperioden.

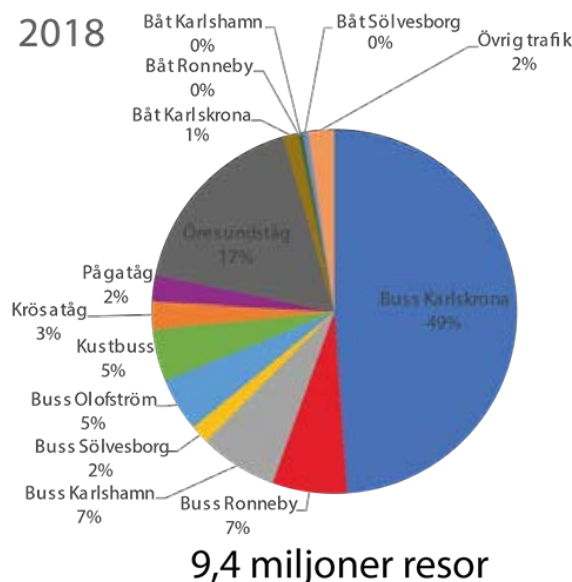
Nästa kollektivtrafiksystem är regionbussar, som går mellan två kommuner, och landsbygdsbussar. De har täta uppehåll och har en tydlig funktion för arbets- och studiependlare från mindre tätorter. Störst är utbudet på vardagar för att under helger ha ett begränsat eller inget utbud. Vid dessa tillfällen då linjelagd busstrafik saknas finns det ändå möjlighet att åka via öppen närtrafik. Öppen närtrafik är kollektivtrafik som finns för de som bor där det saknas annan kollektivtrafik eller där utbudet är mycket lågt. Ett sätt att mäta möjligheterna att åka med kollektivtrafiken på landsbygden är att titta på pendlingsbarheten där det nu finns en definition som i princip innebär att man kan pendla till skola och arbete. Vi vill jobba med att en större andel av de boende i Blekinge ska ha möjlighet att pendla utan bil vilket vi återkommer till i behovsanalysen i kap 7.

Det största systemet räknat i resor är stadsbussarna som finns i fyra av fem kommuner. Olofström saknar stadsbusslinje men har istället tät busstrafik med regionbussar. Stadsbusstrafiken kopplar samman förorter med stadskärnan samt tillhandahåller trafik mellan stadsdelar. Stadsbussarna kan gå både i stadszon och landsbygdszon.

2010



2018



Resandet har utvecklats stark. Under 2016 till 2018 har resandet ökat mer än 1 miljon nya resor. Mest har resandet ökat i Karlskrona stadstrafik men hela länet har haft en stark utveckling. Karlshamn, Olofström och Sölvesborg har ökat sin andel kollektiva resor i Blekinge.

5.2 Tåg, buss, båt och serviceresor

Kollektivtrafiken i Blekinge bedrivs med flera olika färdmedel, tåg, buss, båt och med bil. Tillsammans täcker kollektivtrafiken en stor del av de behov som finns för vardagliga resor i länet, men inte för alla.

Trafikförsörjningsprogrammet är ett verktyg för att prioritera, styra och utveckla delar i kollektivtrafiken utifrån politiska mål och riktlinjer. För att kunna styra verksamheten behövs en nulägesbild och en riktning i vilken verksamheten ska utvecklas. Men också en beskrivning av vad som genomförts.

5.2.1 En kollektivtrafik med ökat resande ger utmaningar

Det har genomförts satsningar i kollektivtrafiken inom en rad områden och resandet har ökat. Några av de större satsningarna är stadstrafiken i Karlskrona (2016), utvecklad kollektivtrafik Sölvesborg till Listerlandet (2017), stadstrafik-satsningar i Karlshamn (2018) och förbättrad stadstrafik i Ronneby (2018) samt satsningar på skärgårdstrafik med bland annat båtpendel (2015 och 2018) och Hop on Hop off (2018). Samt en rad andra förbättringar i länet både i båttrafiken och busstrafiken. Det har startats Pågatågslinje mellan Karlshamn och Kristianstad (dec 2014) och Krösatågstrafik till Emmaboda (2013). Nya biljetter där sommarkort (2016-2018) och sommarlovskort (2018) starkt bidragit till ett ökat resande.

Tågtrafiken har inte resandemässigt utvecklats som busstrafiken och under några år har till och med resandet med tåg minskat. Det finns stora utmaningar för att få tågtrafiken att fungera bättre och i många fall saknas verktyg som Region Blekinge råder över men dialog pågår med Trafikverket om infrastruktursatsningar.

Diagram över resandeutvecklingen i olika trafikslag finns i bilaga 8

5.2.2 Landsbygdstrafiken

I Blekinge är avstånden relativt korta och många bor längs den vältrafikerade sydkusten. Ett stort värde för länet är den inte lika tätbefolkade norra delen av länet varför det ska finnas resmöjligheter även här. Då resandeunderlaget är litet är det inte möjligt med ett turutbud som konkurrerar med bilen utan här är ambitionen en nivå som täcker behovet för att komma till skola, arbete och service. Därför finns en uttalad ambition att öka andelen som kan busspendla till skola och arbete. Öppen Närtrafik ger möjlighet för alla, oavsett adress, att resa mellan 8 och 18. Slutligen utreder vi möjligheterna att genom digitala hjälpmedel samordna de privata resor som görs för att de som vill samåka ska kunna hitta varandra. En viktig faktor för att utveckla kollektivtrafiken är samverkan med kommunen för att prioritera byggnation av målpunkter och bostäder längs de stråk som finns. Detta ger bättre underlag för kollektivtrafiken vilket ger större möjligheter att förbättra utbudet.

5.2.3 Skärgårdstrafiken

Blekinges skärgård är kärnan i vårt erbjudande till besökare från andra delar av Sverige och resten av världen. I samtalen med kommunerna och olika resenärsgupper har skärgårdstrafiken en huvudroll och satsningarna under bl.a. 2018, när trafiken utökades, togs emot mycket positivt. Trafiken upphandlas av Blekingetrafiken och ger då möjlighet till en bra information om trafiken och man kan se kombinationsmöjligheter med tåg- och busstrafik i länet.

5.2.4 Serviceresor

Serviceresor är Blekinges anropsstyrda kollektivtrafik; färdtjänst, sjukresor för resenärer med särskilda behov och öppen närtrafik som är ett komplement till den allmänna busstrafiken i områden med litet resandeunderlag. Resenärerna har en komplex blandning av olika behov varför en löpande dialog med Blekingetrafiken är särskilt viktig för utveckling av trafiken.

Färdtjänst och riksfärdtjänst

Den allmänna kollektivtrafiken ska så långt som möjligt anpassas så att den kan användas av så många som möjligt. Det finns ändå personer som av olika skäl inte kan åka med tåg eller buss. För dessa finns färdtjänst som är en särskilt anpassad del av kollektivtrafiken. Region Blekinge är myndighet som beviljar färdtjänst- och riksfärdtjänstillstånd. Antal tillstånd till färdtjänst 181231 var 5 200. Cirka 70% av dessa är aktiva resenärer och antalet resor 2018 var 83 000. Egenavgiften som betalas av resenären är något högre än den allmänna

kollektivtrafikens zonbaserade biljettpris inom Blekinge och betalas idag kontant eller med Swish. För resor utanför färdtjänstområdet finns riksfärdtjänst och där tar nationella regler vid. Priset för riksfärdtjänst är bestämt i en förordning från 1997 och grundas på priset för resa med tåg andra klass vid denna tidpunkt, med ungdomsrabatt upp till 25 år. Egenavgiftens storlek avgörs av resans längd oavsett färdmedel.

Sjukresor

Resor till vården benämns sjukresor och subventioneras av Region Blekinge. Personer som inte kan ta sig till vården med allmänna kommunikationer, men som inte är så sjuka att ambulans krävs, har möjlighet att få sjukresa med bil inom ramen för serviceresor. Dessa resor utförs av Blekingetrafiken. Region Blekinge fastställer regelverk och taxor för trafiken. Antal resor 2018 var 88 000.

Öppen närtrafik

Öppen närtrafik skiljer sig från övriga serviceresor genom att den ingår i den allmänna kollektivtrafiken. Denna behovsstyrda trafik, som samplaneras med andra serviceresor, täcker ett behov av kollektivtrafik på landsbygd där busstrafik saknas eller har få avgångar. Resor kan göras alla dagar mellan 08.00-18.00 och kostnaden motsvarande den allmänna kollektivtrafikens zonbaserade biljettpris. Antal resor 2018 var 9 500.

5.3 Kombinerad Mobilitet – komplement till vanlig kollektivtrafik

Platser där en tidtabellslagd buss inte är möjlig kan kombinerad mobilitet vara en lösning.

Kombinerad mobilitet innebär flera olika lösningar där utvecklingen i teknik gör tillgång till elcyklar, elscooter, samåkning, bilpooler, skolbussar och anropsstyrd trafik som en kombinerad lösning.

Det kommer i framtiden bli viktigare att erbjuda andra lösningar än tidtabeller och fasta tidpunkter när du kan resa. Kollektivtrafiken behöver ha utrymme för att fånga upp nya kunder för att ge alternativ till bilresan. Forskningsrapporter (*Vägval 2030, BTH 2017*) har ett entydigt budskap – vi kan inte fortsätta att köra bil i den omfattning som vi gör 2019. Vi behöver ändra vårt beteende för att dämpa klimateffekterna. Vi behöver minska energiförbrukningen för våra resor och minska mängden växthusgaser och skapa ett mer jämlikt transportsystem där de som reser kollektivt och cyklar värderas lika högt som de som kör bil. Vi behöver hitta bättre kombinationer där man cyklar en del av resan och kollektivtrafiken under den längre delen eller i vissa fall tar med cykeln på tåget eller bussen.



5.4 Fler behöver resa med kollektivtrafiken

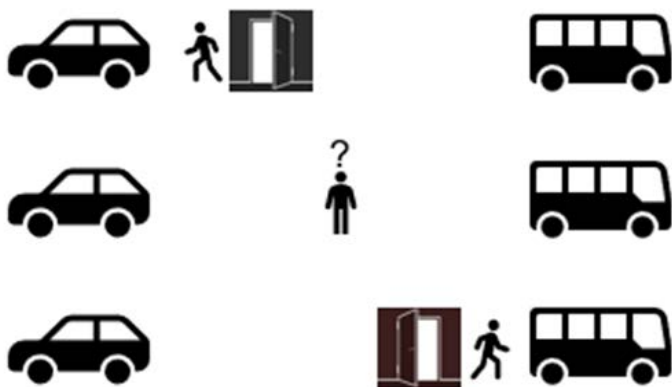
Att resa med kollektivtrafik innebär en gemensam nytta i samhället. Effektivare användning av vår infrastruktur, effektivare energianvändning, en stor motor är effektivare än många små. Men att åka kollektivt är ett individuellt ställningstagande. Det är enkelt att se att om fler valde att resa kollektivt så hade utbudet kunnat öka, vägarna lättare anpassats för kollektivtrafiken och restiderna förkortats. Men så länge det individuella ställningstagandet innebär att ge avkall på något som inte är absolut nödvändigt så kommer utvecklingen ske långsamt. Det behövs därför en mix av styrmedel, positiva och negativa för att få fler att välja bussen, tåget eller båten. Det måste löna sig att resa kollektivt, komma före i bilkön, komma närmre sin målpunkt i förhållande till de som åker bil och parkerar.

5.4.1 Viktigt att våga prioritera åtgärder som gynnar kollektivtrafiken

Genom att prioritera i trafiken och låta de som reser tillsammans få fördelar framför de som reser ensamma kommer förflyttningen av bilresenärer till kollektivtrafiken att öka. Flertalet undersökningar visar att människor gillar att vara där andra människor är. Det gör att bilfria delar i staden är mer populära att vistas i än där bilarna delar utrymmet med människor. Vill vi ha mer attraktiva städer i Blekinge så behöver städerna utifrån sina respektive förutsättningar arbeta med att få fler att resa kollektivt, gå och cykla så att det inte behöver finnas parkeringsplatser i samma utsträckning. En samlad bedömning ger:

- Att människor som reser kollektivt vill ha max 300 meter till sin målpunkt i centrum från hållplats.
- Att människor som kör bil kan tänka sig att gå 500 meter från parkering till sin målpunkt i centrum.
- Att människor som handlar sällanvaror kan betala en hög parkeringsavgift om de slipper leta parkering.
- Att arbetspendlare med bil är mycket priskänsliga till parkering.

För att arbeta mer aktivt mot de globala målen för en hållbar utveckling behöver beslut om prioriteringarna fattas snabbare och vara effektivare. För vissa finns inget bra alternativ till bilen men för de som har bytt till buss, tåg eller båt har det inte varit en stor uppoffring. Kollektivtrafiken blir allt bättre och mer konkurrenskraftig men hur kan utvecklingen gå snabbare? Bilen är fortfarande den norm som vi planerar efter vilket gör att parkeringsplatserna oftast ligger närmst målpunkterna. Det är bara att utgå från sig själv,



Hur vill vi att städerna ska se ut? Vill vi få ett minskat bilberoende så måste vi prioritera gång, cykel och kollektivtrafik. Bilen behöver finnas som alternativ men inte vara normen.

var ligger min arbetsplats hur nära kommer jag dörren om jag kör bil jämfört med om jag åker kollektivt? Hur nära affären kommer jag om jag åker bil respektive åker kollektivt? Hur nära ligger hållplatsen mina fritidsintressen och hur nära kommer jag om jag väljer bilen. I de allra flesta fall så vinner bilen. Det är så den individuella nyttan i stor utsträckning har format samhället. Kollektivtrafiken tar dock marknadsandelar då fler blir miljömedvetna och ser att tiden kan användas effektivt men det behövs mer för att nå huvuddelen av bilisterna. Det tar ju oftast längre tid med bussen och inte ens tåget är snabbare än bilen i Blekinge.

Genom att förbättra kollektivtrafiken, lyssna på kunderna och arbeta med de brister som finns i infrastrukturen så går det att driva på en resandeutveckling. Fyll på med kapacitet när bussarna blir fulla så att det finns plats att växa. Då blir det en positiv spiral med resandeutveckling. Men för att verkligen få resandet att utvecklas snabbt behövs det styrmedel som verkar för att få fler att resa kollektivt. Prioritet i infrastrukturen och en parkeringspolicy som främjar miljövänliga färdmedel är två exempel på åtgärder som flyttar över bilåkare till kollektivtrafiken. Fler pendlarparkeringar i våra förorter eller i stråk med god kollektivtrafik gör att man kan kombinera sin resa med cykel, buss, båt och tåg. För att ge några sådana exempel så är Jämshög, Mjällby, Mörrum, Svängsta, Listerby, Näತ್ರaby, Rödeby och Jämsjö orter där nya och utvecklade pendlarparkeringar kan bidra till ett ökat kollektivt resande.

