

# Bilaga 1 Tillgänglighetsanpassning

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

## 10 mest prioriterade hållplatserna att genomföra under perioden 2020-2023

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

### Karlskrona

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

### Ronneby

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

### Olofström

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

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

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

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

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

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

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

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

### Några sammanfattande tal

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

## Hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn 2018

Bytespunkt är markerad med gult

<u>Hållplats</u>	<u>Kommun</u>	<u>Tillgänglighetsanpassning</u>
Asarums kyrka	Karlshamn	Huvudläge
City Gross	Karlshamn	Alla Lägen
Fridhemsgatan Karlshamn	Karlshamn	Ej anpassad
Froarpsvägen	Karlshamn	Alla Lägen
Gustavsborg Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Halda Svängsta	Karlshamn	Alla Lägen

Hästaryd	Karlshamn	Alla Lägen
Högskolan Östra Piren	Karlshamn	Alla Lägen
Janneberg Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Centrum väst	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Centrum öst	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Resecentrum	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamn Sjukhuset huvudentre	Karlshamn	Alla Lägen
Mörrum Bygatan	Karlshamn	Alla Lägen
Mörrum Stationsvägen	Karlshamn	Alla Lägen
Mörrums kyrka	Karlshamn	Alla Lägen
Nya Stan Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Offerkällan	Karlshamn	Alla Lägen
Pukaviks rondell	Karlshamn	Alla Lägen
Recordvägen Svängsta	Karlshamn	Alla Lägen
Sjukhuset Sölvesborgsv Karlsha	Karlshamn	Alla Lägen
Stora vägen	Karlshamn	Ej anpassad
Storgatan Asarum	Karlshamn	Alla Lägen
Svängsta centrum	Karlshamn	Alla Lägen
Svängsta kyrka	Karlshamn	Alla Lägen
Väggaskolan Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Österslättskolan Karlshamn	Karlshamn	Alla Lägen
Östralycke	Karlshamn	Alla Lägen
Af Chapmangymnasiet	Karlskrona	Alla Lägen
Alamedan Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Amiralen Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Ankaret Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Annebo Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Backabo Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Bastasjö	Karlskrona	Alla Lägen
Benabacken Nätraby	Karlskrona	Huvudläge
Bergåsa centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Bergåsa station	Karlskrona	Alla Lägen
Bubbetorp Rödeby	Karlskrona	Alla Lägen
Campus Gräsvik	Karlskrona	Alla Lägen
Carlandravägen Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Carlemansvägen Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Chapmansplan Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Dalby Nätraby	Karlskrona	Alla Lägen
Drottninggatan Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Ekeberg Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Ekholmen Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Fågelmara	Karlskrona	Alla Lägen
Galgamarkstrappan Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Gullaberg Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Gullberna	Karlskrona	Alla Lägen
Gunnar Torhamns väg Lyckeby	Karlskrona	Ej anpassad
Harry Martinsons v Lyckeby	Karlskrona	Ej anpassad
Herrgårdsvägen Hästö	Karlskrona	Huvudläge
Holmsjö	Karlskrona	Alla Lägen
Holmsjö station Krösatåg	Karlskrona	Alla Lägen
Hultvägen Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge

Hässlegårdens förskola	Karlskrona	Huvudläge
Hästö	Karlskrona	Alla Lägen
Intagsvägen Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Jämjö centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Järavägen	Karlskrona	Alla Lägen
Karlskrona Amiralitetstorget	Karlskrona	Huvudläge
Karlskrona centralstation	Karlskrona	Alla Lägen
Karlskrona centrum Parkgatan	Karlskrona	Alla Lägen
Karlskrona Lokstallarna	Karlskrona	Alla Lägen
Klakebäcksvägen Jämjö	Karlskrona	Alla Lägen
Kronotorp Lyckeby	Karlskrona	Ej anpassad
Kungsmarken A-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsmarken B-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsmarken centrum Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Kungsmarken C-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsplan Karlskrona centrum	Karlskrona	Ej anpassad
Kvarngatan Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Kyrkogården Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Lallerstedts gata Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Landsvägsgatan Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Lindesnäs Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Lyckeby centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Lyckeby Slottsbacken	Karlskrona	Alla Lägen
Långö	Karlskrona	Ej anpassad
Marieberg Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Motellet Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Mörtövägen Rödeby	Karlskrona	Huvudläge
NKT Arena Karlskrona Rosenholm	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby E22	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby hörnet	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby skola	Karlskrona	Ej anpassad
Parkvägen Jämjö	Karlskrona	Alla Lägen
Polhemsgatan Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Ramdala	Karlskrona	Alla Lägen
Rosenholm	Karlskrona	Alla Lägen
Roslundavägen Nättraby	Karlskrona	Alla Lägen
Rödeby centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Rödebyholm Rödeby	Karlskrona	Alla Lägen
Rödebyskolan	Karlskrona	Alla Lägen
Saltö Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Saltö torg Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Sjukhuset huvudentrén Karlskro	Karlskrona	Alla Lägen
Spandelstorpsskolan Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Sparre Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Stadsträdgården Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Sturkövägen	Karlskrona	Alla Lägen
Sunnadal Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Södra Hässlegården	Karlskrona	Alla Lägen
Toras väg Verkö	Karlskrona	Ej anpassad
Torskors	Karlskrona	Alla Lägen
Trastvägen Rödeby	Karlskrona	Alla Lägen
Tullskolan Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge

Uranvägen Torskors	Karlskrona	Ej anpassad
Varvet Karlskrona	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö färjeterminalen	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö industriområde	Karlskrona	Ej anpassad
Östra Torp Lyckeby	Karlskrona	Alla Lägen
Gamla torg Olofström	Olofström	Alla Lägen
Jämshög Bygatan	Olofström	Huvudläge
Olofströms resecentrum	Olofström	Alla Lägen
Olofströms station	Olofström	Alla Lägen
Vilshult	Olofström	Ej anpassad
Almvägen Kallinge	Ronneby	Alla Lägen
Backaryd	Ronneby	Alla Lägen
Björkvägen Kallinge	Ronneby	Huvudläge
Brandstationen Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Fanjunkarevägen Kallinge	Ronneby	Huvudläge
Gamla Hulta Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Gångbrogatan Ronneby	Ronneby	Ej anpassad
Hallabro	Ronneby	Alla Lägen
Hjorthöjden Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Kallinge kyrka Kallinge	Ronneby	Alla Lägen
Kallinge torg	Ronneby	Alla Lägen
Knut Hahnsskolan Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Lindvägen södra Kallinge	Ronneby	Alla Lägen
Listerby	Ronneby	Alla Lägen
Listerby E22	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby Resecentrum	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby Stadshuset/Maxi	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby torg	Ronneby	Ej anpassad
Älgbacken Ronneby	Ronneby	Alla Lägen
Falkvik Nexövägen	Sölvesborg	Alla Lägen
Hästtorget Sölvesborg	Sölvesborg	Alla Lägen
Klosterplan Sölvesborg	Sölvesborg	Alla Lägen
Mjällby centrum	Sölvesborg	Alla Lägen
Sölvesborg Resecentrum	Sölvesborg	Alla Lägen

