



Hållbart resande tillsammans

Trafikförsörjningsprogram 2024 - 2031



FÖRORD

Kollektivtrafiken är inte bara ett transportmedel utan en grundbult för Blekinges framtid och invånarnas livskvalitet. Genom att binda samman människor, platser och möjligheter stärker kollektivtrafiken Blekinge som region. Den är en nyckel till social hållbarhet och regional utveckling, där förbättrade kommunikationsmöjligheter skapar förutsättningar för människor att leva, arbeta och utvecklas i Blekinge.

För att nå ett transporteffektivt samhälle krävs en gemensam insats där ett transportsmart Blekinge fungerar både som strategi och mål. Det handlar om att minska bilberoendet och öka kollektivtrafikens andel av resandet, samtidigt som gång och cykel integreras som en del av helheten. Genom att underlätta för resor där gång, cykel och kollektivtrafik kompletterar varandra, skapas smidiga och hållbara lösningar som förenklar vardagen för invånarna.

Denna utveckling förutsätter stark samverkan och dialog. Genom nära samarbete med Blekinges kommuner, näringsliv, organisationer och invånare kan vi möta framtidens utmaningar och skapa lösningar som gör verklig skillnad.

Tillsammans bygger vi en region där kollektivtrafiken inte bara förenklar vardagen, utan också bidrar till social hållbarhet och förbättrad livskvalitet för alla.

Trafikförsörjningsprogrammet är en central del av denna ambition och återspeglar våra gemensamma mål. Genom att sätta fokus på innovation, social hållbarhet och samordning lägger vi grunden för en kollektivtrafik som blir en motor för regionens tillväxt och attraktionskraft. När vi tillsammans omsätter programmet i praktiken skapar vi transportsmarta lösningar som gynnar både dagens och framtidens invånare i Blekinge.

Robert Lindén,
Regionstyrelsens ordförande

Fredrik Thomasson,
Regionala utvecklingsnämnden ordförande



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. HÅLLBART RESANDE TILLSAMMANS 1

2. OM PROGRAMMET

2.1 SYFTE, OMFATTNING OCH MÅLGRUPP 3

2.2 REGIONENS STRATEGISKA PLANERING 3

2.3. DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN 4

2.4. AGENDA 2030 4

3. KOLLEKTIVTRAFIK I BLEKINGE

3.1 DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK 5

3.2 TRYGGT OCH TILLGÄNGLIGT 7

3.3 KOLLEKTIVTRAFIKENS KOSTNADER
I BLEKINGE 8

4. ÖNSKAT LÄGE

4.1 OMVÄRLDEN - I DET STORA OCH DET LILLA 9

4.2 INRIKTNINGAR 11

4.3 VISION FÖR KOLLEKTIVTRAFIK I
BLEKINGE ÅR 2050 12

5. MÅL

5. ÖVERGRIPANDE MÅL 13

5.1. EN ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK 14

5.2. ETT INKLUDERANDE BLEKINGE 16

5.3. ETT ATTRAKTIVT BLEKINGE 17

5.4. ATT HANTERA MÅLKONFLIKTER 17

6. GENOMFÖRANDE

6.1 EN RELEVANT OCH RESURSEFFEKTIV TRAFIK 20

6.2 MED KUNDEN I FOKUS 23

6.3 ETT ATTRAKTIVT BLEKINGE 27

7. SAMVERKAN ÄR NYCKELN 32

8. EKONOMI

8.1 ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK 33

8.2 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK 34

8.3 SAMHÄLLSEFFEKTER 35

9. ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KOMMERSIELL TRAFIK

9.1 ALLMÄN TRAFIKPLIKT 36

9.2 KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK 36

10. FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGENS PROGRAMMET

10.1 SAMRÅDSPROCESSEN 37

11. REFERENSER

1. HÅLLBART RESANDE TILLSAMMANS

År 2050 är det hållbara resandet norm i Blekinge och våra invånare väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken för majoriteten av sina resor. Utvecklingen är ett resultat av en god samhällsplanering som skapar förutsättningar för en attraktiv och resurseffektiv kollektivtrafik. Kollektivtrafiken har blivit ett verktyg för en hållbar samhällsutveckling som bidrar till ökad tillväxt, välfärd och jämlikhet i Blekinge.