Vi har under senare år sett en positiv utveckling med större fordonsfria ytor i städerna och behöver fortsätta strategiska beslut för en hållbar utveckling. Vi behöver skapa förutsättningar för fler att välja de färdmedel som bidrar till bättre användning av ytor, bättre luft och en allmänt trevligare stadsmiljö.

5.4.2 Viktigt att premiera den hållbara resan

Den som väljer att gå, cykla eller åker med kollektivtrafiken gör en insats i arbetet mot ett hållbart samhälle men blir inte alltid belönad för det. För att ge några exempel så fräser man ner sensorer i asfalten som känner av om en bil närmar sig ett trafikljus. Är det ingen annan trafik så kommer stoppljuset att slå om till grönt. Cyklar du får du cykla ändra fram till stoppljuset, där trycka på en knapp för att sedan vänta. Som cyklist har du inte samma prioritet i trafiksystemet som den som kör bil. Inte heller har du samma gena körväg som bilarna. Enbart på ett fåtal platser har cykeln kortare körväg än bilen. För kollektivtrafiken är förutsättningarna ofta liknande. Där bilföraren kan välja de snabbaste vägarna behöver bussen köra där där människorna finns. Och där människorna finns vill man ha låga hastigheter och då byggs det farthinder. Det blir jämfört med bilen en obekvämare och längre resa. Inte sällan är vägarna där bussen kör fulla med tvära kurvor.

I valet mellan buss och bil har bilen oftast prioritet. Exempel där de energieffektiva färdssätten prioriteras behöver bli fler för att vi ska locka fler att cykla och åka med kollektivtrafiken. En positiv utveckling är utbyggnad av cykelvägar för snabbare och säkrare färd med den traditionella cykeln eller elcykeln. Här är det dock viktigt att utvecklingen inte blir ytterligare ett hinder för kollektivtrafiken med tidsödande cykelöverfarter och cykelvägar som är i konflikt med gående till och från bussen.

5.5 Infrastruktur och stadsplanering

5.5.1 Samordnad regional planering ger resultat

För att kollektivtrafiken ska fungera på ett effektivt sätt krävs bra infrastruktur. Det är i den fysiska samhällsplaneringen som förutsättningarna för kollektivtrafiken skapas, då bland annat bebyggelsestruktur och gaturummets användning bestäms. Detta ställer krav på lokala, regionala och statliga aktörer inom kollektivtrafik- och bebyggelseplanering att få till en fungerande samordning. Forskning inom området (*SIKA 2008*) har identifierat samordningen mellan nyckelaktörerna som en avgörande fråga för att lyckas med kollektivtrafikens utveckling lokalt och regionalt. Åtgärderna varierar mycket från byggande av nya terminaler och järnvägsupprustningar till mindre anpassningar av hållplatser för högre komfort när man ska stiga på bussen. Alla åtgärder är viktiga för att tillgängligheten till kollektivtrafiken och framkomligheten för densamma ska främja dess konkurrenskraft. Cykeln och bilen är komplement till kollektivtrafiken vilket ställer krav på parkeringsmöjligheter och förbindelser mellan kollektivtrafikanläggningen och närliggande cykel- och bilvägar. Det ska vara lätt att byta till kollektivtrafiken då denna inte kan trafikera alla bostäder. Infrastrukturen lägger grunden för kollektivtrafikens möjligheter att kunna erbjuda bra alternativ för alla.

5.5.2 Planering av större åtgärder

Större investeringar i infrastrukturen för kollektivtrafiken berör ofta länets järnvägar som är stommen i kollektivtrafiksystemet och ger möjligheter till kapacitetsstarka och miljövänliga transporter även för industrin. Dessa åtgärder prioriteras därför högt i Region Blekinge.

Sweco färdigställde för Region Blekinges räkning under våren 2019 en utredning för tågtrafiken där Kustbanan, Kust-till-Kust-banan och Sydostlänken ingick. Här finns flera perspektiv för att med tågtrafikens hjälp stödja Blekinges utveckling. Även positionspapper kollektivtrafik 2019, som har tagits fram gemensamt med andra län i Sydsverige, ställer krav på kortare restider på våra järnvägar.

- Mot Kalmar och Växjö vill vi ha snabbare tågtrafik, gärna med förbindelser till Växjö utan byte i pendlingstid. Vilken roll får förbindelsen via Alvesta till Göteborg och Stockholm i framtiden? En fördjupad åtgärdsvalsstudie för Kust till kustbanan startas av Trafikverket under 2019
- På Blekinge Kustbana har vi mål om 2 timmars restid mellan Karlskrona och Malmö vilket är möjligt med kraftiga infrastrukturåtgärder. Detta skulle också innebära 15 minuters restid mellan Kuststäderna och då ge nya möjligheter till boende i Blekinge och pendling till orter på längre avstånd. Åtgärder behövs också för en större tillförlitlighet i tågtrafiken. Ett nytt mötesspår på Kustbanan vid Ronneby Airport för att möjliggöra en framtida station, ökar robustheten i systemet och ger vid behov möjligheter till fler tågavgångar. Sammantaget ger dessa åtgärder en större arbetsmarknads-region vilket ger nya utvecklingsmöjligheter för Blekinge. I Trafikverkets planering inför ny planperiod 2022 ligger en åtgärdsvalsstudie del 2, utifrån brister i Nationell plan, vilken är viktig för statliga investeringar.

- Sydostlänken mellan Älmhult och Blekinge Kustbana ligger i Trafikverkets planering med byggstart efter 2024 för att främst stödja godstrafiken. Region Blekinge, Region Skåne och Region Kronoberg ingår tillsammans med näringsliv och berörda kommuner i Sydostlänkenintressenterna där en uppgift är att utreda förutsättningarna för persontrafik och vid ett positivt beslut ska ett trafikförslag tas fram som underlag för den fortsatta planeringen.

Den nu gällande nationella planen och regional plan för 2018 - 2029 innehåller följande åtgärder som berör kollektivtrafiken:

- Sydostlänken, järnvägssträckan Olofström – Sandbäck
- Kapacitetshöjande åtgärder med mötesspår i Kallingetrakten

5.5.3 Förbifarter

Förbifarter ger mindre trafik genom samhället vilket minskar olycksriskerna, minskar bullret och kortar restiderna för de som ska passera. För kollektivtrafiken medför förbifarten dock ett svårt val. Väljer man att ha bussen genom samhället kortas inte restiden som för bilresan. Bilisten kan köra på den snabba vägen. Väljer man att ha en hållplats vid förbifarten så får boende i samhället längre att gå eller cykla för att ta sig till sin hållplats vilket kan få stor påverkan på resandet. Oavsett vilken lösning som väljs så får bilen en större fördel än kollektivtrafiken. Den relativa konkurrenskraften för bussen blir sämre och resandet minskar.

Exempel där resandet med kollektivtrafiken har minskat är E22 Pukavik-Sölvesborg där det byggdes ny motorväg. Ur ett regionalt perspektiv så är förbifarter bra men för kollektivtrafiken och orten som passeras så innebär förbifarter påverkan på service. Därför behöver förbifarter kompenseras med ökad framkomlighet så att konkurrenskraften mot bilen behålls alternativt som i Backaryd där förbifarten utrustas med hållplats, parkering och cykelväg med belysning till samhället. Prioritering av kollektivtrafiken i utformningen av förbifarterna är viktiga för att bussen inte får en onödigt krånglig angöring.

5.5.4 Hållplatser och bytespunkter

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

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

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

- Plattform med kantstenshöjd 16 – 17 cm.
- Väderskydd med sittbänk.
- Tidtabell.

- Belysning i väderskydd eller allmän belysning.
- Nivåfri anslutning till omgivande gång- och cykelvägnät alternativt närliggande väg eller gata.

Därutöver finns en ambition om taktila stråk och annan utrustning som underlättar för personer med funktionsnedsättningar, vilket finns på många större hållplatser, men inte är ett absolut krav för benämningen tillgänglig hållplats. Den efterlängta nya lagen om rökförbud på en rad allmänna platser, som kollektivtrafikanläggningar, från 1 juli 2019 ska Blekingetrafiken använda för att förtydliga informationen om att rökning inte tillåts vid våra stationer och hållplatser i linje med önskemål från Astma- och allergiföreningen. Region Blekinge vill utveckla och förfinas vilken nivå av tillgänglighet som ska finnas vid respektive hållplats genom dialog med organisationer för personer med funktionsnedsättningar.

I bilaga 1 finns en förteckning som beskriver vilka hållplatser, bytespunkter och linjer som är tillgänglighetsanpassade enligt vår definition. De mest frekventa hållplatserna ligger på det kommunala vägnätet varför ambitionsnivån i respektive kommun påverkar tidtabellen för åtgärder som gör Blekinges hållplatsnät mer tillgänglighetsanpassat. I målformuleringen i kap 8 anges mål om utbyggnadstakt och då tas i första hand hänsyn till antalet påstigande vid hållplatsen och inte en prioritering av vissa linjer.

5.5.5 Förbindelser mellan hållplats och startpunkt respektive målpunkt

Att kunna gå, cykla och även ta bilen till stationer och hållplatser på ett säkert sätt har stor betydelse för kollektivtrafiken. Vi ser tydliga önskemål om att kunna genomföra sin anslutningsresa med cykel och cykelställ som sätts upp fylls snabbt. Det saknas fortfarande tillräcklig service vid många hållplatser i form av möjlighet att låsa fast cykeln och ha den väderskyddad varför Blekingetrafiken kommer fortsätta montera cykelställ tillsammans med kommunerna. Längs statlig väg görs åtgärder genom dialog med Trafikverket. Bilparkering nära hållplatser i förorter med snabbussar och daglig service förbättrar också möjligheterna att öka andelen resor med kollektivtrafiken. Detta påverkar i sin tur hur vi kan planera våra städer där färre bilar ger bättre luft och ger plats för gröna ytor och olika former av service. Luftburna partiklar och andra föroreningar, orsakade av trafiken, påverkar våra invånares hälsa och därmed vårdbehovet i länet. Under senare år har man på många håll i länet byggt ut gång- och cykelvägar till större hållplatser vilket är positivt.



Bild 3. Cykelställ utgör ett viktigt komplement för att få fler att välja kollektivt resande. Genom att kunna ta cykeln till busshållplatsen ökar omlandet/upptagningsområdet för de som reser med buss. Även utrustning som realtidsinformation och hur man köper biljett stärker det kollektiva resandet.

5.5.6 Förbättrad framkomlighet

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

och helst påskyndas vilket gäller alla åtgärder från val av hållplatsutformning, separata körbanor för busstrafiken och prioritering i korsningar.

För tågtrafiken innebär nya mötesplatser ökad framkomlighet, säkrare tidtabellshållning och kortare restider. Den kommande fördjupade åtgärdsvalsstudien på såväl Blekinge kustbana som Kust-till-Kust-banan ska ge underlag för fler tidsbesparande och kapacitetshöjande åtgärder.

En ny bytespunkt, ett resecentrum vid Gullberna, Karlskrona norra, skulle få stor betydelse för resandet och möjligheten att uppnå målet om större andel kollektivtrafikresor. För ungefär 70 procent av de boende i Karlskrona skulle restiden minska med tåg och buss i nordostlig, västlig och östlig riktning. Med det nya stationsläget skulle målet om en restid på cirka en timme till Växjö och Kalmar kunna uppnås för dessa resenärer. Dessutom skulle restiden med Öresundstågtrafiken minska med omkring tio minuter i båda riktningarna. En åtgärdsvalsstudie av en ny terminal i Gullberna är framtagen i samarbete mellan trafikverket och Karlskrona kommun, där Region Blekinge har medverkat, och förslag på utformning finns.

Framkomligheten för kollektivtrafiken är beroende av en gynnsam stadsplanering. Därför har checklistor tagits fram där Region Blekinge och respektive kommun stämmer av att kollektivtrafikens frågor behandlas i ett tidigt skede inför framtagande av planer och strategier.

5.5.7 Stadsmiljö och bebyggelse

Kommunernas samtliga översiktsplaner innehåller den givna regeln att bebyggelse i första hand ska planeras i stråk för att kunna försörjas med kollektivtrafik. Nu markerar även staten att prioritering av kollektivtrafik är viktigt genom att anslå pengar genom så kallade stadsmiljöavtal där innovativa lösningar kan belönas med statliga bidrag. I riktlinjer till Trafikverket finns också ett tydligt budskap att gång, cykel och kollektivtrafik ska prioriteras i den fysiska planeringen. Vid samråd med Boverket och kommunerna har frågan diskuterats och alla anser att en minskad miljöpåverkan från trafiken och en ökad möjlighet för invånarna att använda kollektivtrafiken är viktig. Kollektivtrafiken får samtidigt ett ökat resandeunderlag som är grunden för utveckling av trafiken.

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

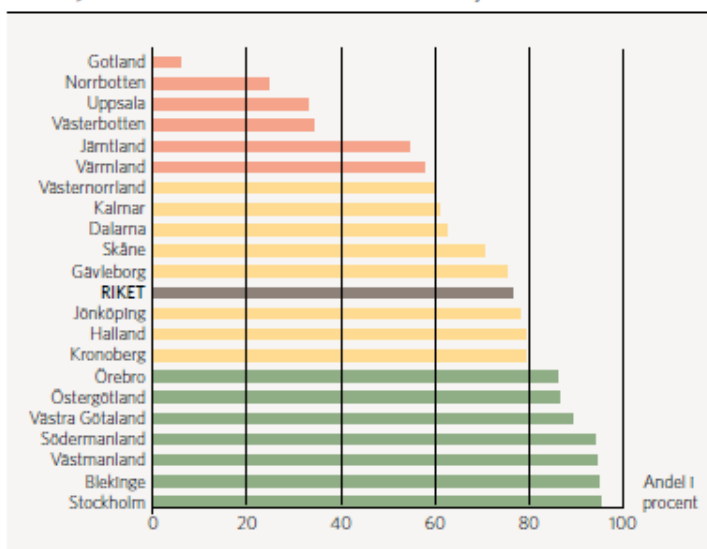
5.6 Beteendepåverkande faktorer

Hur infrastrukturen och städerna planeras fysiskt påverkar kollektivtrafikens attraktivitet men det finns andra faktorer som påverkar valet av färd sätt. Ofta handlar dessa om ekonomiska åtgärder där bilen eller kollektivtrafiken gynnas respektive missgynnas. I Stockholms län är kollektivtrafikens marknadsandel 57 procent mot 16 procent (13% 2015) i Blekinge. Skillnaden beror mycket på hur bilen prioriteras i stadsplaneringen (Kollektivtrafikbarometern 2018). I Blekinge är restidsvinsten ofta stor vid bilresa och avgifterna är låga. Tillgång till bilparkering, parkeringsavgifter, skatteregler, reseavdragsregler och kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft är några faktorer som påverkar valet av färd sätt och därmed biltrafikens och kollektivtrafikens utveckling. Samtidigt är dessa verktyg viktiga för att premiera önskade färd sätt. Parkeringsavgifter i Karlskrona i kombination med en utvecklad kollektivtrafik är ett bra exempel på hur man kan flytta resor från bil till buss.