# Bilaga 2 Regler hållplatser kommersiell trafik

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

## Regler hållplatser kommersiell trafik

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

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

### Annonsering i hållplats med väderskydd

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

### Annonsering i hållplats med hållplatsstolpe

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

### Fakturering

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

# Bilaga 3 Samrådsredovisning

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

## Samrådsredovisning

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

### Resenärer

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

### Referat samråd resenärsråd 181219

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

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

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

- Tillgänglighetsanpassning har utvecklats mycket bra men det finns utvecklingsmöjligheter i skärgården där förutsättningarna är svåra både gällande vid bryggor på öarna och på vissa båtar.
- Säkerheten är viktigt att jobba vidare med, inte minst krävs åtgärder då cykeltrafiken ökar nära bussresenärerna.
- Ojämn nivå på förare. Vissa är jättebra men andra kör dåligt och ger dålig service. Ex används inte alltid nigning, fastsättning av rullstol eller ramp. Fortsatt utbildning behövs.
- Turismbyrån saknar info om skärgårdstrafik
- Pendlarparkeringar saknas. Prioritering i stadsplanering behövs. Ex N Smedjegatan/Ö Vittusgatan. Det är osäkert att lämna cykel vid hållplats.
- Dålig landsbygdstrafik

- En förbättrad tågtrafik kräver framförallt förbättrat förtroende med bättre tidhållning. Här behövs också bra komfort för de långa resorna vilket kan vara problem då samma tåg används även för korta pendlingsrelationer. Även kortare restider är viktigt samt högre turtäthet.
- Det fanns olika bilder av hur Ronnebys stadstrafik fungerar efter omläggning.
- Kustbussen är ett bra alternativ till tåget då bussen är mer tillförlitlig. Störningsinfo för tåg är dålig.
- Realtidsinfo mycket bra. Gärna på fler hållplatser. Gärna även realtid i app.

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

### **Referat samråd Länshandikapprådet 181106**

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

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

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

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

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

### **Blekinges kommuner**

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



## Referat samråd KSAU Karlshamn 190219

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

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

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

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

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

## Referat samråd KSAU Karlskrona 190305

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

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

Landsbygdfrågan kom upp och olika aspekter diskuterades. Olika signaler gavs i frågan om pendelparkeringar. Någon tyckte att trafik för boende nära centrum skulle prioriteras medan andra tyckte vårt förslag om pendelparkering i bra lägen i förorter var positivt. Detta är en av flera frågor där samverkan

mellan kommun och region behöver förbättras. Man eftersökte också bättre kollektivtrafik till Göteborg där Sören beskrev dialogen om trafik via Hässleholm och Halmstad.

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

### **Referat samråd KSAU Olofström 190319**

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

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

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

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

### **Referat samråd KSAU Ronneby 190325**

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

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

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

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

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

### **Referat samråd KSAU Sölvesborg 190312**

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

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

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

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

### **Region Blekinges politiska nämnder**

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

### **Referat trafiknämnden 190228**

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

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

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

### **Referat Regionala utvecklingsnämnden 190301**

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

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

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

## **Övriga samråd**

### **Referat samråd nationella organisationer 181205**

Följande organisationer och deltagare medverkade:

BTH, Henrik Ny

Länsstyrelsen Blekinge, Anna Thyrvin

Landstinget Blekinge, Pia Lindahl och Oscar Kask

Trafikverket, Malin Dahlberg och Veronika Sörvik

Boverket, Magnus Jacobsson

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

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

Henrik Ny, BTH, presenterar visionsarbete, bland annat om hur man kan gå mot ett fossilfritt samhälle. ”Peak Oil”, skillnaden mellan att hitta och att använda olja, samt den brist som uppstår. Även utsläpp, CO<sub>2</sub>-koncentrationer och konsekvenser i form av ökade temperaturer. Visar ”budget” för hur mycket avgaser vi kan släppa ut i Sverige, utbrutet ur den globala budgeten. Tankar som uppkom är att det är kommande bussupphandling är den sista för att faktiskt nå de mål som har satts upp i t.ex. Parisavtal.

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

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

## **Referat samråd Trafikföretag 181113**

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Referat samråd regionala kollektivtrafikmyndigheter 181217**

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

# Bilaga 4 Referat strategiska dokument

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

## Referat från strategiska dokument

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

### Regional utvecklingsstrategi för Blekinge 2014 - 2020

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

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

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

Utvecklingsstrategin finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida [www.regionblekinge.se](http://www.regionblekinge.se).

### Länstransportplan för Blekinge 2018 – 2029

Planen är framtagen samt beslutad av Region Blekinge, och redovisar prioriterade åtgärder för Blekinges infrastrukturutveckling fram till år 2029. I dokumentets förord skriver regionstyrelsens ordförande att infrastruktur och transporter är en viktig del i att skapa ett attraktivt Blekinge. Blekinges strategiska läge för kopplingar över Östersjön, och även kopplingar till övriga delar av Sverige, lyfts fram och därmed understryks vikten av goda transporter. Satsningar på att stärka Blekinges roll i landets transportsystem beskrivs där

samfinansiering är viktigt för utveckling av hållbart och ökat resande samt godstransporter på järnvägen. Åtgärderna i länstransportplanen syftar även till att knyta samman Blekinge med Sydsverige för att minska avstånd genom kortare restider och på så vis stärka och utvidga arbetsmarknaden. Genom länstransportplanen ska kommunerna kunna skapa hållbara stadsmiljöer där fler väljer cykeln eller bussen framför bilen för korta resor.

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

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

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

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

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

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

Länstransportplanen finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida [www.regionblekinge.se](http://www.regionblekinge.se).

## Regional cykelstrategi för Blekinge 2018 – 2029

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



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

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

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

Cykelstrategin finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida.

## Klimat- och energistrategi 2017 – 2020

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

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

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

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

## Kommunernas översiktsplaner

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

### Karlskrona – översiktsplan 2030

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

### Ronneby översiktsplan 2035 (Antagandehandling)

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

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

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

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

Kommunen ställer sig även positiv till en ny mötesstation i Kallinge, vilket tidigare har föreslagits av Trafikverket i den åtgärdssvalstudie som har gjorts för Blekinge kustbana. Kustbanan identifieras som viktig i översiktsplanen eftersom den spelar en betydande roll för arbets- och studiependling. Vidare redovisar Ronneby genomgående mark- och vattenanvändning i sina utvecklingsstrategier där de också beskriver planerad utveckling av kommunikationer, i både text- och kartformat. (Ronneby kommun, 2018)

### **Karlshamn översiktsplan 2030**

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

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

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

### **Sölvesborg, Översiktsplan 2017 (Samrådshandling)**

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

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

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

### **Olofström - Översiktsplan 2012**

Observera att planen är några år gammal varför vissa förutsättningar har förändrats. En av grunderna för den fysiska planeringen i Olofström är att tillhandahålla en väl fungerande infrastruktur och väl fungerande kommunikationer för ökad tillgänglighet och rörelsefrihet regionalt, nationellt och internationellt. Man vill fortsätta utreda Sydostlänken samt utveckla turismen och tillgängligheten där man vill samarbeta med lokala aktörer som Region Blekinge. Man saknar ett regionalt kommunikationssystem och syftar på länsgränserna som man menar utgör hinder för en utvecklad kollektivtrafik idag. Kommunikationer nämns som en av de frågor som är viktiga för kommunens utveckling. Man ser sig som en del av Öresundsregionen varför goda förbindelser med Malmö är viktigt.