Trafikförsörjningsprogrammets (Programmet) 2024 – 2031 övergripande mål är att andelen hållbara resor i Blekinge ska öka. För att fler ska välja ett hållbart resande måste de både kunna och vilja resa kollektivt. Programmet ramar in hur det hållbara resandet i Blekinge ska utvecklas utifrån tre fokusområden: en attraktiv kollektivtrafik, ett inkluderande Blekinge och ett attraktivt Blekinge.

Programmet pekar på betydelsen av en busstrafik med ett relevant och konstant utbud, hur satsningar på järnvägen bidrar till ökad tillväxt och kompetensförsörjning samt hur innovativa transportlösningar kan vara nyckeln för hållbara resor på landsbygden.

Centralt i Programmet är att kollektivtrafiken utgår ifrån ett hela-resan-perspektiv där individens behov och förutsättningar är drivande i utvecklingen av såväl fysiska som tekniska åtgärder.

Programmets inriktning utgår från den regionala utvecklingsstrategin (RUS) och innehåller tydliga och uppföljningsbara mål samt ett antal strategiska val för hur målen ska kunna nås. Programmet är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken.

Definition av hållbart resande:

Resor som sker med gång, cykel och kollektivtrafik

” År 2050 är det hållbara resandet norm i Blekinge och mer än var tredje invånare väljer att gå, cykla eller resa med kollektivtrafiken för majoriteten av sina resor. ”



Nödutgång

2. OM PROGRAMMET

2.1. SYFTE, OMFATTNING OCH MÅLGRUPP

Region Blekinge (Regionen) har i rollen som regional kollektivtrafikmyndighet ansvar för kollektivtrafiken i länet och för att upprätta ett trafikförsörjningsprogram med fastställda mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet är Regionens viktigaste styrdokument för utvecklingen av kollektivtrafik i Blekinge och innehållet bygger på kollektivtrafiklagen (2010:1065).

Programmet är upprättat i samråd med länets kommuner, de regionala kollektivtrafikmyndigheterna i grannlänen, statliga myndigheter, intresseorganisationer, näringsliv samt länets invånare. Programmet är även framtaget med hänsyn till barnrättslagen (se bilaga 1) och miljöbalken. Beslut av detta dokument innebär att lagkraven är uppfyllda.

Syftet med Programmet är att fastställa långsiktiga mål för ett hållbart resande i Blekinge genom att ange strategiska inriktningar för Regionens och andra aktörers arbete inom området. Programmet har den regionala utvecklingsstrategin och de globala målen i Agenda 2030¹ som viktiga plattformar och knyter an till visionen att "fler ska vilja leva, arbeta och utvecklas i Blekinge".

Programmet är vägledande för alla intressenter som är inblandade i utvecklingen av ett hållbart resande i Blekinge och riktar sig till Regionen, kommuner, myndigheter samt organisationer och aktörer som är viktiga för att målen i Programmet ska nås.

¹ De globala målen för hållbar utveckling beslutades av världens ledare på FN toppmöte 2015. Agenda 2030 består av 17 mål och 169 delmål. www.globalamalen.se

2.2. REGIONENS STRATEGISKA PLANERING

Det finns ett antal strategiska besluts- och planeringsunderlag som möjliggör planering, prioritering och genomförande av åtgärder för hållbara resor i Blekinge:

- Växtplats Blekinge, Regional utvecklingsstrategi (Region Blekinge 2022)
- Kommunernas översiktsplaner och eventuella trafikstrategier (Respektive kommun)
- Nationell plan för transportsystemet 2022 – 2033 (Trafikverket 2022)
- Länstransportplan för Blekinge 2022 – 2033 (Region Blekinge 2022)
- Klimat- och energistrategin (Länsstyrelsen i Blekinge 2022)
- RSS handlingsplan för kollektivtrafik (Regionsamverkan Sydsverige 2022)
- Region Blekinges cykelplan (2024)

Samtliga dokument utgör underlag till mål och ambitioner i Programmet. Dokumenten finns att läsa på regionblekinge.se

LAG (2010:1065) OM KOLLEKTIVTRAFIK

§10 INNEHÅLLSKRAV PÅ TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET:

1. Behov av regional kollektivtrafik.
2. Omfatta alla former av regional kollektivtrafik.
3. Åtgärder för att skydda miljön.
4. Tidsbestämda mål för anpassning för personer med funktionsnedsättning.
5. Bytespunkter som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer.
6. Omfattning av färdtjänst och prissättning av denna.