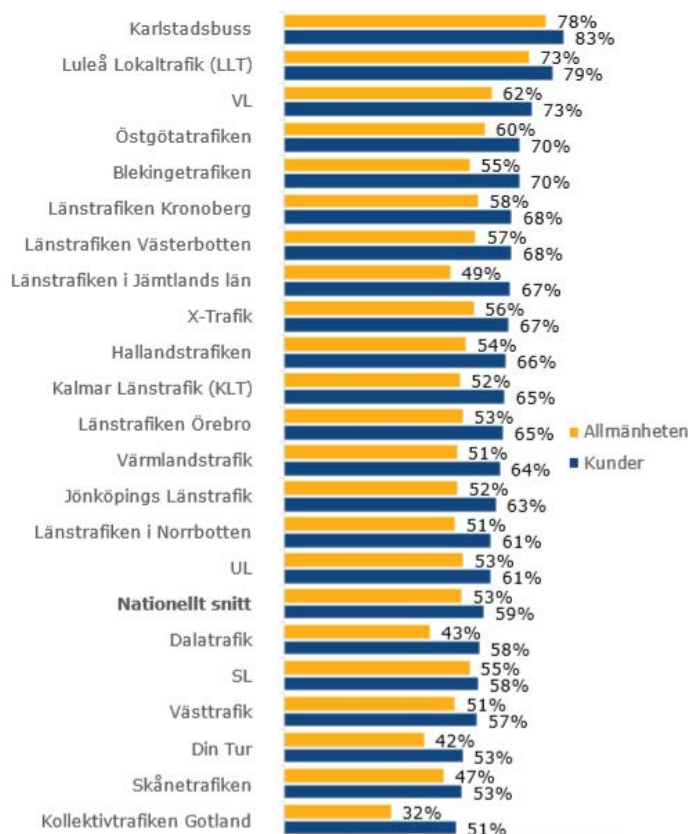
5.7 Uppföljning av trafiken

För utveckling av trafiken behövs en löpande uppföljning och kvalitetsutvärdering. Utöver det interna kvalitetsarbetet som grundar sig på kundernas input och avvikelserapporteringen får vi hjälp av de nationella mätverktygen Öppna Jämförelser som utförs av SKR och Kollektivtrafikbarometern via Svensk kollektivtrafik. Båda gör enkätundersökningar i alla regioner och sammanställer trafikstatistik för att visa jämförelser och därmed beskriva vilka län som har kommit längst och vilka som har störst förbättringspotential. Här följer ett par diagram som exempel:

DIAGRAM 9. Andel fordonskilometer med buss som körs med förnybara drivmedel 2016



Källa: Svensk Kollektivtrafik (miljö- och fordonsdatabasen Frida).



Svensk kollektivtrafiks kollektivtrafikbarometer visar här nöjdheten med Blekingetrafiken och övriga trafikoperatörer i Sverige 2017.

5.7.1 Måluppfyllelse 2016 – 2019

Detta trafikförsörjningsprogram bygger mycket på mål och ambitioner i föregående program för perioden 2016 – 2019 och här redovisas dess mål kortfattat.

- Ökad marknadsandel har uppnåtts genom ökning från 13% till 16%
- Pendlingsbarhet har definierats men jämförbara mätningar har ännu inte kunnat göras.
- Vattentrafiken har utökats
- Fordon drivs med förnybar energi och bullerreducerade bussar används i stadstrafik.
- Bussar och tåg är tillgänglighetsanpassade
- Vi har inte nått 90% andel tillgänglighetsanpassade större hållplatser.
- Resenärsinformation om tillgänglighetsanpassning finns på Blekingetrafikens hemsida
- Nöjdheten har inte ökat i Blekinge vilket bl.a. har berott på en förändrad mätmetod.
- Servicetrafiken är nu ansluten till kvalitetsmättningsverktyget Anbarö
- En processbeskrivning för samarbete med kommunerna har tagits fram men inte en separat infrastrukturplan då detta täcks av länstransportplan och Trafikverkets investeringsplan för kollektivtrafik.
- En cykelstrategi har tagits fram
- Kostnadstäckningen i etablerad trafik bedöms ligga på en god nivå
- Prispåslag vid länsgränspassage har inte eliminerats men har reducerats
- Betalningsrutiner i kollektivtrafiken bedöms bidra till bra tidhållning och korta restider

En övergripande analys ger att en stor del av målen nåddes fullt ut under perioden och övriga mål nåddes delvis eller till en stor del. Den nya nivån används nu som utgångsläge när mål sätts för perioden 20 – 23.

5.8 Kommersiell trafik

Under våren 2019 var fyra busslinjer anmälda som kommersiell trafik enligt kollektivtrafiklagen. Samtliga är linjer för regional busstrafik och drivs utan avtal med Region Blekinge. Linjerna har tre olika syften vilka är flyganslutning, anslutning till tåg i Alvesta och expressbusstrafik genom länet.

Bergkvarabuss	Karlskrona – Ronneby Airport, SAS
D2 Taxi	Karlskrona – Ronneby Airport, BRA
Merresor	Bussanslutning till tåg i Alvesta. Karlskrona – Alvesta
Flixbuss	Expressbusstrafik Kalmar via Blekinge till Malmö. Linjen trafikerar fler målpunkter utanför Blekinge, bl.a. Köpenhamn.

Med entreprenörerna finns samarbete gällande information om trafiken genom anslag på hållplatser men inte gällande digital information. Det finns i dagsläget inte heller någon biljettsamverkan.

5.8.1 Regler för kommersiell linjelagd busstrafik

Kollektivtrafiklagen anger regler för trafikutövare som utför kommersiell linjelagd kollektivtrafik. I princip råder fri etableringsrätt om aktören anmäler och avanmäler trafiken inom föreskriven tid samt förmedlar information om trafiken. Region Blekinge har en generös inställning till kommersiella aktörer som vill köra linjelagd kollektivtrafik i Blekinge. Trafiken har ett värde för samhället, som komplement till Blekingetrafiken, varför ledig kapacitet i hållplatser med tillhörande väderskydd upplåts utan kostnad. Vid kapacitetsbrist kan

en prioritering av vilka bussar som kan angöra vid olika tider behöva göras. Material som krävs för den kommersiella trafiken samt arbetstid som förorsakas av trafikutövaren och innebär en kostnad för Region Blekinge faktureras trafikutövaren.

Som förutsättning för användning av hållplatser och för att informera om trafiken på hållplatsen gäller vissa villkor som finns beskrivna i bilaga två. Det pågår dialog med andra regioner i södra Sverige om att standardisera regler och därmed förenkla för trafikutövaren. Under programperioden har vi ambitionen att ta fram ett gemensamt erbjudande gällande villkor för kommersiella aktörer i södra Sverige

5.8.2 Marknadsanalys

Region Blekinge bedömer kontinuerligt marknaden, d.v.s. buss- och tågföretags, ambitioner att utföra kommersiell regional kollektivtrafik i Blekinge. Syftet med detta är att eftersträva en kostnadseffektiv kollektivtrafik där kommersiella lösningar är ett alternativ. Ett villkor för att överlämna ansvaret till kommersiella aktörer och då välja att inte upphandla och skriva kontrakt är att samhällsviktiga persontransporter bedöms kunna levereras enligt resenärens önskemål där såväl trafikutbud som prisnivå och taxesystem vägs in. Frågan om det finns intresse att utföra kommersiell trafik ställs till trafikutövare inför upphandlingar och inför framtagande av ett nytt trafikförsörjningsprogram för att på det sättet undersöka marknaden intresse. Under förberedelserna av det här programmet hölls samråd med trafikföretag på Regions Blekinges kansli i Karlskrona 13 november 2018. Se samrådsredovisning i bilaga 3. Utöver den kommersiella trafik som utfördes vid den tidpunkten önskades inga ytterligare möjligheter från trafikföretagens sida. Det har heller inte kommit in förfrågningar via andra forum under programperioden utöver den kommersiella trafik som utförs när detta förslag tas fram.

5.8.3 Förutsättningar för kommersiell persontrafik i Blekinge

Sedan 2012 har kollektivtrafiklagen gett fulla rättigheter för trafikutövare att utföra linjelagd regional kollektivtrafik i kommersiell regi och under denna tid har det också funnits ett uppdrag för den regionala kollektivtrafikmyndigheten att verka för en tillfredsställande taxitrafik. Under den senaste programperioden har visst intresse för regional trafik med speciella syften visats och det är, när detta dokument skrivs, fyra linjer som trafikeras kommersiellt i Blekinge. När det gäller den subventionerade lokala och regionala trafiken är dock bilden som trafikutövarna ger att de inte ser några möjligheter att bedriva kommersiell trafik i konkurrens med upphandlad trafik då det finns krav från samhället att hålla relativt låga biljettpriiser. Det begränsade antalet anmälningar och förfrågningar om att få köra kommersiell trafik förstärker den bilden.

Tillgången till taxi i samhället är viktigt för Blekinge varför myndigheten ska ge bästa möjliga förutsättningar. Region Blekinge är därför varsam när nya former av subventionerad trafik tas fram som kan påverka efterfrågan på taxiföretagens kommersiella tjänster. Denna fråga blir aktuell när möjligheterna att administrera samåkningstjänster under kommande programperiod prövas av Region Blekinge för att ge boende på landsbygden större möjligheter att samåka i privatägda fordon. Färdtjänst och närtrafik är viktiga uppdrag från Region Blekinge som ger taxiföretagen i Blekinge en bas för sin verksamhet. Behovsstyrd linjetrafik som utförs av taxiföretag har varierat i volym och bedrivs i en liten omfattning 2019 men detta är en av flera tänkbara trafikeringformer då landsbygdstrafiken ses över.

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

5.8.4 Allmän trafikplikt

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

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

Beslut om allmän trafikplikt fattas av Region Blekinges styrelse, tillika kollektivtrafikmyndigheten, och är en förutsättning för att trafiken ska kunna upphandlas. Inför upphandling ska samråd hållas med trafikutövare där frågan om intresse för att utföra trafiken på kommersiella villkor ska ställas. Vid trafik över länsgräns ska beslut fattas av en myndighet med godkännande från den andra. Beslutet ska fattas innan trafikavtal tecknas. Vidare gäller att den trafik som myndigheten fattat beslut om allmän trafikplikt ska utföras. Beslut om allmän trafikplikt kan överklagas i allmän förvaltningsdomstol och gäller till kollektivtrafikmyndigheten fattar nytt beslut om allmän trafikplikt för berörd trafik.

Den trafik som omfattas av allmän trafikplikt ska motiveras i trafikförsörjningsprogrammet. Den ska ge en samhällsekonomisk nytta, tillgodose behovet av resor i vardagen och säkerställa ett långsiktigt sammanhållet kollektivtrafiksystem. Här följer en beskrivning av befintliga beslut om allmän trafikplikt. Besluten i sin helhet finns på Region Blekinges hemsida. RKM är en förkortning för Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

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 RKM 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 Kalmars RKM efter godkännande från Blekinge.

Tågtrafik över länsgräns mot Skåne, RS 160907

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

Skärgårdstrafik i Blekinge, RS 161214

I Blekinge är all skärgårdstrafik belagd med allmän trafikplikt.

6 Samrådsredovisning

Samråd är en central funktion i kollektivtrafiklagen. Beslut om mål och riktlinjer i trafikförsörjningsprogrammet ska bygga på dialog med och kunskap förmedlad av olika samhällsgrupper. Det har därför varit viktigt att samråden inte har betraktats som informationsmöten utan att dialogen ska reflekteras i det underlag som besluten bygger på. Samråd med olika resenärsgupper, Blekinges kommuner, , grannlänerna, myndigheter och kollektivtrafikföretag har genomförts från hösten 2018 och är en viktig del av underlaget till föreslagna mål. Samråden har genomförts efter att samrådsparten har informerats om syftet med trafikförsörjningsprogrammet och samrådets funktion i processen. Största delen av samrådet har sedan ägnats åt att hämta in synpunkter och önskemål som underlag till programmets utformning. Referat från genomförda samråd redovisas i bilaga 3.

7 Behovsanalys



Kollektivtrafiken i Blekinge har utvecklats mycket under senare år. Utveckling av länets stadstrafik är huvudanledningen till en förhöjd marknadsandel och satsningar i båttrafiken har gett fler möjligheten att njuta av Blekinges skärgård. Tågtrafiken har haft en sämre utveckling p.g.a. brister i infrastrukturen i Skåne där stora insatser planeras under de närmaste åren. Efterfrågan på energieffektiva transporter är stor i spåren av klimatdebatten och högre avgifter för biltrafiken. Visionsbilden för 2050, som till stora delar bygger på redan beslutade strategiska dokument, ligger fortfarande en bit bort vilket betyder att det finns mycket att göra. Genom samråd med länets politiska ledning och ett antal andra viktiga aktörer kompletteras programmet här med synpunkter på dagens kollektivtrafik och hur denna främjar en önskad utveckling för länet. Här beskrivs Region Blekinges bild av vad som behöver göras i kollektivtrafiken för att vi ska nå länets uppsatta mål samtidigt som kollektivtrafiken ska utvecklas för att bli så konkurrenskraftig som möjligt. Behovsanalysen blir en del av grunden till och motivet bakom de mål som ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken.

7.1 Valfrihet

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

De satsningar som görs inom kollektivtrafiken ska fokuseras där de gör bäst nytta. Med relevant kollektivtrafik menas trafik som bäst tillgodoser de behov som Blekinges invånare har. Enligt olika undersökningar är det också relevansförbättrande åtgärder som har störst inverkan på hur mycket kollektivtrafiken används. Där de flesta resenärerna finns, finns också störst möjlighet att uppnå positiva effekter på satsningar inom kollektivtrafiken. De verktyg som finns tillgängliga att arbeta med är nuvarande trafik, infrastruktur och åtgärder inom mobility management (koncept för att öka medvetenheten om hur vi reser och ändra beteenden). Stadsmiljöavtal är ett sätt för staten att stödja innovativa lösningar för att främja kollektivtrafiken i stadsmiljön varför arbetet bör ske tillsammans med kommunerna för att få del av dessa medel. De starka stråken ligger längs kusten, från Karlshamn upp till Olofström och pendlandet in till Trossö. Där finns ett utbud med stor relevans för kunderna – de ska kunna resa från den plats de önskar, till den plats

de önskar på den tidpunkt de önskar – annars blir kollektivtrafiken inte ett alternativ. Relevans är den viktigaste faktorn för att öka resandet i kollektivtrafiken och för att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilens styrka när det gäller flexibilitet och valfrihet.