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

## Trafikförsörjningsprogram 2016 – 2019

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

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

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

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

Programmet finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida.

# Bilaga 5 Ekonomi

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

## Ekonomi

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

### Utbyggnad Öresundståg helg

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

Totalt: 3,0 mnkr ramökning från 2021

### Medel för kapacitetshöjande åtgärder

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

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

### 2 dubbelturer med direktåg Karlskrona - Växjö

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

Totalt: 9,5 mnkr i ramökning från 2023

### Ekonomiska effekter av upphandlingar under programperioden

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

# Bilaga 6 Samverkansavtal

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

## Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Blekinge Län

### 1 Parter

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

### 2 Bakgrund och syfte

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

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

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

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

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

### **3 Kollektivtrafikmyndighetens ansvar**

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

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

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

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

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

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

### **4 Gemensamma utgångspunkter för kollektivtrafikens utveckling**

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

## 5 Finansiering

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

Kommunerna bär det ekonomiska ansvaret för de verksamheter som inte skatteväxlats, så som tilläggs trafik båt och buss.

Dessa framgår av bilaga till detta avtal

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

## 6 Tillköp

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

## 7 Former för samverkan

För den övergripande politiska styrningen av kollektivtrafiken svarar Regionfullmäktige. För beredning, förankring och samordning i kommunerna finns ett inrättat Samverkansråd med företrädare från landstinget/regionen och kommunerna för att säkerställa inflytande i beredningsprocessen.

Kollektivtrafikgruppen med företrädare från kommunerna, Region Blekinge och Trafikverket finns för att ventilera och diskutera kollektivtrafikfrågor. Dessutom har en trafiknämnd inrättats i Region Blekinge.

Reglemente för trafiknämnden framgår av bilaga.

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

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



# Bilaga 7 Pendlingsbarhet

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

## Pendlingsbarhet

Definition pendlingsbarhet beslutades av Region Blekinges trafiknämnd 180315

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

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

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

### Definition av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge

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

### Volymbeskrivning av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge, grundnivå

- Antalet hållplatser och geografisk täckning i Blekinge med pendlingsbar trafik

### Volymbeskrivning av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge, nivå 2

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

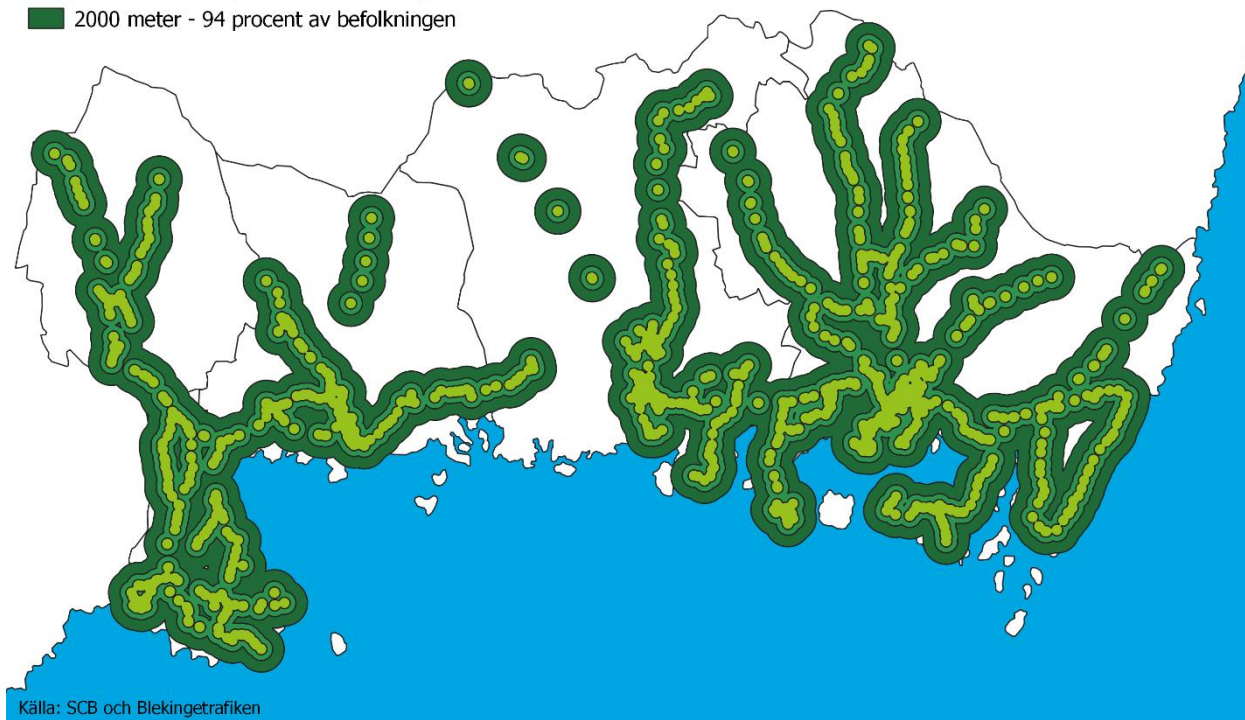
### Volymbeskrivning av pendlingsbar kollektivtrafik i Blekinge, nivå 3