2.3. DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN

I RUSen uttrycks Regionens uppdrag: "Att bidra till långsiktig hållbar utveckling, tillväxt och ökad livskvalitet i länet". RUSen är en färdplan för det gemensamma regionala utvecklingsarbetet i Blekinge där nyckelordet för framgång är samverkan såväl över geografiska gränser som mellan olika samhällsaktörer. Den framtidsbild och de utmaningar som redovisas i RUSen ligger till grund för utvecklingen av framtidens kollektivtrafik i länet med fyra förhållningssätt som utgångspunkter.

FYRA FÖRHÅLLNINGSSÄTT



- Kollektivtrafiken i Blekinge utgår ifrån tre hållbarhetsdimensioner: socialt ekonomiskt och ekologiskt
- Kollektivtrafiken stimulerar vardagsmotion och bidrar till ökad folkhälsa samt minskar buller och utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen.
- Attraktiva bytespunkter för kollektivtrafiken ska samplaneras med strategiska noder i Blekinge.
- Kollektivtrafiken ska förhålla sig till den digitala omställningen och möta kundens behov i utvecklingsarbetet av produkter och tjänster.

Utvecklingen av framtidens kollektivtrafik i Blekinge förutsätter att flera aktörer samordnar sina åtgärder och arbetar strategiskt och systematiskt, till exempel genom att kollektivtrafiken tidigt integreras i samhällsplaneringen på såväl kommunal, regional som nationell nivå.

Det är tillsammans, genom samarbete mellan Regionen, Blekinges kommuner, myndigheter och andra intressenter och aktörer som förutsättningar för ett ökat hållbart resande skapas.

2.4. AGENDA 2030

Sverige har förbundit sig att följa Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen utgör en ram för det regionala utvecklingsarbetet i Blekinge och till målen i Programmet. För kollektivtrafiken är delmål 11.2 – *Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla* – särskilt betydelsefullt.

De globala målen är integrerade och odelbara samtidigt som de balanserar tre dimensioner av hållbar utveckling; den ekonomiska, den sociala och den ekologiska. Många av de styrmedel som finns för att individen ska välja ett hållbart resande finns på lokal nivå där Regionen och länets kommuner har ett stort ansvar att bidra till en hållbar regional utveckling. Kollektivtrafiken är ett av de bästa verktygen för att uppnå social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet i Blekinge, läs mer under avsnitt 8.3.



GLOBALA MÅLEN
för hållbar utveckling

3. KOLLEKTIVTRAFIK I BLEKINGE

I Blekinge görs varje år cirka nio miljoner resor med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken består främst av upphandlad kollektivtrafik, under varumärket Blekingetrafiken, och en liten del kommersiell kollektivtrafik. Den upphandlade trafiken består av tåg, bussar, båtar, särskild kollektivtrafik (skoltrafik, färdtjänst och sjukresor) samt kompletterande trafik (närtrafik, hyrcykel och samåkning). Busstrafiken är navet för kollektivtrafiken i Blekinge och står för cirka 70 procent¹ av alla resor med kollektivtrafiken. Tågtrafiken står för cirka 25 procent av alla resor och har förutom resor inom länet en viktig funktion att möjliggöra resor till och från Blekinge. För mer information om resandestatistik se bilaga 2.

3.1 DAGENS KOLLEKTIVTRAFIK

Programmet utgör grund för den kollektivtrafik som ska ingå i den allmänna trafikplikten, det vill säga den trafik som bedöms upphandlas för att målen om ökade hållbara resor i Blekinge ska nås. I avsnittet presenteras Blekinges utbud och behov av såväl allmän kollektivtrafik som särskild kollektivtrafik. Allmän kollektivtrafik (både upphandlad och kommersiell trafik) är upplåten för allmänheten till skillnad från särskild kollektivtrafik som avser färdtjänst och sjukresor samt skolskjuts, det vill säga kollektivtrafik som kräver särskilt tillstånd för att kunna nyttjas.