7.1.2 Information och kunskap

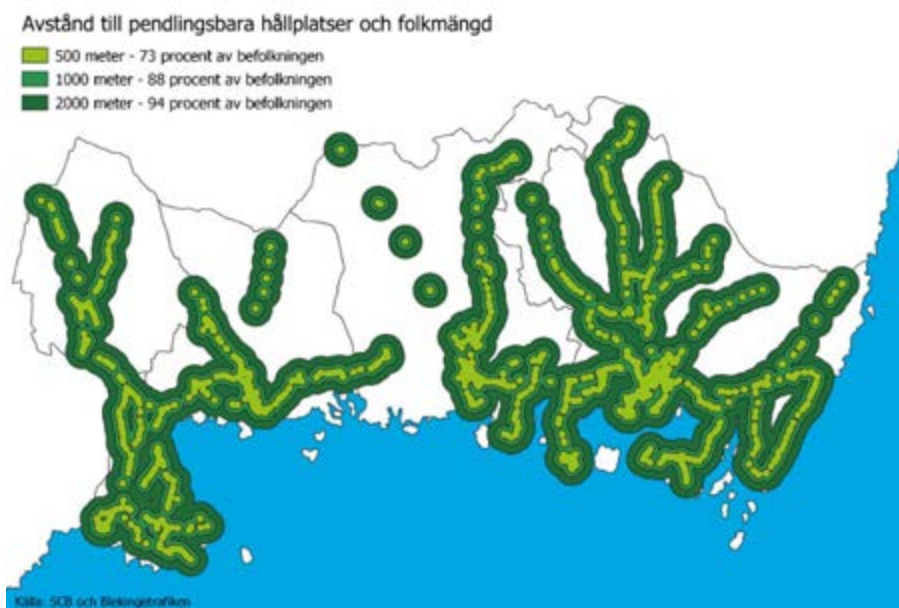
Oavsett utbud och kvalitet på kollektivtrafiken måste resenärerna veta vilka resmöjligheter som finns. De måste ha kunskap om kollektivtrafiken och hur de kan åka och kraven ökar i takt med att ny teknik blir tillgänglig. Realtidsinformation har byggts ut kraftigt på länets hållplatser vilket tydligt har ökat förtroendet för kollektivtrafiken genom att man vet när bussen kommer. Blekingetrafikens eventmedarbetare eller Crew har också varit mycket flitiga och utbildat Blekinges invånare vid många små och större event över hela Blekinge. Ett nytt steg är nu att förbättra informationen vid trafikstörningar och andra förändringar i trafiken vilket är svårt p.g.a. den oplanerade situationen. Mobiltelefonen är dock fortfarande en till stora delar outnyttjad resurs där möjligheter finns att nå rätt person med rätt meddelande. Samtidigt är det viktigt att informationen är tillgänglig för alla och att vi inte förutsätter att alla har tillgång till en smart telefon. Informationen före resan, vid hållplatsen och i fordonet behöver utvecklas i samråd med representanter från olika resenärsorganisationer inklusive kunder med funktionsnedsättning.

7.1.3 Trafiklösningar för landsbygden

En viktig fråga att arbeta med är hur vi ska ta oss an utmaningarna för att landsbygdens mobilitet ska fungera. Hur säkerställs tillgänglighet från mindre samhällen som har få eller ingen linjelagd kollektivtrafik? Det utbud som finns med öppen närtrafik är inte möjligt för arbetspendling och är en lösning till en hög kostnad per resa jämfört med den linjelagda kollektivtrafiken. Kännedomen om trafiken är också relativt låg.

En definition för pendlingsbarhet (Bilaga 7) har tagits fram för att mäta och förbättra möjligheten att pendla till skola och arbete. I maj 2019 har 73% av invånarna i Blekinge max 500 m till hållplats med pendlingsbar kollektivtrafik vilket visas av bilden nedan. Motsvarande siffror för 1 km är 88% och andel som bor inom

2 km från hållplats är 94%. Grovt beskrivet innebär pendlingsmöjlighet att man kan resa till centralorten, vara där i minst 8 timmar och sedan resa hem igen. En extra tur, med eller utan förbokning, kan göra skillnad vilket vi vill utvärdera, utveckla och följa framöver.



Det pågår också flera projekt i kombinerad mobilitet för att identifiera lösningar som kan fungera för landsbygden. Flera lösningar har praktiskt testats exempelvis samåkningsprojektet HÄMTA. Även om det finns intressanta och värdefulla insikter från projekten så saknas det en fungerande affärsmodell. Det saknas incitament för personer att öppna upp sin bil för människor som vill åka med. Lagstiftningen är inte i fas med de samhällsförändringar som sker med ökad delningsekonomi.

- Utredda och starta linjelagd landsbygdstrafik som är anropsstyrd
- Utredda och förbättra Öppen närtrafik, där särskilt beaktas att förlänga kvällstid till 21.00
- Utredda och testa olika lösningar för kombinerad mobilitet i Blekinge

För landsbygden finns det inte en given lösning som fungerar överallt utan där behöver olika lösningar skraddarsys för olika samhällen och olika behov hos kunderna. För att träffa rätt med den subventionerade trafiken behöver därför olika lösningar testas och utvärderas.

7.1.4 Ny trafik till utvecklade områden

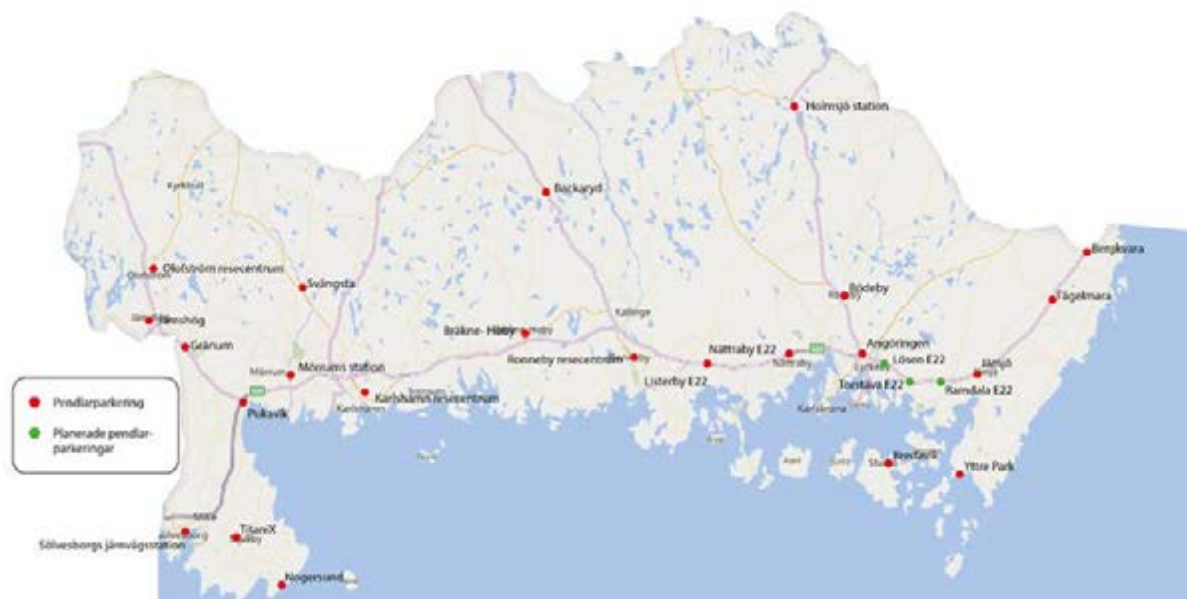
I flera kommuner pågår bostadsbyggande i förhållandevis stor omfattning som inte har kollektivtrafik med ett tillfredsställande utbud. Befintlig kollektivtrafik behöver också i vissa fall utvecklas för att bättre matcha ortens befolkningsmängd. I några fall kan det handla om helt nya linjer. I Ronneby är det Aspan som exploateras utan att det finns bra kollektivtrafik. I Karlskrona är det Trummenäs där tätortens utbud på kollektivtrafik inte motsvarar mängden boende. I Karlshamn finns Matvik och Vettekulla med pendlingsbehov till centrum. Alla dessa nya områden är föremål för utredning och behov av utvecklad kollektivtrafik. Någon eller några av platserna kanske kan lösas inom ramen för trafiklösningar på landsbygden men andra kan kräva nya linjer. Det behövs fler bussar och ekonomiska medel för att kunna bedriva ny trafik till utvecklade tätorter och nyexploaterade områden.

Vi vill också se över förutsättningarna att bedriva och utveckla trafiken i stråket Karlshamn-Olofström-Älmhult med passning till SJ:s X2000. Det kan bli en genväg för delar av Blekinges befolkning att åka via Älmhult istället för via Hässleholm. Är det möjligt att utveckla ett trafikupplägg som går att ansluta till X2000:s avgångar i båda riktningar kan det bli ett lyft för såväl privatpersoner som för företag.

Kommunerna växer och inte alltid på de ställen där det går kollektivtrafik. Människor efterfrågar boende nära havet och nära naturen. Finns där ingen kollektivtrafik så blir dessa exploateringar automatiskt tvåbilshushåll. Därför behövs det ny trafik i nyetablerade områden utöver kapacitetsförstärkningar i befintligt linjenät.

7.1.5 Pendlarparkeringar

Pendlarparkeringar är viktigt ur ett landsbygdsperspektiv. Det går inte att köra bussar till alla orter med hög frekvens, men till några orter går det ha ett tätare utbud med korta restider. Till dessa orter med bra kollektivtrafikutbud är det viktigt att det finns pendlarparkeringar. Det blir då möjligt att bara köra en del av sträckan med bil, moped eller cykel för att nå kollektivtrafiken. Utformningen av pendlarparkeringen i anslutning till hållplatsen är viktig för att bytet mellan färdmedel ska ske smidigt. Går det att kombinera pendlarparkering med service och eller i anslutning till skola så är det lättare att fortsätta med buss, tåg eller båtpendel.



Platser där pendlarparkeringar finns i anslutning till kollektivtrafik. Utöver pendlarparkeringar finns det på några platser samåkningsparkeringar men vid dessa platser saknas kollektivtrafikutbud. I samband med att E22 byggs om mellan Lösen och Norra Binga byggs också tre pendlarparkeringar i anslutning till de nya trafikplatser som byggs. Vid Bredavik, Yttre Park i Karlskrona samt Nogersund i Sölvesborg finns pendlarparkeringar till anslutande kollektivtrafik med båt.

7.1.6 Alla ska kunna åka med

När man väljer sin resa ska man inte vara förhindrad av en funktionsnedsättning. En stor del av invånarna i Blekinge har speciella behov när man ska resa och Region Blekinge har under många år, tillsammans med Trafikverket och kommunerna, satsat på att anpassa fordon, stationer, bryggor och hållplatser. Hjälpmedel och utrustning utvecklas och vi får allt större möjligheter att erbjuda en hög komfort och bra hjälpmedel för personer med funktionsnedsättning. Sedan 2014 har vi anpassat alla fordon på land och 86,1% av större hållplatser. Nya åtgärder planeras för att på sikt anpassa alla större hållplatser. Den goda resandeutvecklingen gör att ”stora” hållplatser ökar i antal vilket gör att det är en utmaning att öka andelen men vi vill fortsätta med att anpassa samtliga större hållplatser. Det finns hållplatser där behovet av anpassning under kommande programperiod är extra stort varför vi väljer att ange dessa i målavsnittet i kap 8 för att koncentrera åtgärderna. Hållplatserna och planerade åtgärder beskrivs i bilaga 1 om tillgänglighet. Vi vill också förbättra dialogen med den här resenärgruppen för att över tid kunna utveckla kollektivtrafiken ur det perspektivet.

7.1.7 Nöjda kunder och medborgare

Betydligt ökat resande med kollektivtrafiken kan inte uppnås om inte kunderna får vad de efterfrågar och behöver. Kunderna vill resa från en given plats till annan given plats på en given tid, precis som när man sätter sig i bilen. Kollektivtrafikens utmaning är att komma så nära detta önskemål att den blir ett reellt alternativ. Det finns möjlighet att ta stora marknadsandelar men då krävs bland annat en ny bild av hur en bra resa ser ut. För att få till stånd denna beteendeförändring krävs tydliga satsningar och incitament i vår vardag som gör att det som är bäst för samhället blir belönat. Ett exempel är bussfiler där bussresenären blir belönad med kortare restid. Andra exempel är attraktiva hållplatser, cykelställ, anslutningsmöjligheter med gång och cykel, inga framkomlighetshinder, möjlighet att utnyttja restiden till vila, nöje och arbete. Under vissa förutsättningar kan det även vara lämpligt att erbjuda att ta med cykeln på bussen. En vision som också blir

alltmer ett tekniskt möjligt alternativ är kollektivtrafik utan förare, s.k. autonom trafik, som ger möjlighet till mindre fordon med betydligt lägre kostnad. Slutligen skapar en bra tidhållning robusthet i trafiken som är en förutsättning för nöjda kunder.

För att komma dit behöver vi veta vad kunderna vill och se till att kollektivtrafiken prioriteras i den fysiska planeringen. Vi behöver berätta om kollektivtrafikens fördelar och premiera när man väljer den miljövänliga och energieffektiva resan. Vi jobbar också vidare med våra grannregioner för att ta bort de sista hindren när man vill resa över våra länsgränser. Resenärer i servicetrafiken har särskilda behov vilket är viktigt att uppdatera varför dialog med resenärsrepresentanter och uppföljning av trafiken ska utföras regelbundet. En fråga är här kontantbetalningen i färdtjänsten som behöver kompletteras med andra sätt att betala.

7.2 Utveckling och tillväxt

När vi pratar om vad Blekinge behöver för att växa såväl gällande antal invånare som antal företagsetableringar så kommer vår närhet till omvärlden högst upp på listan över vad som påverkar utvecklingen. Vi ser en stark koppling på andra håll i Sverige mellan tillväxt och investeringar i snabba och tillförlitliga förbindelser till tillväxtmotorer och storstadsområden utanför regionen. Sydöstra Sverige är en av få regioner som inte har fått systemförändrande tåginfrastruktur och nu är det vår tur. Trafikverket startar nu en fortsättning på åtgärdsvalsstudien av Blekinge Kustbana och vi behöver ta fram material som ger ett bra underlag, en tågstrategi. Denna ska innehålla Blekinges krav på utveckling av tågtrafik i Blekinge och till våra grannregioner.

7.2.1 Förbättrad infrastruktur utvecklar vårt strategiska läge och förstorar arbetsmarknaden

Tillgänglighet är en förutsättning för regional utveckling. Det finns tydliga samband mellan regionstorlek och produktivitet samt antal invånare. Värdet av ökad produktivitet (BRP) för Blekinge om uträkningen av Blekinge kustbana stod färdig idag (2019) och ca 20 år framåt kan beräknas till drygt 13 miljarder kronor. Närheten till Öresundsregionen och vår position som porten mot stora befolkningscentra i det expansiva östra och centrala Europa är en stor styrka. Det handlar både om näringslivskontakter och kraftigt ökande person- och godstransporter mot Polen, Baltikum och vidare mot Asien och Kina.