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

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

### Avstånd till pendlingsbara hållplatser och folkmängd

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



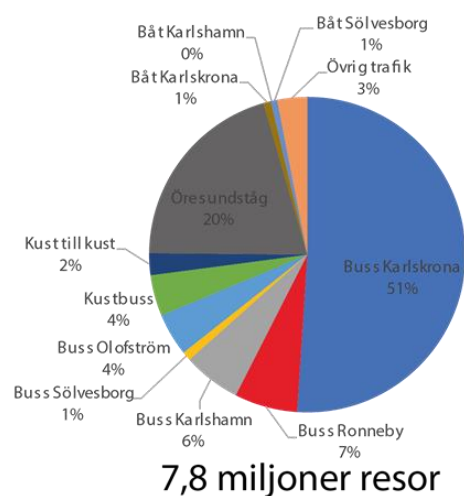
# Bilaga 8 Resandestatistik

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

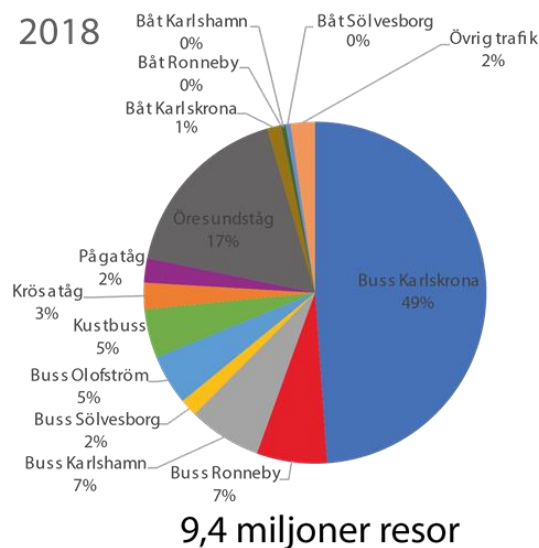
## Resandeutveckling

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

2010

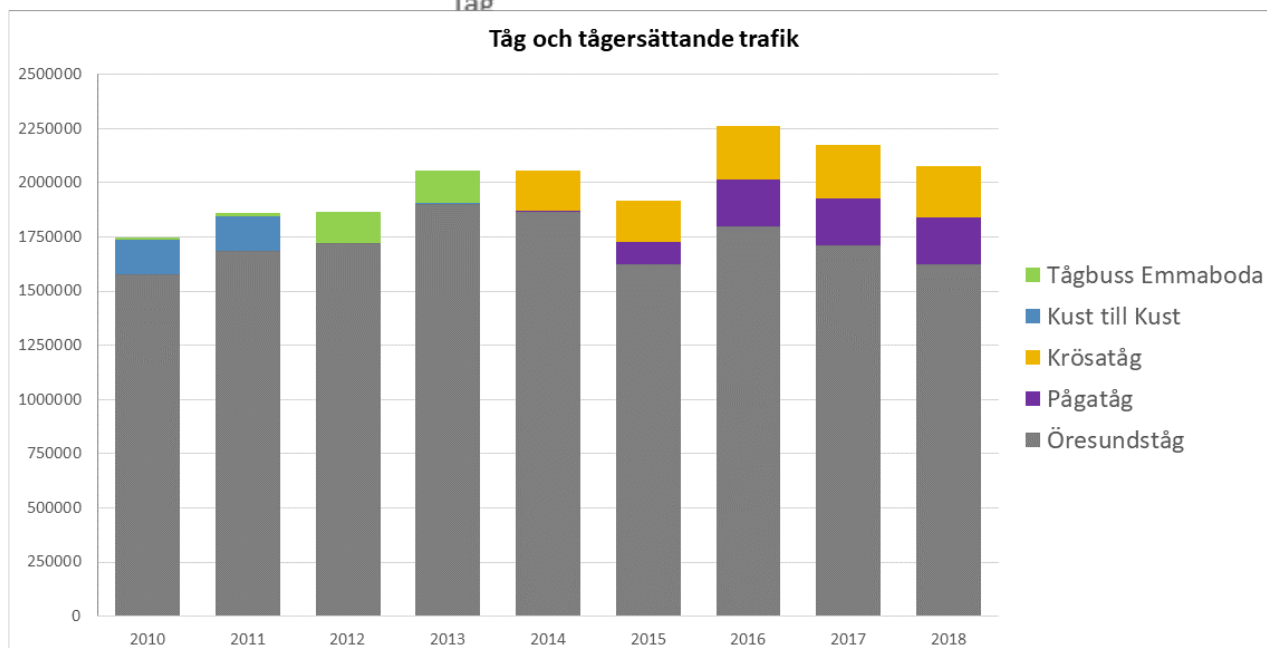


2018

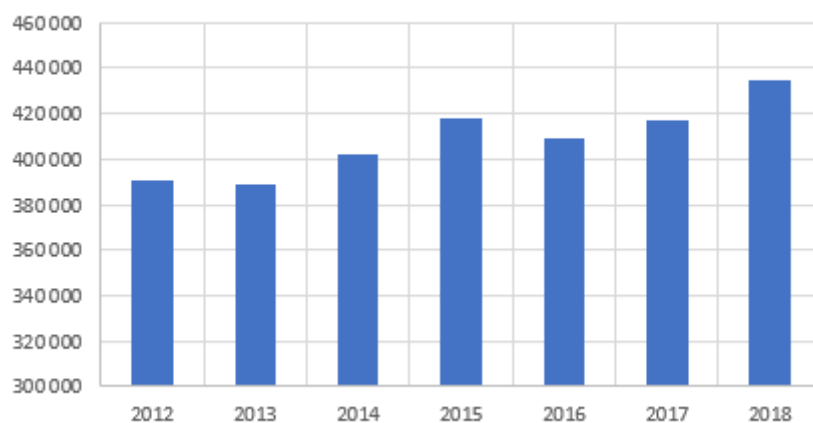


Resandet totalt sett har utvecklats starkt. Under 2016 till 2018 har resandet ökat mer än 1 miljon nya resor. Mest har resandet ökat i Karlskrona stadstrafik men hela länets busstrafik har haft en stark utveckling. Tågtrafik har haft en svagare utveckling under senare år efter en stark utveckling upp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