3.1.1 Stadstrafik

Blekinge har stadstrafik i fyra av länets fem kommuner. Stadsbusstrafiken kopplar samman förorter med stads kärnan samt tillhandahåller trafik mellan stadsdelar och erbjuder resor med en hög turtäthet och smidiga byten. Stadstrafiken i Karlskrona står för 44 procent av alla kollektivresor som görs i Blekinge, där linjen som trafikerar centrala Karlskrona står för 16 procent.

3.1.2 Regiontrafik

Regiontrafiken omfattar både buss- och tågtrafik. Busstrafiken består av trafik mellan två kommuner, samt trafik till och från landsbygden. Denna kompletteras med Kustbussen, en expressbuss, mellan Blekinges centralorter samt vidare till Kalmar och Växjö. Kustbussen trafikerar av dubbeldäckare med

hög komfort och trafiken har få stopp för att skapa en konkurrenskraftig restid gentemot bilen. Kustbussen mellan Karlskrona och Olofström fungerar som ett komplement till Öresundstågstrafiken och skapar halvtimmestrafik genom Blekinge. I Bromölla finns tåganslutning buss till Olofström.

Till och från Blekinge finns tre tåglinjer. Stommen i tågtrafiken är Öresundståg som binder samman Blekinge med Skåne och Köpenhamn. Copenhagen Airport och Hässleholm är viktiga målpunkter för tågtrafiken som utgör bytesmöjlighet till flyg och tåg. Krösatågen trafikerar sträckan Karlskrona – Emmaboda och är i Emmaboda anpassade för byte till Öresundståg mot Kalmar, Växjö och Malmö samt tåg till Göteborg. I Alvesta sker byte till tåg mot Stockholm. Pågatåg trafikerar sträckan Karlshamn – Kristianstad och är ett komplement till Öresundståg för arbets- och studiependling.

3.1.3 Skärgårdstrafik

Skärgårdstrafiken består av året-runt-trafik mellan Nogensund – Hanö i Sölvesborg kommun, Yttre Park – Östra skärgården samt båtpendel mellan Handelshamnen – Hasslö/Sturkö/Trummenäs i Karlskrona kommun. Resandet i skärgårdstrafiken är främst koncentrerat till turistresor under sommarhalvåret då Blekingetrafikens uppdrag utökas med skärgårdstrafik till fler öar och destinationer i Karlskrona, Ronneby, Karlshamn. Skärgårdstrafiken står för två procent av alla resor med kollektivtrafiken i Blekinge.

¹Om inte annat anges, baseras avsnittets statistik på år 2022.



3.1.4 Kompletterande trafik

Som komplement till ordinarie kollektivtrafik finns närtrafik, som innebär förbokning av mindre fordon. Närtrafiken är en förlängning av den linjelagda kollektivtrafiken och möjliggör resor till och från adresser och platser som har ett begränsat, eller inget, utbud av allmän kollektivtrafik. Med närtrafiken reser kunden med mindre fordon till och från centrala hållplatser med stort utbud av kollektivtrafik.

Det är allt viktigare att erbjuda alternativa lösningar vid sidan av den allmänna kollektivtrafiken samt hitta lösningar för att kombinera färdmedel. Blekingetrafiken har utökat sitt erbjudande till kunden med lösningar som inte är baserade på tidtabeller och fasta tidpunkter, bland annat genom att tillhandahålla hyrcyklar vid hubbar med en tydlig koppling till kollektivtrafiken samt erbjuda ett planeringsverktyg för samåkning i bil.

3.1.5 Särskild kollektivtrafik

Den allmänna kollektivtrafiken ska så långt det är möjligt anpassas så att den kan användas av så många som möjligt. För de som behöver en särskilt anpassad resa finns särskild kollektivtrafik som inkluderar färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Särskild kollektivtrafik är en samhällsbetald trafik som inte är öppen för alla utan kräver någon form av tillstånd.