7.2.2 Blekinge behöver bättre tillgänglighet till tillväxtmotorer i södra Sverige

För att uppnå en kort restid och samtidigt resa på ett hållbart sätt är tåget oöverträffbart, men Blekinge har ett tidshandikapp jämfört med övriga Sydsverige när det gäller tågtrafiken. Blekinge Kustbana slingrar sig genom landskapet och har inte genomgått några större kurvrätningar eller nydragning av bana för att minska restiden såsom skett på många övriga håll i Sverige. Arbetet med att investera i banan genom Blekinge för att minska restiden och öka robustheten måste starta så snart som möjligt för att Blekinge inte ska tappa utvecklingstakt i förhållande till grannlänen. För att vi ska uppnå de restidsmål Region Blekinge har satt upp för Blekinge Kustbana och samtidigt minska trafikstörningarna krävs stora infrastrukturinvesteringar, som nya bansträckningar. Dessa tar tid att genomföra även om arbetet startar omgående.

För att öka tillgängligheten till våra närliggande tillväxtmotorer i närtid behöver vi genomföra trafikupplägg där vi kör med enskilda spjutspetståg utan byte i lägen där resebehovet är som störst. Det handlar då om att i pendlingsläge köra ett tåg som har en annan uppehållsbild än befintlig trafik och där fokus är på restiden. Detta tåg passas då in i tidtabellen mellan befintliga tåg och ges prioritet så långt det är möjligt. Vi har identifierat två sådana möjligheter att genom enskilda spjutspetståg uppnå en kortad restid, till Växjö och till Malmö/Öresund.

Mellan Karlskrona och Växjö är restiden för lång för att pendling ska upplevas tillräckligt attraktivt. Alla resenärer måste dessutom byta tåg i Emmaboda. Med direkttåg i pendlingsläge i relationen Karlskrona-Växjö respektive Växjö-Karlskrona skulle restiden kunna kortas avsevärt och dessutom slipper resenärerna tågbyte, utan kan utnyttja tiden effektivt till vila eller arbete under hela resan. En sådan här satsning kan knyta ihop Karlskrona och Växjö och kan ge en betydligt ökad arbets- och studiependling mellan orterna. Universitetsstaden Växjö är viktig även för andra delar av Blekinge varför den långsiktiga ambitionen att förbättra förbindelserna även från Ronneby, Karlshamn och Olofström är viktig.

Mellan Blekinge och Malmö, och vidare över Öresund, går en tät och direkt tågtrafik. Restiden är dock väldigt lång och det går snabbare att köra bil än att åka tåg. Genom att köra ett spjutsspetståg, med stopp endast i kuststäderna i Blekinge, i en tidig morgonavgång kan restiden kortas med upp till 20 minuter från Blekinge ner till Malmö med befintlig infrastruktur. För ett större utbud på Blekinge Kustbana krävs infrastrukturåtgärder som är en ambition på lång sikt.

På lång sikt och när mötesspåret i Bredåkra/anslutningen till Ronneby Airport är byggt, ska ambitionen vara två avgångar per timme till och från Karlskrona på Kustbanan. Det ger också förutsättningar att fortsätta utveckla pendlingsmöjligheter även till andra mindre orter i Blekinge med andra tågssystem som Pågatåg eller liknande, som ett komplement till ett snabbare tåg till Malmö.

På lördagar och söndagar finns det 2019 ett antal tidsluckor Öresundstågstrafiken mitt på dagen då det ej går några Öresundståg. Detta upplevs som ologiskt för våra kunder. Resandet i Öresundstågstrafiken på helgerna har ökat och det bör erbjudas avgångar under varje timme även på lördagar och söndagar.

I våra samråd har frågan om bättre förbindelser med västkusten och Göteborg åter tagits upp. Region Blekinge har deltagit i samtalen med övriga regioner och nu jobbas det med två upplägg för att nå dit. Dels startar under 2019 en fortsättning på Trafikverkets åtgärdsvalsstudie av Kust-till-Kustbanan mellan Borås och Kalmar/Karlskrona för att åtgärda de kapacitetsbrister som finns. Samtidigt närmar sig en lösning från Hässleholm över Markaryd och Halmstad som är mer användbar för boende i västra Blekinge. Region Blekinge fortsätter att jobba med båda alternativen.

För att förbättra tillgängligheten från Olofström kan det köras en anslutningsbuss till Älmhult som kör i ett läge där den prickar in de avgångar där SJ Snabbtåg till och från Stockholm stannar i Älmhult. Denna åtgärd minskar restiden från Olofström i stråket mot Stockholm. Genom att köra trafiken med buss kan vi pricka in exakt ankomsttid i Älmhult för att bytet ska bli optimalt för vidare resande. Här följer en lista med planerade åtgärder.

- Direkttåg Karlskrona-Växjö i pendlingsläge
- Snabbtåg Blekinge-Malmö/Öresund
- Utökat antal avgångar på helgerna i Öresundstågstrafiken
- Anslutningsbuss Olofström-Älmhult till SJ Snabbtåg
- Bättre förbindelser till Göteborg

7.2.3 Förbättrad komfort och tillförlitlighet i tågtrafiken

Den kommande tiden står vi inför stora investeringar i de tågfordon som används i vår trafik. De tåg som används i Krösatågstrafiken behöver bytas ut. Beslut om införskaffande av nya fordon är redan taget och de nya tågen kommer i trafik med start under 2023-2024. Nya fordon är bättre anpassade för dagens tillgänglighets- och komfortkrav och en ny gemensam flotta ger dessutom möjligheter att använda fordonen effektivare och även få till genomgående tåg i nya relationer.

Öresundstågen genomgår för tillfället en större upprustning komfortmässigt. Denna beräknas vara genomförd på hela fordonsflottan, med sammanlagt 111 tåg runt år 2022. De äldsta Öresundstågen är ca 20 år gamla och därmed finns det tekniska system som behöver ersättas samt nya myndighetskrav som innebär att stora investeringar behöver genomföras under de närmaste åren för att kunna fortsätta med dagens tågtrafik. Det finns också behov av att investera i bl.a. nytt Passagerarinformationssystem samt WIFI.

För att våra resenärer ska känna trygghet med att man kommer fram enligt tidtabell ligger nu kapacitetshöjande åtgärder på södra stambanan och Blekinge Kustbanan i nationell plan 2018 – 2029 men betydligt större infrastrukturåtgärder krävs. Blekinge och övriga regioner i Öresundstågssystemet har samtidigt skrivit nytt trafikavtal med SJ med betydligt högre krav på ersättningstrafiken när störningar sker i tågtrafiken

- Byta ut dagens Krösatåg mot en ny generation Krösatåg
- Fortsätta upprustning av Öresundstågen inkl. WIFI samt genomföra stora tekniska investeringar för att upprätthålla tågens livslängd
- Genomföra kapacitetshöjande infrastrukturåtgärder på järnvägarna
- Uppdatera avtal med trafikutövare för bättre beredskap och högre kvalitet i ersättningstrafiken vid störningar i tågtrafiken

7.2.4 Behov av en tågstrategi för Blekinge

Tåget har en särställning när det gäller att kunna erbjuda en tillförlitlig transport med den kortaste restiden som dessutom sker hållbart och som är bekväm och där tiden kan utnyttjas på ett effektivt sätt. För att möjliggöra detta krävs infrastrukturinvesteringar i såväl Blekinge som i våra grannlän som har påbörjats men där arbete för fler åtgärder behövs. Tågstrategin ska visa på hur vi vill köra vår tågtrafik framöver och därmed vilken infrastruktur som behöver byggas för att uppnå våra restidsmål.

Tågstrategi ska utifrån Blekinges perspektiv visa på hur vi vill utveckla tågtrafiken, tillsammans med våra grannlän. Två tredjedelar av tågresorna i Blekinge har sin slut eller startdestination utanför länet. Tågtrafik måste utvecklas tillsammans i stora system och investeringar krävs både inom och utanför Blekinge för att uppnå en effektiv lösning.

Tågstrategin ska vara ett verktyg för att visa vad Blekinge vill uppnå, vilka nyttor det genererar och vad som krävs för att uppnå detta. Tågstrategin ska visa på hur vi ska uppnå våra mål och hur vi vill köra trafiken och därmed vilken infrastruktur som behöver byggas i Blekinge

Genom att ha en gemensam tydlig bild av Region Blekinges ambitioner med tågtrafiken avseende turutbud, uppehållsbild, restider, robusthet och kapacitet går det att genomföra prioriteringar och strategiska ställningstaganden. Utan en strategi kommer önskelistor på ökat trafikutbud, fler stationer och stationsuppehåll komma, samtidigt som det ska gå fortare att resa mellan orterna. Intressen som i många fall kan vara motstridiga. Det är därför nödvändigt att prioritera. För att kunna prioritera behöver kostnader och nyttor för varje åtgärd vara kända. Det behöver vara tydligt vilka prioriteringar som är viktigast och varför.

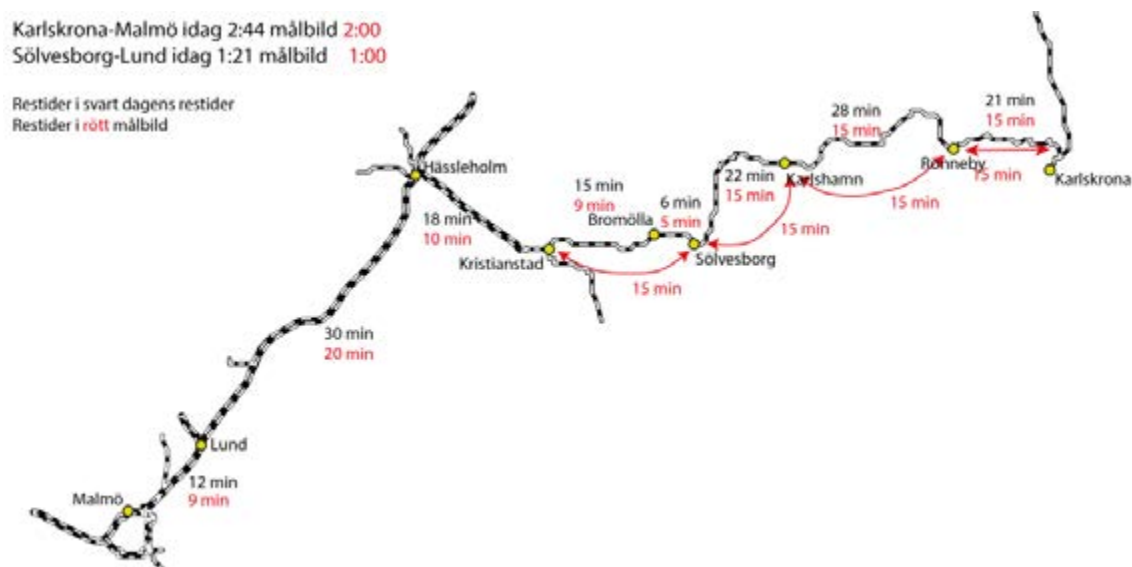
I strategin utgår vi från våra restidsmål och dessa har högst prioritet då tågets främsta styrka är att kunna erbjuda en sådan attraktiv restid att Blekinge knyts närmare sina grannregioner och att tillgängligheten till storstadsregionerna förbättras. Strategin ska även behandla hur tågtrafiken ska utvecklas inom Blekinge avseende restid, uppehållsbild och turtäthet för att gå från tre till en arbetsmarknadsregion i länet. Blekinge Kustbana, Kust till Kust-banan och Sydostlänken ska ingå, samt möjlighet att knuta ihop andra trafikslag. Funktionella lösningar som ger den bästa helhetslösningen för Blekinge ska presenteras.

Utgångspunkt för en tågstrategi i Blekinge:

Vi utgår från att uppnå uppsatta restidsmål med hög tillförlitlighet och hitta en bra långsiktig lösning gällande turutbud och stoppbild för att förbättra Blekinges tillgänglighet och därmed möjlighet till arbets- och studiependling.

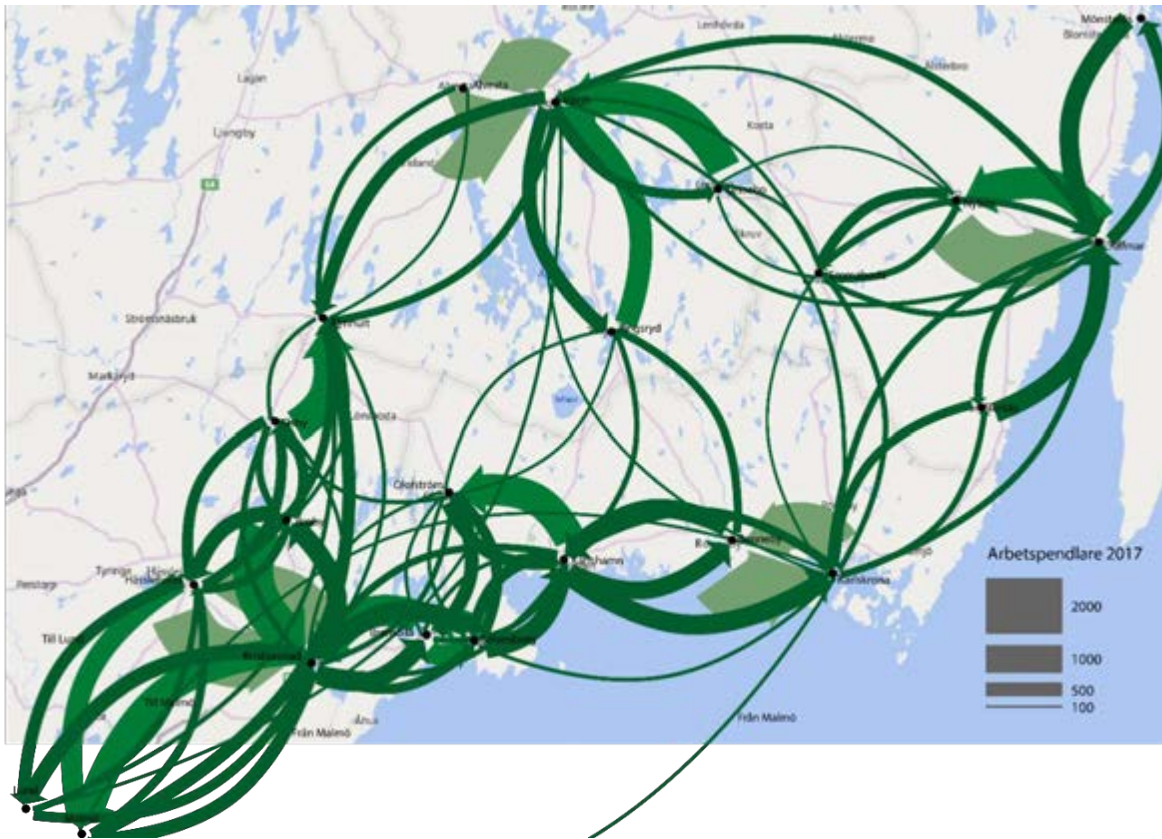
- 15 minuters restid mellan Blekinges städer längs Blekinge kustbana. Genom detta kan tågmötena ske på stationer med resandeutbyten där tåget ändå skulle stanna och ger möjlighet till anpassade byten till anslutande kollektivtrafik. Blekinge knyts samman och kan bilda en arbetsmarknadsregion.
- 2 timmars restid Karlskrona – Malmö
- 70 minuters restid Sölvesborg – Malmö. Kortare restider är viktigt för att snabbt komma till snabbväxande Öresundsregionen. Som det är idag går det fortare att köra bil till Malmö än vad det går att åka tåg. Tåget har dock potential att vara det snabbaste resealternativ där resan dessutom sker på ett hållbart och tidseffektivt sätt.
- 60 minuters restid Karlskrona - Växjö. För att knyta samman Karlskrona och Växjös arbetsmarknader krävs en restid som ligger runt 60 minuter.