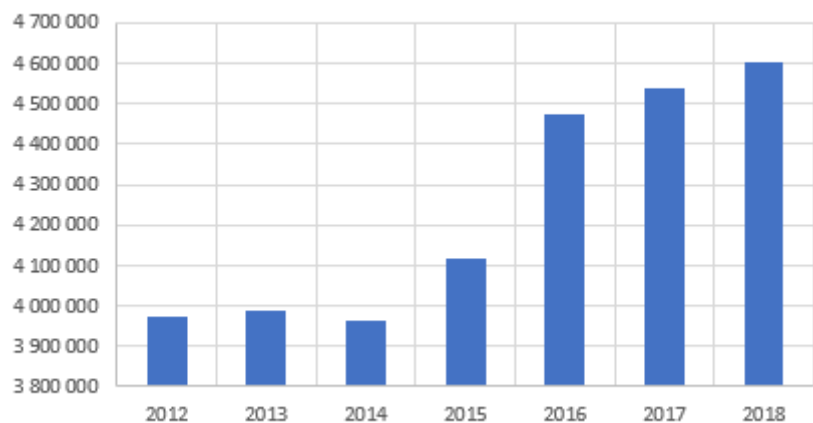
### Tåg



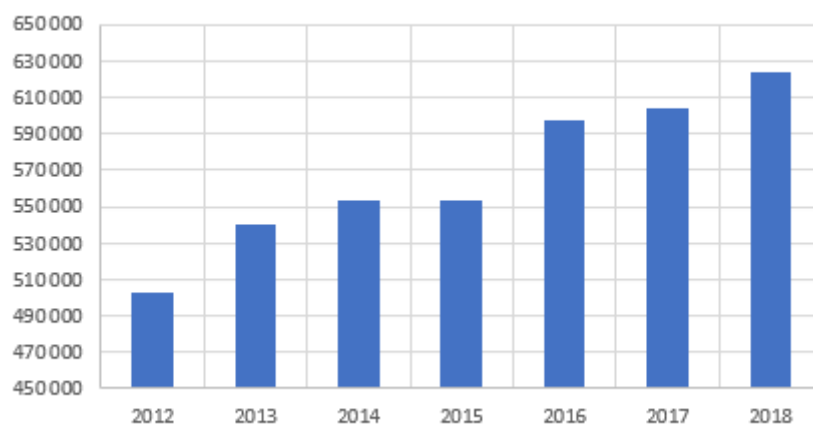
### Kustbuss



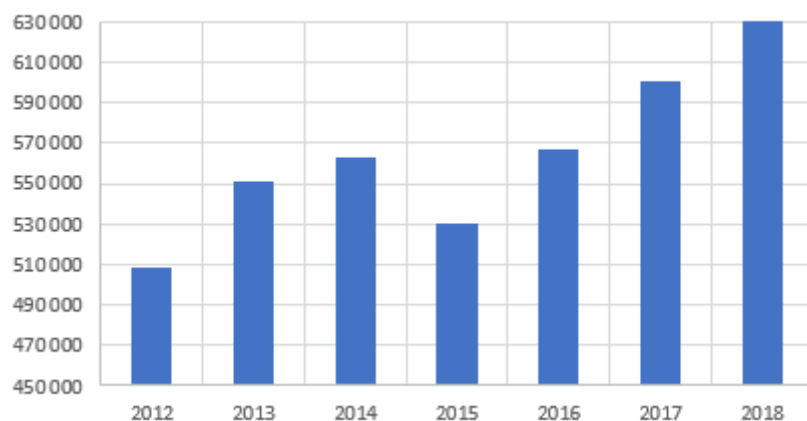
### Bussresande Karlskrona



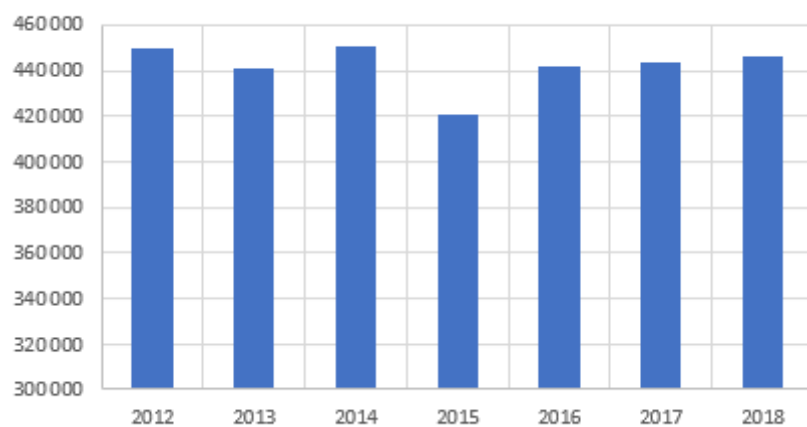
### Bussresande Ronneby



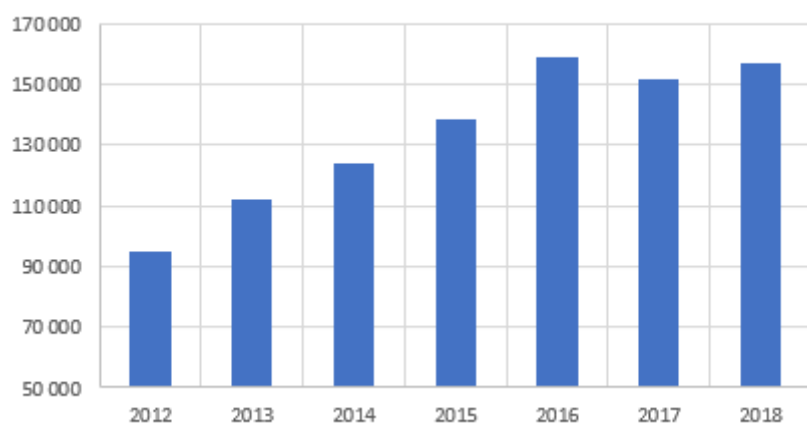
Bussresande Karlshamn



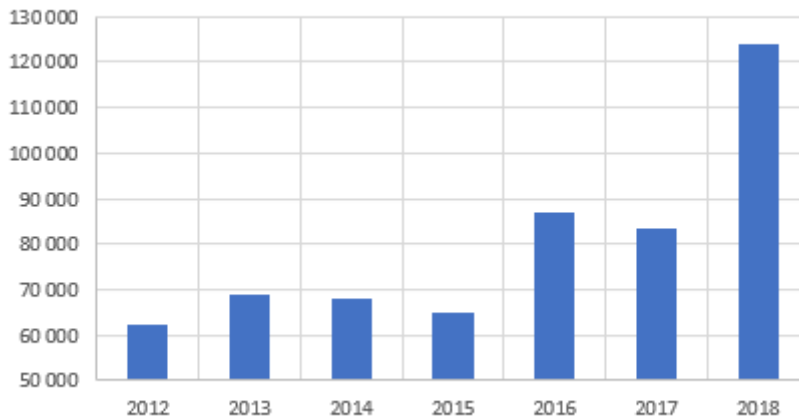
Bussresande Olofström



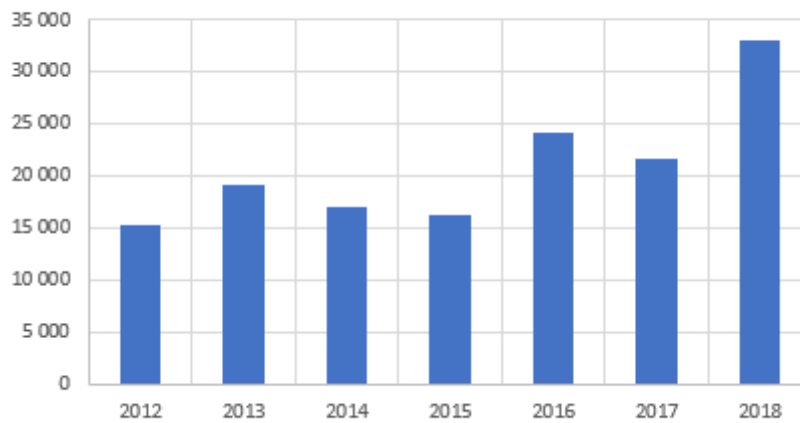
Bussresande Sölvesborg



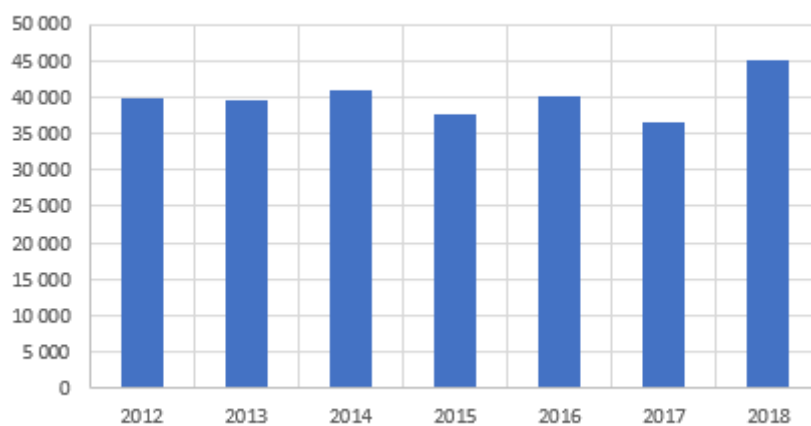
### Båt Karlskrona



### Båt Karlshamn



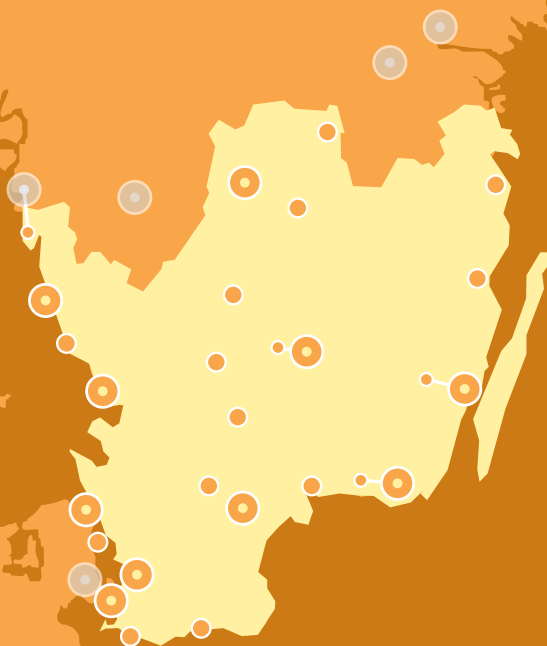
### Båt Sölvesborg



# Bilaga 9 Kollektivtrafik för ett enat Sydsverige

Trafikförsörjningsprogram 2020 -2023

# KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE



---

POSITIONSPAPPER  
KOLLEKTIVTRAFIK

---

2019



# KOLLEKTIVTRAFIK FÖR ETT ENAT SYDSVERIGE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## EN GEMENSAM MÅLBILD

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

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