Blekingetrafiken ansvarar för samordning av färdtjänst, sjukresor samt skolskjuts i Karlshamns kommun. Regionen ansvarar för myndighetsutövning och utfärdande av färdtjänstillstånd för Blekinges kommuner. Det görs cirka 72 500 färdtjänstresor per år. Resor till och från vården benämns som sjukresor och subventioneras av Regionen. 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 särskild kollektivtrafik. Det görs cirka 100 000 sjukresor per år. Regionfullmäktige fastställer regelverk och taxor för färdtjänst och sjukresor. Priset för färdtjänstresa bygger på zontaxa och priset för sjukresa följer biljettpriset i den allmänna kollektivtrafiken upp till ett maximalt belopp.¹

I Regionen finns även två sjukreselinjer – Ekoxen som förbinder Blekinge med Lund och Malmö. Linnean som förbinder Blekinge med Växjö. Blekingetrafiken tar emot bokningar för både Ekoxen och Linnean, men ansvarar endast för transporten för Linnean. Regionservice ansvarar för transporten med Ekoxen.

3.1.6 Kommersiell trafik

Den kommersiella kollektivtrafiken i Blekinge utgörs år 2023 av flygbusstrafik mellan Karlskrona och Ronneby Airport, tåganslutningstrafik från Karlskrona via Karlshamn till Alvesta samt busstrafik från Karlskrona via Göteborg till Oslo.

¹ [Läs mer om pris för färdtjänstresa](#)

3.2 TRYGGT OCH TILLGÄNGLIGT

Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs som trygg och tillgänglig så att människor vill, kan och vågar resa. Trygghet i kollektivtrafiken definieras av kundens upplevelse av den egna säkerheten i och i anslutning till kollektivtrafiken. Faktorer som påverkar trygghet är tillgänglighet och utformning av den fysiska miljön, andra medresenärer, information, personalens närvaro samt oro att utsättas för brott. Tillgänglighet har även en geografisk aspekt, även om det inte är möjligt att erbjuda kollektivtrafik överallt är det viktigt att utveckla ett nät av viktiga bytespunkter längs de stora stråken som möjliggör kombinationsresor. Ett systematiskt arbete för att tillgänglighetsanpassa kollektivtrafiken pågår och det finns potential att göra mer.

3.2.1 Tillgänglighetsanpassade hållplatser och servicenivå

För fysisk tillgänglighetsanpassning av busshållplatser prioriteras de hållplatser som används av flest invånare, vilket innebär hållplatser med 20 eller fler påstigande per dygn, som benämns "stora hållplatser". Tillgänglighetsanpassningar görs även av hållplatser med färre än 20 påstigande.

Det ekonomiska ansvaret för tillgänglighetsanpassning ligger delvis hos väghållaren och samverkan krävs för att sätta upp tidsbestämda mål och åtgärder.

Definitionen för en tillgänglighetsanpassad hållplats i Blekinge är:

- Nivåanpassad anslutning till fordon (enligt Trafikverkets föreskrifter 16–17 cm hög kantsten)
- Nivåanpassad anslutning till omgivande gång- och cykelväg

Blekingetrafiken arbetar efter fyra servicenivåer där platsens fysiska förutsättningarna samt antalet resenärer som använder hållplatsen påverkar servicenivån. Samtliga bytespunkter i Blekinge är tillgänglighetsanpassade med normal servicenivå, se bilaga 3 för mer information.

Utöver tillgänglighetskravet ska stora hållplatser ha en normal servicenivå med god komfort vid hållplatsen. År 2023 har 92 procent av de stora hållplatserna en normal servicenivå och är tillgänglighetsanpassade enligt definition ovan.