Restidsmålen kräver stora investeringar i infrastrukturen både inom och utanför Blekinge. I Blekinge behövs investeringar i längre sträckor med en helt ny bana.



Restidsmålen i illustrationen ovan kräver investeringar i infrastrukturen. Det behövs i Blekinge investeringar mellan Karlshamn och Sölvesborg i en rakare järnväg som tillåter högre hastigheter samtidigt som befintlig järnväg behöver finnas kvar för att klara kapaciteten med nya tåg från Sydostlänken. Mellan Karlshamn och Ronneby behöver järnvägen få en kortare och rakare linjeföring som kortar körsträckan med 8 km.

Restidsmålet mellan Ronneby och Karlskrona går inte att lösa utan att man tillför en ny station i höjd med Gullberna och räknar restiden därifrån. Mellan Kristianstad och Bromölla är det inte heller möjligt att lösa 15 minuters restid, där blir det nödvändigt att man bygger ett partiellt dubbelspår så att tågen kan mötas utan att något tåg behöver stanna.



Mellankommunal arbetspendling 2017. Det är främst mellan orterna längs kusten och från Karlshamn, Sölvesborg och Bromölla till Olofstäd som det är stora flöden av människor. Över länsgränsen i norr är det små pendlingsflöden, mot Bromölla och Kristianstad stora flöden.

7.2.5 Behov av ökad kapacitet

Stark resandeutveckling och en aktuell miljödebatt innebär att det utbud av bussar som står till Blekingetrafikens förfogande inte är helt ändamålsenliga. Det är främst kapaciteten det vill säga antalet sittplatser som inte räcker till på vissa turer och linjer. Det behövs utökad kapacitet för att klara de toppar som blir under morgonens högtrafik. Inte bara sittplatsutrymme efterfrågas utan även mer golvyta som kan användas till, barnvagnar, rullstolar och på sikt kanske även för cyklar. Dessa golvytor är också populära att stå på. Många kunder väljer att inte sätta sig trots att det finns lediga sittplatser om sträckan de ska åka bara är ett par hållplatser.

- Behov av fler kapacitetsstarka fordon
- Behov av mer funktionsyta på bussarna

Åtgärderna kostar pengar och ryms till viss del i kapacitetsförstärkningsanslaget. Men det är inför nästa bussupphandling som de stora kostnadsökningarna uppstår när hela bussflottan generellt behöver bestå av större fordon med andra drivmedel.

7.2.6 Vattenvägarna – Skärgårdstrafiken

Under programperioden 2016 – 2019 har skärgårdstrafiken utvecklats både som pendlingsalternativ och som viktig del av turismnäringen i Blekinge. Stora delar av Blekinge har sett de positiva effekterna av detta då skärgårdens roll som en del av Blekinges identitet har blivit tydligare. Region Blekinge har som konsekvens av detta fått önskemål om fortsatt utveckling av skärgårdstrafiken tillsammans med kustkommunerna som finansierar trafiken. Under vissa förutsättningar kan bussanslutningar öka tillgängligheten till båttrafiken.

I samband med detta ser Blekingetrafiken behov av att se över upphandlingen av båttrafiken. Vanligtvis tillhandahåller operatören fordon vilket innebär hela kostnaden och risken att ha en båt utan uppgift när avtalet går ut. För att på sikt kunna få fler olika operatörer att lämna anbud i skärgårdstrafiken så vill Blekingetrafiken utreda om det är lämpligt att som i tågtrafiken äga fordonen. Då kan rätt fordon tillhandahållas av operatörer som har utifrån förfrågningsunderlaget har det bästa anbudet. Det minskar låsningarna på marknaden och kan innebära sänkta driftskostnader. Dessa fordon kan förvaltas på samma sätt som tågen via det gemensamt ägda bolaget Transitio. Transitio skulle då få ett breddat uppdrag att inte bara äga och förvalta tåg utan också båtar. För att en sådan lösning ska vara långsiktig behövs dock att fler trafikhuvudmän är villiga att göra på samma sätt.

Det blir då möjligt för trafikhuvudmannen att uppgradera flottan av båtar utan att man behöver förlita sig på den båtflotta som står till buds 2019. Många båtar och fartyg är gamla och saknar tillgänglighetsanpassning, möjlighet att ta ombord cyklar och barnvagnar på ett enkelt sätt och motorerna har ofta inte någon modern miljöteknik. För en utvecklad skärgårdstrafik behövs det energieffektivare fordon och att alla båtar som ingår i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga även för personer med funktionsvariationer.

7.2.7 Förbindelser till flygplatsen

Ronneby Airport är en viktig förutsättning för Blekinges utveckling och erbjuder ett snabbt resalternativ till Stockholm och vidare ut i världen. Ambitioner finns även att inrätta förbindelse direkt till någon hub på kontinenten. Utöver näringslivet är myndigheter, högskolan och besöksnäringen beroende av att Blekinge är en av destinationerna för flygtrafiken. En av förutsättningarna för flygplatsens utveckling är anslutningsmöjligheter och det finns en efterfrågan på kollektivtrafik. Flygresenärer efterfrågar tidsanpassade förbindelser utan väntetider. Karlskrona har länge haft flygbussförbindelser och Ronneby stadstrafik utökades nyligen med turer till flygplatsen. Det saknas förbindelser från västra Blekinge vilket efterfrågas och idag finns behov av att återigen prova en sådan. Från Karlskrona drivs busstrafiken på kommersiell basis men inte till alla avgångar varför en översyn behövs för att eventuellt komplettera med fler turer. Region Blekinges ambition är att en tågstation skapas vid Ronneby Airport. På kortare sikt är det viktigt att det planerade mötesspåret i Kallingetrakten får en sådan placering att denna ambition lättare kan uppnås.

7.3 Miljö och klimat

7.3.1 Klimat- och miljöfrågan påverkar förutsättningarna för framtidens kollektivtrafik

Miljön och klimatet är viktiga och angelägna frågor som innebär att Blekingetrafiken i nästa upphandling av busstrafik behöver skärpa kraven samtidigt som konkurrenskraften behöver öka. Den största miljönyttan sker när resor flyttas från bil och flyg till gång, cykel eller kollektivtrafik. Redan nu körs nästan all buss- och tågtrafik på förnybart drivmedel men trafiken som helhet behöver bli mer energieffektiv. Nästa generations fordon behöver anpassas mer utifrån trafikuppgift. Fordon i städerna behöver bli tystare och det är därför naturligt att titta på ellösningar. Samtidigt ökar efterfrågan på HVO och RME, som används mycket i kollektivtrafiken 2019, vilket kan ge kostnadsökningar och tillgångsbrist framöver. Biogas är ett intressant alternativ som har valts av våra tre grannregioner med egenskaper som förnybart, lokal produktion och möjlighet till utveckling av lantbruket i Blekinge. Det finns möjlighet att producera mer biogas i Blekinge vilket skulle ge möjlighet till utveckling av näringslivet och fler arbetstillfällen. Oavsett vilken teknik eller kombination av olika tekniker som blir aktuell behöver för- och nackdelar studeras. Förutsättningarna ser olika ut i olika delar av länet.

Om och när ny teknik fasas in så behöver konsekvenser för trafiken beaktas, exempelvis hur kollektivtrafiken klarar sig vid ett längre strömavbrott. Region Blekinge har inlett studier av vilka alternativa drivmedel som finns och behöver tillsammans med kommunerna presentera riktlinjer i god tid innan nästa upphandling av länets busstrafik inleds.

7.3.2 Attraktivare städer

Kollektivtrafiken ska bidra till att städerna blir attraktivare. Genom att fler åker kollektivt blir det mindre fordonstrafik i staden samt mindre utsläpp och buller. Parkeringsplatser kan frigöras på attraktiva ytor som kan användas effektivare för exempelvis grönytor, service och aktiviteter. I den attraktiva staden samverkar gång och cykeltrafik med kollektivtrafiken. En förutsättning för att dessa tre färd sätt ska utvecklas positivt är prioritering före annan trafik vilket Länsstyrelsens Blekinges *Klimat- och energistrategin* tydligt markerar. Biltrafiken har också en roll att spela och kan ges bättre möjligheter då belastningen av inpendlande bilar minskar. Elteknik utvecklas snabbt och BTH har fått fram forskningsresultat (*Electric buses sustainability effects, noise, energy use and costs, Borén 2019*) som visar att kostnaden för elbussar inte behöver överskrida kostnaden för konventionella bussar med förbränningsmotorer. Samtidigt har Washingtons Universitet visat att luftföroreningar blir ett allt vanligare hälsoproblem i stadsmiljö. De minskade utsläppen och det minskade bullret som eldriften tillför ger störst värde i stadstrafik där närheten till bostäder och gående är störst samtidigt som laddningsmöjligheterna är bäst i lokal trafik. Här behöver vi gå vidare från fossilfritt till emissionsfritt.

Kollektivtrafikens drivmedel är viktigt som en förebild för övrig trafik vilket också ger en ökad konkurrenskraft i takt med att miljömedvetenheten ökar. Den största miljönyttan sker dock när resor med förbränningsmotorer minskar och för att uppnå detta krävs medveten planering av staden och dess trafik. Kollektivtrafik, gång och cykeltrafik behöver prioriteras gällande restid och säkerhet. Stadens kollektivtrafik behöver anpassas för att ge den bästa resan genom korta restider och närhet till målpunkter. De energieffektiva färd sätten behöver vara utgångspunkt vid nybyggnation av såväl bostäder som målpunkter. Fysisk planering och planering av kollektivtrafik måste gå hand i hand.



8 Mål och riktlinjer

Kollektivtrafiken är ett verktyg för att nå Blekinges övergripande mål och ska främja Blekinges utveckling i linje med politiska beslut. Region Blekinges regionala utvecklingsstrategi, ”Attraktiva Blekinge” är grunden för det här dokumentet och målen här ska stödja den riktning som är utlagd för länet. Målen nedan är ett koncentrat av behovsanalysen i kapitel 7 och ska alltid vara med när Blekingetrafiken väljer åtgärder och prioriteringar. Målområden och mätbara mål är också anpassade så att jämförelser av kollektivtrafiken ska kunna göras på nationell nivå. Målen ska också stödja andra strategiska dokumenten som redan är politiskt beslutade vilka sammanfattas i kap. 4 och visionen för 2050 som beskrivs under 4.3. Ytterligare en grund för målen är den dialog vi har haft med olika grupper i och utanför Blekinge. Slutligen är trafikförsörjningsprogram 2016 - 2019 en betydelsefull grund för att det långsiktiga arbetet ska bedrivas med kontinuitet.

8.1 Målbild

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

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

8.2 Mätbara och tidsbestämda mål

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

8.2.1 Utbud och resande

Området beskriver mål för trafikens omfattning och resandets utveckling.

Marknadsandel

Kollektivtrafikbarometern har länge mätt kollektivtrafikens andel av alla motoriserade persontransporter fördelat per län. Under årtionden har bilresandet ökat men det finns tecken på att detta planar ut och kollektivtrafikens andel ökar. En ökad marknadsandel anger hur kollektivtrafikresorna ökar relativt andra motorfordon. Fler cykelresor som ersätter bilresor bidrar t.ex. till målet. En hög rörlighet är viktig för regionens utveckling vilket bl.a. Sweco nämner i sin rapport Nyttöanalys Blekinge kustbana, 2015, varför en minskning av antalet resor totalt inte är ett bra sätt att nå målet. Förbättring av målet nås snarare genom satsning på såväl kollektivtrafik som på cykel och gångtrafik. Kombinationen mellan dessa ger bra alternativ till bilresorna och hela trafiksystemet kan bli mer energieffektivt vilket regeringen via Trafikverket stödjer i den senaste nationella planen för infrastruktur. Region Blekinges bedömning är att såväl kollektivtrafikens kapacitet som utbud behöver öka succesivt samtidigt som fysisk planering och ekonomiska incitament främjar dessa färd sätt. Fysisk planering handlar om att ge kollektivtrafikresenärer högre prioritet i trafiken genom att

bussen kommer fram snabbare och finns närmare resmålet i jämförelse med bilen. Parkeringsavgifter är ett exempel på ekonomiska styrmedel som både kan ge intäkter till kommunen och främja kollektivtrafiken. Måluppfyllelse skulle bidra till minskad klimatpåverkan och mer plats i Blekinges städer.



Bilden visar kollektivtrafikens andel av resor med motorburen trafik där vi ser en ökning från 2016 (13%) till 2018 (16%). Källa: Svensk kollektivtrafiks Kollektivtrafikbarometern

Region Blekinges mål innebär en höjning av denna andel över tid.

- Kollektivtrafikens marknadsandel av motoriserade transporter i Blekinge ska öka under programperioden.

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

Restid

Restiden inom såväl lokal som interregional kollektivtrafik är en viktig faktor när resenären väljer färdmedel och påverkas av faktorer som linjesträckning, infrastruktur och biljettsystem. Det innebär att samarbete med partners som kommunerna i Blekinge, Trafikverket och våra grannregioner är nödvändiga för att åstadkomma åtgärder som ger attraktiva restider. Detta kräver i sin tur att vi jobbar med rutiner som ger samverkan och att t.ex. kollektivtrafik och fysisk planering planeras gemensamt. Restidshandikappet anses vara en av de största konkurrensnackdelarna för kollektivtrafiken även om detta ofta överdrivs då flyg- och bilresor innehåller tidsåtgång (ex. transfertid, parkering) som inte ses som restid. Vi måste korta ner restider för att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Ett exempel är sträckan Karlskrona – Malmö där bilen är en halvtimme snabbare än tåget. Här är några tydliga mål för viktiga relationer i Blekingetrafikens utbud.

- Karlskrona – Malmö 2019: 2 tim 44 min, 2022: 2 tim 15 min, 2040: 2 tim 0 min
- Karlskrona – Växjö 2019: 1 tim 22 min, 2025: 1 tim 10 min, 2040: 1 tim 0 min
- Sölvesborg – Lund 2019: 1 tim 21 min, 2025: 1 tim 10 min, 2040: 1 tim 0 min
- Karlskrona – Kalmar 2019: 1 tim 25 min, 2025: 1 tim 15 min

Målet om restid Karlskrona – Växjö bedöms till 9,5 Mkr och kan beröra delar av sista året i programperioden. I övrigt är eventuella ekonomiska konsekvenser aktuella på längre sikt och tas i separat beslut.