Lennarth Förberg  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Blekinge



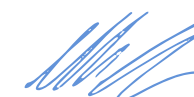
Mikaela Waltersson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Halland



Maria Frisk  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Jönköpings län



Anders Henriksson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Kalmar län



Mikael Johansson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Kronoberg



Carl Johan Sonesson  
Regionstyrelsens ordförande  
Region Skåne

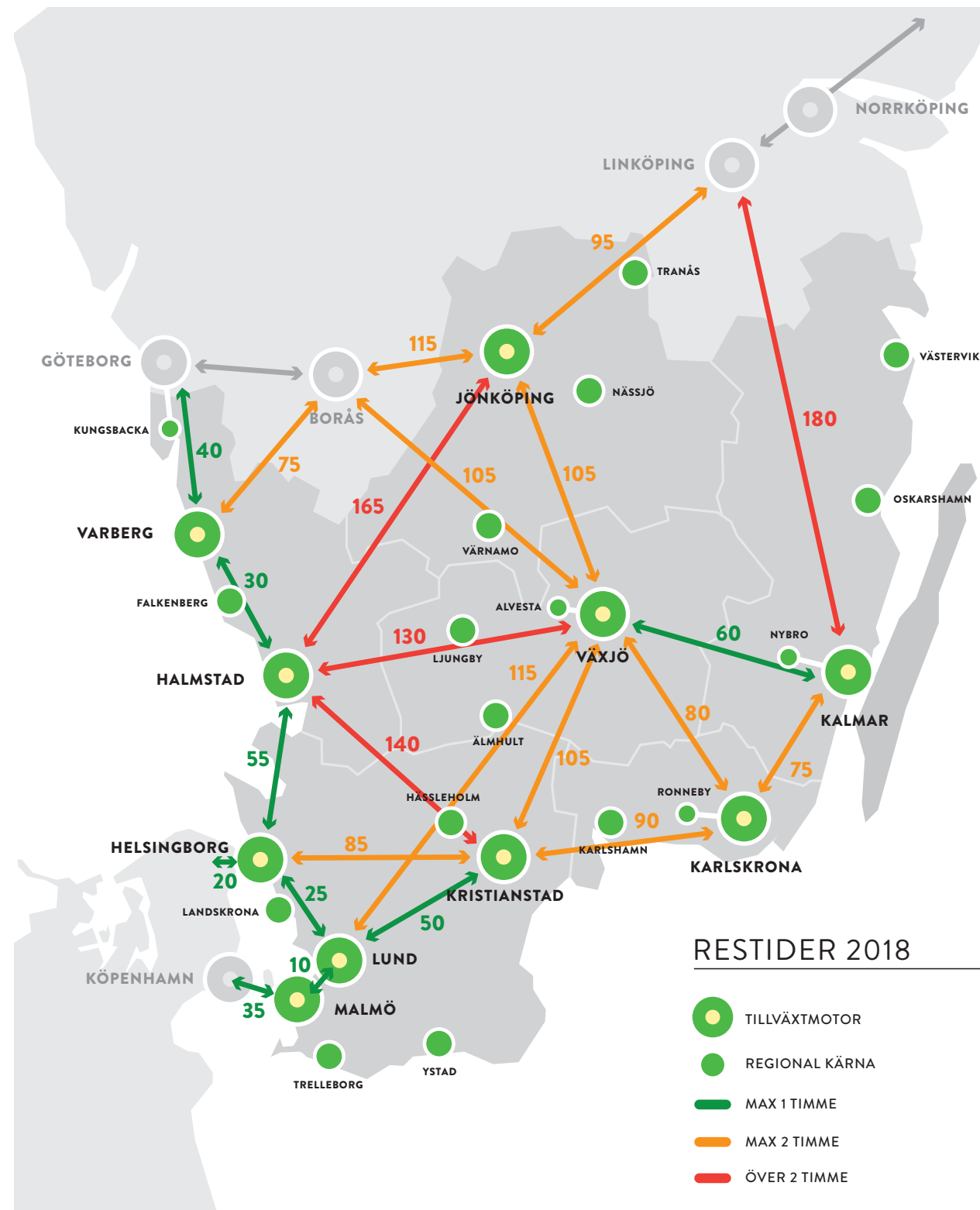
## NULÄGE 2018

Varje region arbetar för att på bästa sätt möta människors behov av kollektiva resor inom sin region.

Idag arbetar, studerar och reser vi på ett annorlunda sätt än förr. Vi rör oss i en större geografi, men inte nödvändigtvis varje dag. Det gör de gränsöverskridan-

de resorna i en storregional kontext både vanligare och viktigare. Det ställer också nya krav på de kollektiva resorna som måste kunna användas för arbete, studier eller vila.

Nya resmönster ökar vårt behov av samverkan!



## DET HÄR ÄR VÅRA UTMANINGAR

Idag möts resenären fortfarande av:

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

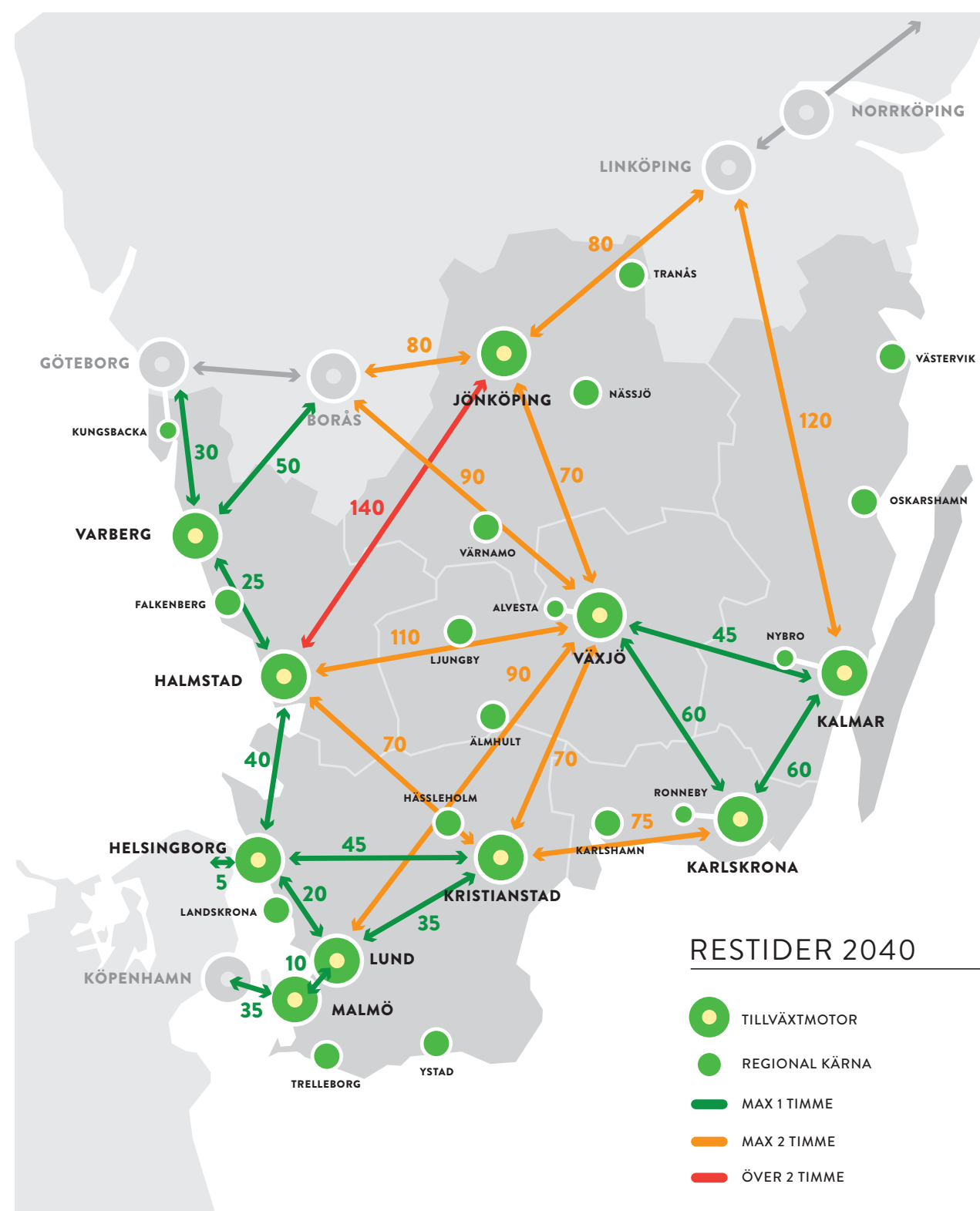
## DET HÄR ÄR VI ENIGA OM

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

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

## MÅLBILD FÖR ÅR 2040

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



### RESTID 1 TIMMA

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

### RESTID 2 TIMMAR

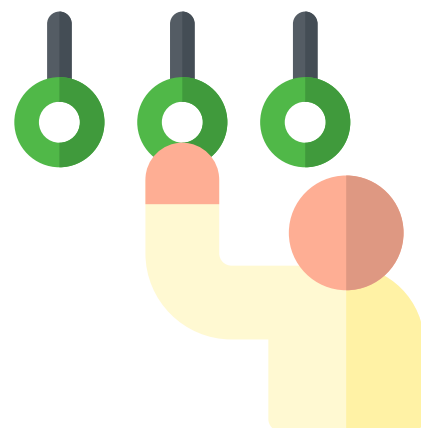
Restider på upp till 2 timmar kan genomföras med regelbundenhet om restiden görs användbar för arbete, studier eller vila. Storregionala resor bör understiga 2 timmar för att främja näringsliv och regional utveckling i hela Sydsverige.

## GEMENSAMMA STÄLLNINGSTAGANDEN KRING UTVECKLINGEN AV DEN GRÄNSÖVERSKRIDANDE KOLLEKTIVTRAFIKEN I SYDSVERIGE

### Resenären

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

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



#### VAD BEHÖVER GÖRAS?

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

### Samhället

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

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



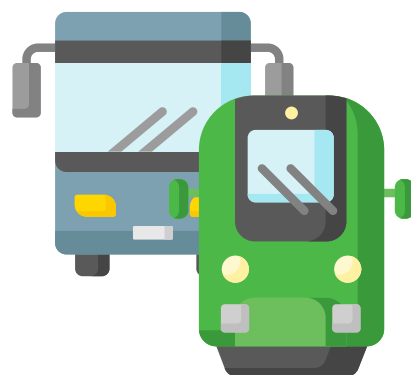
#### VAD BEHÖVER GÖRAS?