Autonom busstrafik

Busstrafiken idag är relativt homogen d.v.s. fordonsflottan består av bussar i ungefär samma storlek. Ny teknik kan dock möjliggöra mindre fordon som kan ansluta till det stora busstråket och därmed ge bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken. Bussen kan komma närmare bostäder och målpunkter. Små bussar har dock länge undvikits då föraren är den stora kostnaden men nu börjar autonoma bussar provas på olika platser. Region Blekinge vill undersöka möjligheterna med den här nya tekniken.

- Under programperioden ska möjligheterna med autonom busstrafik utredas med ambitionen att ta fram förslag till försökstrafik.

Målet bedöms rymmas inom befintlig ekonomisk ram.

Robusthet och tillförlitlighet ger förtroende

Vid val av färdstätt är det viktigt att man känner förtroende. Restider i kollektivtrafiken är viktigt för konkurrenskraften men vi måste också kunna garantera ankomsttiden. I busstrafiken har flera åtgärder gjorts för att förbättra tidhållningen och vissa väljer Kustbussen före Öresundståget mellan kuststäderna för att förseningsrisken är större i tågtrafiken. Nuvarande nationell plan innehåller åtgärder för att öka kapaciteten på Blekinge kustbanan och Södra stambanan vilket är ett led i att öka robustheten i systemet. Region Blekinge har dock ambitionen att fortsätta arbetet bl.a. genom fler investeringar på Blekinge Kustbana som nya bansträckningar vilket ger ny kapacitet och därmed högre tillförlitlighet.

- Under kommande programperiod ska Region Blekinge genom dialog med Trafikverket få med åtgärder i nationell plan som ökar robusthet och tillförlitlighet i tågtrafiken

Målet bedöms rymmas inom befintlig ekonomisk ram.

Tågstrategi för Blekinge

Under 2018 och 2019 genomförde Sweco en utredning om tågtrafiken i Blekinge och över våra länsgränser. Här framgår det att restidsförkortningar är det viktigaste behovet för att ge Blekinge närhet till nationella utvecklingscentra och för att göra Blekinge till en arbetsmarknadsregion. Två timmars restid mellan Karlskrona och Malmö nämns som en vision i det långsiktiga arbetet. Strategin bör utgå från de restidsmål som redovisas ovan. Enligt utredningen ger snabbare tågresor nödvändiga förbättringar för att locka företag och nya invånare till länet. Stoppbilden behöver också behandlas. Regeringen har beslutat att ta med kapacitetshöjande åtgärder på Blekinge Kustbana i gällande nationell plan för perioden 2018 – 2029 där mötesspåret i Kallingetrakten ingår. I samma plan finns Sydostlänken där frågan om persontrafik har tagits upp vid flera av de samråd som har föregått detta dokument. Samtidigt pågår samtal med Region Kronoberg och Region Kalmar om utvecklad tågtrafik i sydöstra Sverige med fokus på att förbinda residensstäderna. Vi har därmed mycket material gällande tågtrafiken som behöver behandlas för att hitta en helhetslösning som blir ett bra underlag för nödvändiga infrastruktursatsningar.

- Senast under år 2021 ska en tågstrategi för Blekinge vara framtagen som ger en helhetsbild av prioriteringar och riktlinjer för hur respektive fråga som beskrivs ovan ska hanteras. Det finns delfrågor som behöver behandlas snabbare för att andra processer inte ska försenas.

Målet bedöms rymmas inom befintlig ekonomisk ram.

Pendlingsbarhet

I Blekinge finns ett relativt stort trafikutbud i städerna, mellan städerna och till de större tätorterna vilket ger bra service till en stor del av invånarna och vi tar här nya marknadsandelar. Delar av Blekinge har dock inte kollektivtrafik som ger möjlighet att pendla till skola och arbete vilket ger bilberoende och minskar friheten vid val av bostad. Möjligheterna för invånarna att pendla med kollektivtrafik i Blekinge kan öka genom dels utökad trafik där pendlingsmöjlighet saknas och dels genom att bostäder byggs i kollektivtrafiknära lägen. Under programperioden 2016 – 2019 har pendlingsbarhet definierats och utgångsläget i maj 2019 är att 88% av invånarna i Blekinge har möjlighet att pendla till centralorten när vi nu går vidare i vårt arbete. Nu är ambitionen att en större del av Blekinge och blekingarna ska ha möjlighet att pendla till skola och arbete.

- Pendlingsbarhet, enligt beslutad definition, ska mätas fortlöpande och förbättras under programperioden till 2023. Du hittar definitionen i bilaga 7.

Målet bedöms rymmas inom befintlig ekonomisk ram.

Utbyggnad av båttrafik

Många bostäder och målpunkter i Blekinge ligger vid vatten. Skärgården är en av Blekinges största styrkor för såväl invånarna som besökarna. Besöksnäringen är beroende av skärgårdstrafiken och en bättre tillgänglighet till skärgården kan öka Blekinges attraktionskraft ytterligare. I vissa fall ger färd på vatten möjlighet till kortare restider vilket kan vara intressant även för skol- och arbetspendling. Region Blekinge vill därför, tillsammans med kommunerna som finansierar den turismfokuserade trafiken, analysera möjligheterna av en ytterligare utbyggnad av båttrafiken under programperioden.

- Under programperioden ska vattentrafiken utvecklas i samarbete med kustkommunerna.

Kostnadsförändring beror på hur tillkommande trafik ser ut varför beslut krävs inför respektive trafiksatsning där ökad trafikkostnad i huvudsak belastar respektive kommun enligt avtal.

Översyn av förbindelser till Ronneby Airport

Flygplatsen i Ronneby är en viktig förutsättning för länets utveckling och det har från flera remissinstanser lyfts fram ett behov av att förbättra flygbussförbindelserna. Det saknas kollektivtrafikförbindelser utan byte från de västra delarna av länet och från Karlskrona täcks inte alla avgångar av flygbussförbindelser.

- Under programperioden ska flygbussförbindelserna ses över generellt och ett trafikförslag för ny kollektivtrafikförbindelse från västra Blekinge ska tas fram.

Kostnad för eventuell trafik är okänd och ska framgå av utredning.

8.2.2 Miljöpåverkan

Kollektivtrafikens miljöpåverkan är viktig både för de stadsmiljöer som trafikeras, för konkurrenskraften mot andra färdmedel och för samhällets övergripande miljöplanering. Kollektivtrafiken har en central roll i samhällets totala energibalans där bl.a. förbränning av biogas och en mångfald av förnybara bränslen är viktig för att minska CO₂-utsläppen. Blekinge ligger väl till 2019 jämfört med andra län när det gäller kollektivtrafikens utsläpp men fortfarande finns uteslutande förbränningsmotorer i Blekingetrafikens fordon som belastar den lokala miljön med luftpartiklar och buller. Klimatbelastningen är dock marginell då fordonen under 2018 drevs till 98% med förnybara drivmedel. Nationella utredningar visar att många olika förnybara bränslen behövs för att nå målet om fossiloberoende fordonsflotta år 2030. I stadstrafik finns möjlighet att introducera emissionsfritt drivmedel då elteknik utvecklas snabbt. Biogas har valts i regional trafik av våra grannlän för att främja jordbruket och djurnäringen i regionen samt för att bli självförsörjande av drivmedel och därmed oberoende av omvärlden. Begreppet ”livscykelperspektiv” som används nedan tar med trafikens totala nettoutsläpp inklusive effekter av tillverkning och transport av fordon och drivmedel. Det finns också en problematik i tillgång till drivmedel då HVO och RME blir mer efterfrågat till godstransporter genom högre krav på inblandning i diesel. Region Blekinge följer nationella regleringar till följd av det klimatavtal som undertecknades i Paris i december 2015 där Handlingsplan för Agenda 2030 och Partnerskap för förbättrad kollektivtrafik är två centrala dokument. Under programperioden ska riktlinjer tas fram inför upphandling av busstrafik med trafikstart under 2024. Nedanstående målformuleringar ska ses som en grund för dessa.

- Region Blekinge ska kräva förnybart drivmedel i all upphandlad linjelagd kollektivtrafik på land samt främja förnybara bränslen i övrig trafik. Region Blekinge ska i kommande upphandlingar bidra till förutsättningar för infrastruktur för en mångfald av förnybara bränslen och samhällets mål om minskad klimat- och miljöbelastning.
- En utredning om vilket/vilka krav som ska ställas i kommande bussupphandling ska vara klar under 2021 där bl.a. biogas och el är möjliga alternativ som kräver särskilda åtgärder inför upphandling. Miljö- och klimateffekter ska ses ur ett livscykelperspektiv. En förutsättning för antaget anbud ska vara långsiktig hållbarhet och säker tillgång på drivmedel.
- I stadsmiljö ska målet för det nya busstrafikavtalet från 2024 vara fordon utan lokala emissioner.
- På vatten ska ambitionen vara att införa förnybart drivmedel i den takt som teknik och ekonomi möjliggör.

Bedömningar av de ekonomiska konsekvenserna av val av drivmedel är inte möjliga att göra då dessa beror på tillgång, efterfrågan, prisutveckling av den nya tekniken och hur beskattningen av olika drivmedel ser ut under avtalstiden. Regeringens ambitioner är dock att premiera ny teknik som minskar klimatbelastning och minskar lokala utsläpp i linje med EU:s miljölagstiftning.

8.2.3 Tillgänglighet

Tillgänglighet i SKR:s definition handlar endast om möjlighet för personer med funktionsnedsättningar att använda kollektivtrafiken. Samtliga fordon i linjetrafik på väg år 2019 tillgänglighetsanpassade och på Blekingetrafikens hemsida finns det information till resenärerna om servicenivå per hållplats som gäller om man har en funktionsnedsättning. I kapitel 5 finns beskrivning av vilka krav som sätts på en tillgänglighetsanpassad hållplats och i bilaga 1 finns en förteckning över anpassade hållplatser. Utmaningen handlar om att anpassa hållplatser i samma takt som resandet i busstrafiken ökar, inte minst då större delen av kostnaden belastar berörd kommun. Under föregående programperiod har andelen anpassade hållplatser ökat och i maj 2019 ligger andelen tillgänglighetsanpassade större hållplatser på 86,1%. Vi vill jobba vidare med kommunerna för att alla större hållplatser ska ge bra service till personer med särskilda behov i enlighet med

krav i samrådsprocessen. Vissa hållplatser har många resenärer och har en funktion som ökar behovet av tillgänglighetsanpassning varför vi i denna programperiod fokuserar på tio utpekade hållplatser som redovisas under avsnitt 7.1.6. Ett behov finns också av att förbättra dialogen med personer med funktionsnedsättning för att bättre få med deras kunskap och erfarenheter i utvecklingsarbetet.

- Samtliga fordon i Blekinges linjetrafik på land ska vara tillgänglighetsanpassade.
- Tillgänglighetsanpassning av båtar ska beaktas vid upphandling i skärgårdstrafiken.
- 10 utpekade hållplatser ska anpassas under programperioden
- Alla operativ personal ska fortlöpande utbildas i Blekingetrafikens riktlinjer för bemötande av personer med funktionsnedsättning.
- Regelbunden dialog, minst en gång per år, om tillgängligheten i kollektivtrafiken ska föras mellan Blekingetrafiken och Region Blekinges funktionsstödgrupp där representanter för olika funktionsnedsättningar finns representerade.

Kostnaderna bedöms rymmas inom befintlig ram för Region Blekinge. Tillgänglighetsanpassning av hållplatser innebär kostnader för de kommuner som berörs av hållplatsinvesteringarna vilket påverkas av hur busstrafiken och resandevolymen utvecklas.

8.2.4 Nöjdhet

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

- 2023 ska 75% av resenärerna vara nöjda med Blekingetrafiken (70 % 2018).
- 2023 ska 60% av allmänheten i Blekinge vara nöjda med Blekingetrafiken (55% 2018).
- 2023 ska 85% av kollektivtrafikresenärerna vara nöjda med senaste resan (82% 2018).
- 2023 ska 62% av resenärerna ha högt förtroende för att bussen är i rätt tid (58% 2018).
- 2023 ska 92% av Blekingetrafikens kunder vara nöjda med servicetrafiken (90% 2018)
(Servicetrafiken innehåller färdtjänst och sjukresor)

Kostnaden bedöms ligga inom befintlig ram.

8.2.5 Infrastruktur och stadsplanering

Kollektivtrafiken är mycket beroende av hur framkomligheten är mellan de punkter som resenärerna vill komma nära. Kommunerna och trafikverket påverkar till stor del hur kostnadseffektiv och konkurrenskraftig kollektivtrafiken är. För att utveckla kollektivtrafikens infrastruktur krävs nära samarbete mellan Region Blekinge och väghållaren som är kommunen eller trafikverket. Vid förändringar i den fysiska planeringen är det viktigt att frågor som rör busstrafiken görs på ett tidigt stadium. I kampen om resenärerna behöver kollektivtrafiken kunna kombineras med andra färdssätt för att man ska komma från dörr till dörr. Ibland är bilen, cykeln eller en promenad utmärkta färdssätt vilket kräver bra gång- och cykelvägar samt parkering i anslutning till kollektivtrafiken. Det kan också finnas behov av att ge plats för cykeln på bussen eller tåget vilket under vissa förutsättningar kan vara möjligt. Under 2018 togs checklistor fram gemensamt mellan Region Blekinge och kommunerna för att säkerställa att gång-, cykel och kollektivtrafik prioriteras av plan- och byggavdelningar. Detta vill vi följa upp under den här programperioden och har satt upp följande mål.

- I slutet av programperioden ska Region Blekinge kunna redovisa en positiv utveckling med en aktivare samplanering mellan Region Blekinges planering av kollektivtrafik och den fysiska planeringen som utförs av Blekinges fem kommuner.

8.3 Riktlinjer för kollektivtrafiken

Utöver tidsatta mål finns delar i trafiken som behöver nämnas som prioriterade även om det inte finns förutsättningar för att bestämma nivå och tid för genomförande. Det innebär att dessa delar är prioriterade på lång sikt och alltid ska finnas med när Blekingetrafiken planerar sina insatser.

8.3.1 Ekonomi och taxor

Enligt SKR:s öppna jämförelser är kostnaden för kollektivtrafiken i Blekinge förhållandevis låg per resa. En god kostnadstäckning innebär att trafiken är relevant och bidrar till en god ekonomi vilket är grunden för trafiksatsningar. Det är viktigt att rörelsefrihet finns för prissättning för att kunna anpassa dessa till kostnadsökningar eller en förändrad marknad. Det ska vara möjligt att med kort varsel tillföra kapacitet för att inte bromsa en resandeökning. Det ska också vara enkelt att betala i alla trafikslag.

- God kostnadstäckning ska eftersträvas i kollektivtrafiken som helhet.
- Prissättningen inom kollektivtrafiken ska vara ett av flera verktyg för att nå målet om högre marknadsandel av resor med motoriserade fordon i Blekinge.
- Region Blekinge ska löpande arbeta för eliminering av högre priser som en effekt av att resenären passerar en länsgräns.
- Nya sätt att betala ska införas i servicetrafiken under programperioden.

8.3.2 Mötesspår i anslutning till Ronneby Airport

I gällande nationell infrastrukturplan 2018 – 2029 ingår hastighetshöjande åtgärder med mötesspår på Blekinge Kustbana i Kallingetrakten som är samfinansierad av Region Blekinge med 50 Mkr. Mötesspåret syftar i länstransportplanen till restidsförkortning, robusthet i systemet och det ger även möjlighet till två tågavgångar per timme mellan Karlshamn och Karlskrona. I Blekinge finns en ambition att placeringen blir i anslutning till flygplatsen i enlighet med överenskommelse inför skatteväxlingen från 2018. Läget förespråkas för att möjliggöra ett framtida ökat samband mellan tåg och flyg. Nationell plan anger planerad byggstart till 2024 eller tidigare vilket är viktigt att hålla då statliga medel finns och en effektivare trafikering är beroende av åtgärden.

8.3.3 Sydostlänken

I gällande nationell infrastrukturplan 2018 – 2029 ingår byggnation av ny järnväg mellan Olofström och Sandbäck där anslutning sker till Blekinge Kustbana. I åtgärden ingår även elektrifiering på sträckan Olofström – Älmhult. Region Blekinge medfinansierar åtgärden med 50 Mkr för att bl.a. möjliggöra persontrafik som ska utredas avseende samhällsnytta och kostnad. Region Skåne och Region Kronoberg är viktiga samarbetspartners, bl.a. avseende trafikeringkostnad, varför dialog med och stöd från dessa, är centralt. I planen ligger byggstart efter 2024 men Region Blekinges ambition är att tidigarelägga detta datum.

9 Strategiska val för kollektivtrafiken



Trafikförsörjningsprogrammet för perioden 2020 – 2023 behandlar en mellanperiod efter omfattande trafikomläggningar i samtliga kustkommuner och före en period med större infrastruktursatsningar på järnvägen samt upprustade och nya tåg. En stor upphandling av busstrafiken inträffar också i nästa programperiod (2024). Detta innebär fyra år av relativt små definierade trafiksatsningar men samtidigt en viktig period för att ta hand om förväntade ökningarna i resenärsvolym som redan har kunnat konstateras. Utöver det större och förbättrade trafikutbudet ser vi en ökad efterfrågan till följd av större ansvarstagande bland Blekinges invånare för att stödja omställningen till miljövänligare och mer energieffektiva färdssätt.

- För att omsätta den här positiva situationen i reell förändring av hur vi reser i Blekinge krävs en högre kapacitet i busstrafiken med fler och större fordon samt fler välutbildade förare.
- Fler resenärer kräver en fortsättning av utbyggnaden av tillgänglighetsanpassade hållplatser och informationssystemet där realtid vid hållplatser har lyft förtroendet för kollektivtrafiken i länet.
- Ett behov som har understrukits i många samråd och workshops är en fortsatt satsning på skärgårdstrafiken som är ett dragplåster för länet och bidrar till den viktiga turismnäringen.
- Ett val som görs i detta dokument är vilka förutsättningar som ska gälla för framtagande av riktlinjer inför kommande upphandlingar. En utredning har redan inletts gällande frågan om drivmedel där vi pratar om emissionsfritt i våra städer och där flera alternativa drivmedel ska vägas mot varandra för att med ett livscykelperspektiv hitta den mest fördelaktiga mixen.
- Under programperioden ska en tågstrategi tas fram där vi tar ett helhetsgrepp för att få en bra grund för det långsiktiga arbetet med att förbättra resmöjligheterna i Blekinge och till mål utanför länet.
- Slutligen vill vi fortsätta samarbetet med Trafikverket och kommunerna för att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik i den fysiska planeringen för att kunna erbjuda fler ett bra utbud av energieffektiva och miljövänliga färdssätt i länet.

10 Miljöbedömning

Enligt miljöbalken kap 6 §11 finns skyldighet att överväga om det finns behov av att göra en miljöbedömning när det handlar om lagstadgade planer och program. En miljöbedömning ska göras då ett ...”genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Ansvaret för behovsbedömningen har den myndighet eller kommun som upprättar planen eller programmet”. (Svensk författningssamling, Miljöbalk 1998:808 kap 6 §11)

Enligt erfarenhet från tidigare behovsbedömningar är inte åtgärderna i detta dokument av så betydande att de kan medföra betydande miljöpåverkan enligt lagens mening. Regionala kollektivtrafikmyndigheten gör därmed tolkningen att en miljöbedömningsprocess inte är aktuell för Trafikförsörjningsprogram för Blekinge 2020 - 2023.

11 Ekonomi

Under kap 4 beskrivs det framtida önskade Blekinge och hur kollektivtrafiken kan bidra. Där framgår värdet av de samlade föreslagna åtgärderna som ska vägas in när vi nu beskriver hur dessa påverkar ekonomin. Vi beskriver här förutsättningar för intäkter och kostnader för kollektivtrafiken i Blekinge samt övergripande hur ambitionerna i detta dokument bedöms påverka ekonomin. Total nettokostnad finns även under respektive mål i kap 8 där flertalet mål bedöms inrymmas i befintlig budget.

11.1 Regler för underskottsfordelning

Sedan 1 januari 2019 täcks underskottet i den del av kollektivtrafiken som benämns som bastrafik av Region Blekinge enligt Samverkansavtalet från 2018. Region Blekinge tar också kostnader för resenärsanläggningar ovan mark som väderskydd, informations- och biljettutrustning samt kostnader för resenärslokaler. Kommunerna belastas med kostnader för s.k. tilläggstrafik där delar av busstrafiken med litet resandeunderlag samt den del av skärgårdstrafiken som bara bedrivs sommartid och är av turistisk karaktär. Kommunerna står också för markarbeten, underhåll av markytor, elframdragningar och elförsörjning av kollektivtrafikanläggningar. Mer detaljer om kostnadsfordelningen finns i bilaga 5.

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

11.2 Ekonomisk utveckling 2012 – 2018

Kostnader för kollektivtrafik har ökat mer än resandet i Sverige under senare år och Blekinge är inget undantag. Politiska ställningstaganden gällande miljö, tillgänglighet, information och resandekomfort har gett kollektivtrafik med hög standard vilket har påverkat kostnaderna. I Blekinge har t.ex. investering gjorts i en större andel tågtrafik och bussar med förnybart drivmedel och elhybridteknik som har bidragit till att komma närmare övergripande mål för länet. Ett skifte av biljettsystem har också gett utvecklingskostnader. Resandet har ökat i busstrafiken efter trafiksatsningar i främst länets stadstrafik som också ökade trafik kostnaderna enligt plan. Dessvärre har kollektivtrafik, med få undantag i Sverige, alltid ett finansiellt underskott även med hög beläggning. Under 2018 utökades utbudet av skärgårdstrafik som har bidragit till turismen i länet men som påverkar kostnaden för kollektivtrafiken. Sammantaget har marknadsandelen för kollektivtrafiken ökat från 13% till 16% under programperioden 2016 – 2019. Här visas hur underskottet i Blekinges kollektivtrafik och därmed hur finansierarnas bidrag har förändrats mellan åren 2012 och 2018.

	2012	2014	2016	2018
Trafikens nettokostnad (mnkr)	187*	254*	295	326

* Rensning från obeskattade reserver gör att siffrorna för 2012 och 2014 är högre än de som redovisades i trafikförsörjningsprogram 2016 – 2019 för samma år. Dessa siffror anger trafikens kostnader reducerat med intäkter i trafiken.

11.3 Föreslagna satsningar som bedöms påverka nettokostnad

Under programperioden 2016 – 2019 genomfördes omläggningar av trafiken i samtliga kustkommuner. Samtidigt upprustas nu Öresundstågen enligt tidigare beslut. Sammantaget ger detta en högre standard vilket ger kollektivtrafiken en bättre konkurrenskraft. Vi har också sedan omläggningen i länets stadstrafik sett nya resenärer och marknadsandelen för kollektivtrafiken förbättras. I denna programperiod ser vi mindre behov av satsningar på ny trafik men ett stort behov av att ha kapacitet för att ta emot nya resenärer för att gjorda satsningar ska få effekt i form av en fortsatt resandeökning. Vid vissa tider och på vissa sträckor råder det idag (maj 2019) kapacitetsbrist vilket bromsar resandeökningen. Behovsanalysen ger därför att det finns fortsatt behov av de medel som tidigare har beslutats för kapacitetsökningar. Utöver detta ser vi att behovet av utbyggnad av Öresundstågen till timestrafik under helger kvarstår vilket inte rymdes i budgeten under perioden 2016 – 2019. Trafikstart planeras till dec 2020.

Sammantaget ger detta två utpekade områden där vi ser nettokostnadsökningar under programperioden:

- Utbyggnad av Öresundståg till timestrafik helger 3,0 mnkr ramökning från 2021
- Övriga åtgärder och kapacitetsökningar 3,9 mnkr årlig kostnadsökning från 2017*

* Utöver beskrivna trafiksatsningar bedöms en allmän succesiv övergång till kollektivtrafik enligt beskrivning av marknadsandelsmålet leda till behov av utökad kapacitet i form av t.ex. fordon och förare. Siffran anger bedömning av årlig utökning av nettokostnadsram i 2017 års penningvärde.

En trafiksatsning där dialog finns med Region Kronoberg är två dubbelturer med direkttåg Karlskrona – Växjö. Satsningen skulle minska restiden för pendling mellan städerna vilket ligger i linje med den långsiktiga planeringen. Nedan beskrivs bedömd kostnad och möjligt startår.

- Två nya dubbelturer direkttåg Karlskrona – Växjö 9,5 mnkr ramökning från 2023

Övriga kostnader som flaggas för under programperioden är befintlig trafik där nya avtal ska tecknas vilket kan leda till kostnadshöjningar. Dessa trafikavtal är Krösätåg, Öresundståg och Serviceresor.

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

12 Våra roller

Detta dokument innebär beslut om mål, riktlinjer och ambitioner som ska ge värdefulla effekter för Blekinge genom en bättre kollektivtrafik. Programmet är ett underlag för det fortsatta arbetet men för att besluten ska få ett värde är det helt avgörande att det finns en organisation som genomför föreslagna åtgärder och följer upp att de får avsedd verkan. Kollektivtrafikens utveckling är därför beroende av att flera delar av samhället engageras och här följer några huvudrollsinnehavare.

Invånaren och besökaren

Många val görs som påverkar samhället. När hen väljer sitt sätt att resa påverkas personens ekonomi, tid och miljöbelastning. Hur hen väljer att prioritera dessa olika delar är personligt varför det behövs ett ansvarstagande från var och en även om valet påverkas av regler och avgifter som olika myndigheter styr över. När många reser finns ett bra underlag för att öka utbudet ytterligare.

Trafikutövaren

De som är närmast nuvarande och blivande resenärer är de cirka 400 personer som arbetar på bussar, båtar, tåg och i taxibilar. Bakom dessa står många i administration och företagsledning som planerar verksamheten i trafikföretagen. Den här gruppen av kollektivtrafikexperter vet vad som behöver förbättras och är resenärens viktiga kontakt med kollektivtrafikorganisationen varje dag. För att sprida och utbyta kunskap är dock dialog mellan trafikföretaget och trafikbeställaren viktigt såväl i form av utvecklande arbete som i utbildningsform. Trafikföretagen har fått vara med och påverka detta program och har en viktig roll för att målen ska nås. På nationell nivå är fortsatt samarbete mellan trafikföretagens branschorganisationer och RKM:s intresseorganisationer SKR och Svensk Kollektivtrafik viktigt för bland annat utveckling av lagar och regelverk för resenärens bästa.

Näringsliv

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

Kommunerna i Blekinge

Genom sitt stora arbetsgivaransvar, sitt stora besöksantal och sina möjligheter att styra samhällsplaneringen påverkas mycket av hur kollektivtrafiken utvecklas och hur många som väljer kollektivtrafiken. Ett djupt samarbete i tidiga skeden mellan kollektivtrafikplanering och samhällsplanering i övrigt är en förutsättning för att kunna forma en attraktiv kollektivtrafik.

Region Blekinge

Region Blekinge är ett samverkansorgan som är inrättat för att hantera länsövergripande frågor. Sedan 2019 är vård- och hälsofrågor under samma tak som kollektivtrafiken och andra utvecklingsfrågor. Kollektivtrafiken är ett av flera redskap för att bygga det Attraktiva Blekinge där renare luft och andra hälsofrågor finns med i enlighet med utvecklingsstrategin. En roll för Region Blekinge är att forma ett lag av de viktiga aktörerna ovan, samt många andra som inte har nämnts här, och sätta en gemensam kurs mot framtidens Blekinge. Slutligen har Region Blekinge uppgiften att analysera måluppfyllelsen för att se att åtgärder får avsedd verkan.

13 Avslutning, så här går vi vidare

Blekinge ska vara en attraktiv region där man vill bo och verka i och en region som man väljer för sin semestervistelse. För att nå dit behöver Blekinge flyttas närmare landets utvecklingscentra genom bättre energieffektiva persontransporter samtidigt som vi utvecklar transportapparaten inom länet. Vi vill erbjuda alternativ till bilen för att utveckla grönare och tystare stadscentra som lockar fler besökare. Vi har bra möjligheter att bryta trenden där luftföroreningar blir en allt vanligare dödsorsak genom elmobiliteten som nu tar fart på riktigt. Landsbygden ska också få bättre kollektivtrafik med pendlingsmöjlighet för fler och en utvecklad närtrafik. Utöver attraktiva städer växer besöksnäringen tack vare en utvecklad skärgårdstrafik och ett omfattande cykelledsnät.

För att nå dessa effekter krävs mycket arbete och några svåra beslut. En titt i backspegeln visar att den ifrågasatta satsningen på Kustpilen som genomfördes 1992 har inneburit 2 miljoner nya resenärer och är stommen i Blekingetrafikens utbud. Nu krävs betydligt kortare restider på Kustbanan och en driftssäkrare tågtrafik som finns med i planeringen genom infrastruktursatsningar och nya tåg. Kollektivtrafiken är en av flera delar av samhällsutvecklingen som behöver samverka för att önskade mål ska nås. Ett exempel är att använda de checklistor som nu finns för att kollektivtrafiken ska komma in tidigt i den fysiska planeringen där kommunerna i Blekinge har huvudrollen. Vi behöver dels bygga bostäder och målpunkter där kollektivtrafiken redan finns. Vid planering av nya områden måste dessutom kollektivtrafiken komma med tidigt för att kunna erbjuda konkurrenskraftiga resor.

Blekingetrafiken ser nu en ökad efterfrågan på resor inom kollektivtrafiken. Låt oss hjälpas åt att anpassa kollektivtrafiken för att tillgodose önskan om snabba, komfortabla, energieffektiva och hållbara sätt att färdas.



”Infrastruktur och bra kommunikationer är viktigt för god livskvalitet och en utvecklande arbetsmarknad. Det är också viktigt för regional tillväxt och produktivitet. Med effektiva, hållbara transportsystem och god kollektivtrafik bildas större och mer dynamiska arbetsmarknadsområden.”