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

### Trafikeringen

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

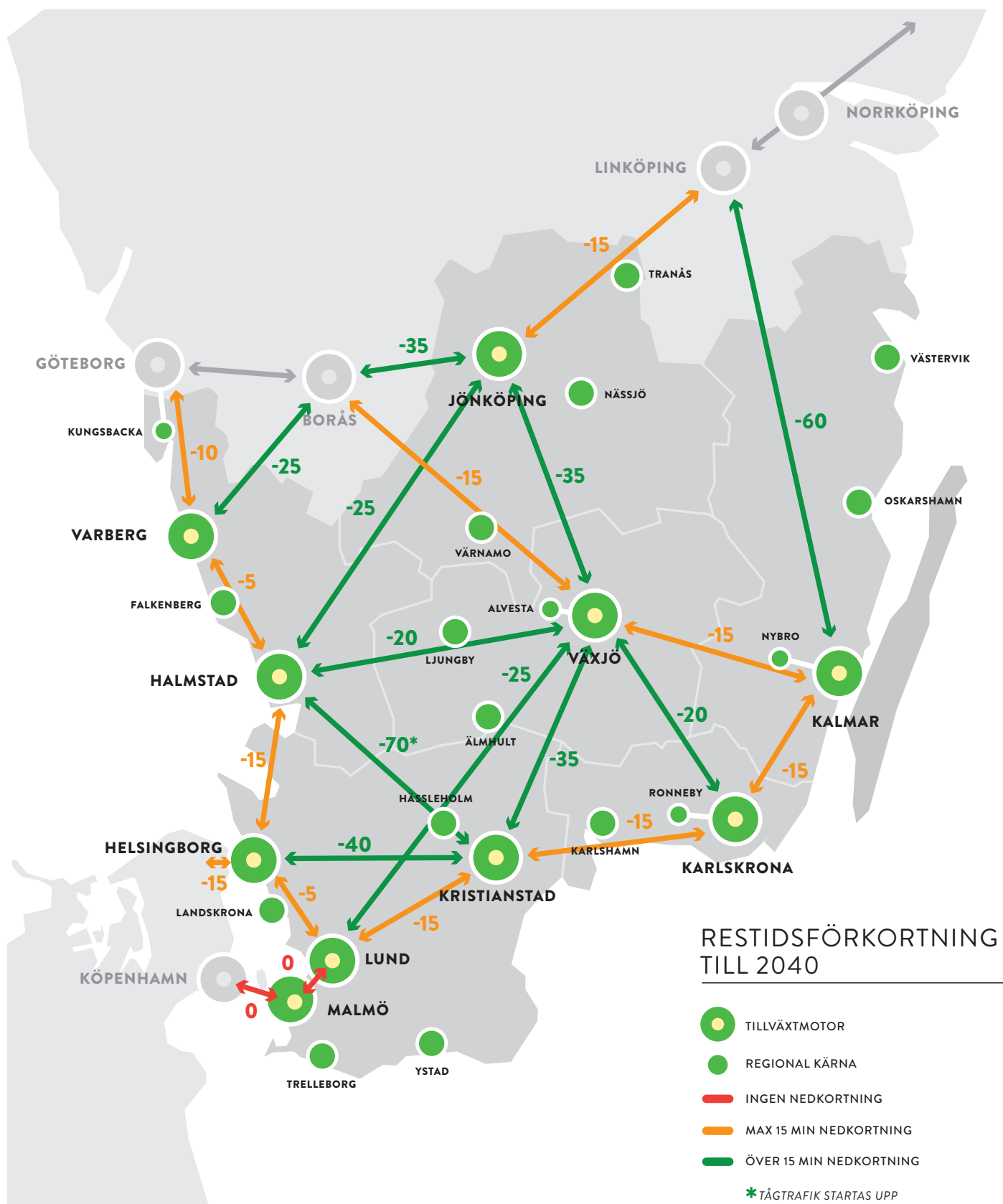
Tågbanorna i Sydsverige utgör en viktig grundstruktur för resandet eftersom resor med tåg kan vara dubbelt så snabba som resor på väg. Sedan lång tid tillbaka knyter bland annat Öresundståg, Pågatåg och Krösa-tåg samman våra regioner. Där tågbanor saknas kan snabba bussförbindelser, s.k. Bus Rapid Transit-system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



#### VAD BEHÖVER GÖRAS?

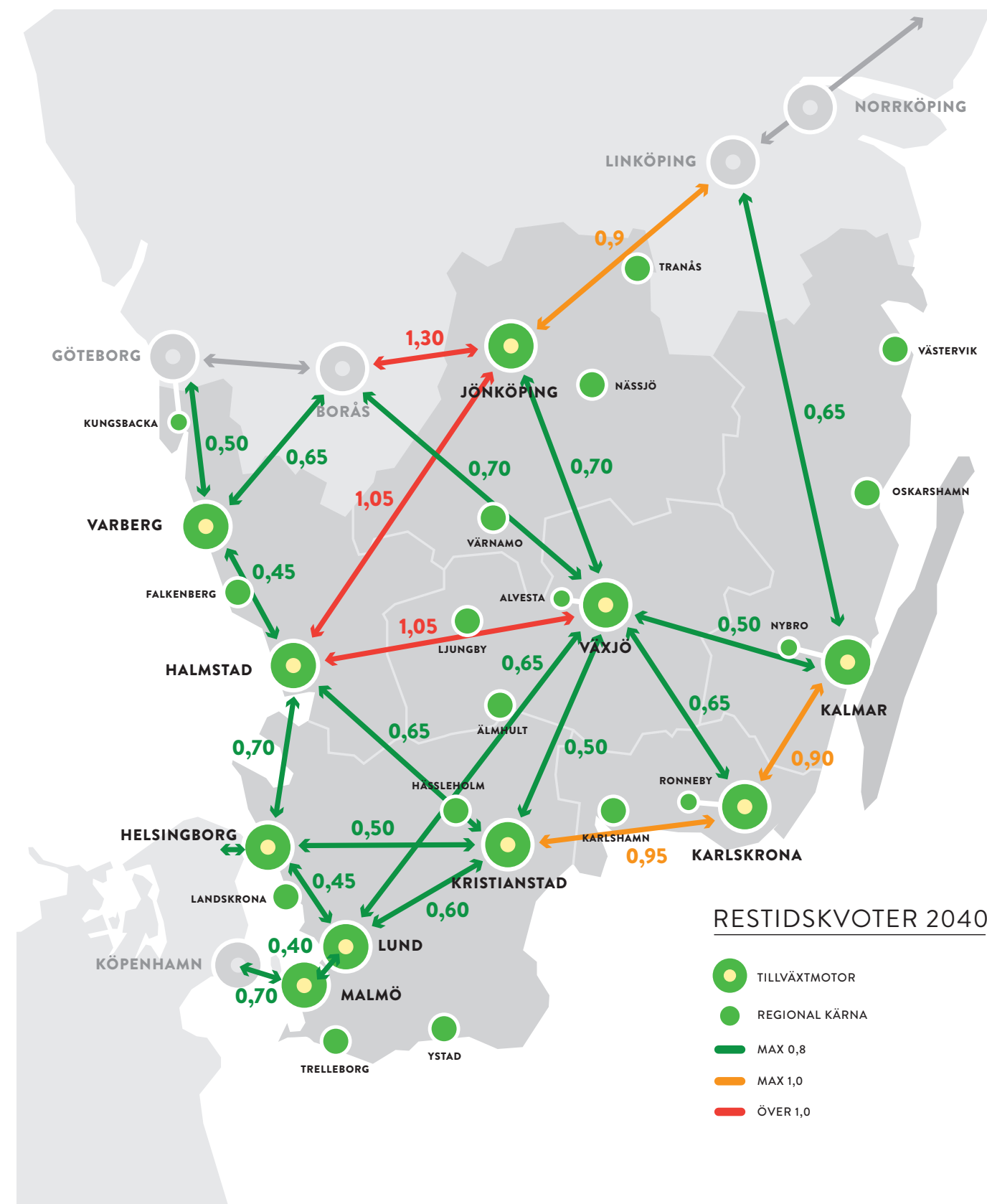
- Erbjud snabbare och tätare resor mellan Sydsveriges tillväxtmotorer
- Erbjud parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild
- Gör prissättningen av resorna oberoende av de administrativa gränserna
- Minska resornas miljöpåverkan

## RESTIDSFÖRKORTNING TILL 2040



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

## RESTIDSKVOTER 2040 (KOLLEKTIV RESA/BILRESA)



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

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

---