3.3 KOLLEKTIVTRAFIKENS KOSTNADER I BLEKINGE

Avseende trafik kostnad samt kostnad per invånare är kollektivtrafiken i Blekinge låg i förhållande till övriga regioner i Sverige, då Blekinge ligger i den nedre tredjedelen. Trafikkostnaderna är låga i förhållande till trafikering (jämförelse i kostnad per personkilometer), trots ett högt kostnadsläge för tågtrafiken. Det höga kostnadsläget för tågtrafiken hänger samman med de låga hastigheterna för tågtrafiken i Blekinge, där ny infrastruktur längs Blekinge Kustbana markant skulle sänka trafikeringkostnaden. Blekinge är vidare en av få regioner i Sverige som har skärgårdstrafik, vilken höjer kostnaderna då detta är en trafikform som är förhållandevis dyr i jämförelse med kollektivtrafik på land. Kustkommunerna tar den största delen av kostnaden för skärgårdstrafiken. Tågtrafiken och skärgårdstrafiken har regionala, politiska och samhällsliga intressen som motiverar trafiken i förhållande till dess kostnad.

3.3.1 Låg trafikeringkostnad i busstrafiken

Större delen av kostnaderna i kollektivtrafiken finns inom busstrafiken, där 70 procent av resandet sker. Inom busstrafiken är trafikeringkostnaden låg och effektiviteten hög vilket bidrar till den sammantaget låga kostnaden. Blekinge är ett litet län både till yta och population, samtidigt är kollektivtrafiken i flera

avseenden både billigare, effektivare och mer välanvänd än i flertalet andra regioner i Sverige. Det finns fortfarande möjligheter att effektivisera trafiken, men åtgärderna kommer enbart påverka kostnaden på marginalen. Att spara genom minskat trafikutbud innebär att intäkterna minskar. Kollektivtrafikens kostnader fastställs i de trafikupphandlingar som genomförs där avtalstiden är lång.

3.3.2 Kostnadstäckningsgrad

I Blekinge är kostnadstäckningen¹ 38 procent vilket är i nivå med de flesta regioner. Kostnadstäckningen är svår att jämföra då olika regioner lägger in olika delar i beräkningen. Blekingetrafiken följer den branschstandard som finns gällande uträkning av kostnadstäckning där exempelvis skolskjuttrafik som enbart är till för skolelever inte tas med i beräkningen. Kostnadstäckning kan vara ett bra instrument att mäta kostnaderna i kollektivtrafiken, men kan inte tillämpas på enskilda turer utan måste ses i ett systemsammanhang.

3.3.3 Särskild kollektivtrafik

Färdtjänst och sjukresor har ett kostnadsläge som motsvarar andra jämförbara regioner, däremot är intäkterna betydligt lägre beroende av att Blekinge har låga priser nationellt sett för särskild kollektivtrafik.

¹ Kostnadstäckning innebär kollektivtrafikens intäkter dividerat med dess kostnader, det vill säga hur stor andel som finansieras av biljettintäkter.

4. ÖNSKAT LÄGE

Den framtidsbild och de utmaningar som redovisas i RUSen ligger även till grund för utvecklingen och det önskade läget för framtidens kollektivtrafik i Blekinge. Kollektivtrafiken är ett verktyg som bidrar till hållbarhet, kompetensförsörjning och digital omställning.

4.1 OMVÄRLDEN - I DET STORA OCH DET LILLA

Samhällets förändring påverkar direkt och indirekt transportsystemet och människors resmönster. Omvärldsfaktorer som påverkar kan vara såväl statliga åtgärder och styrmedel, som sysselsättningsgrad, bilinnehav och befolkningstäthet¹ samt hot och risker som pandemier, krig och klimatförändringar. Nedan presenteras fyra trender som bedöms påverka kollektivtrafikens utveckling.

4.1.1 Transporternas klimatpåverkan

Klimatförändringar är en stor utmaning och transportsektorn måste ställa om för att minimera utsläppen av klimatgaser. Bilen dominerar helt det inrikes personresandet där nästan 80 procent av inrikesresandet fortfarande sker med bil. I Blekinge är motsvarande siffra cirka 70 procent.² Utsläppen från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgas³ varav kollektivtrafiken står för omkring två procent av växthusgasutsläppen från transporterna i Sverige.⁴ Eftersom kollektivtrafikens utsläpp är låga minskas klimatutsläppen mest genom att öka kollektivtrafikandelen. Den nationella debatten om klimatmål för inrikes transporter handlar således inte bara om elektrifiering och drivmedel, utan också om minskad vägtrafik. "Transporteffektivt samhälle" används ofta som ett samlingsbegrepp för åtgärder som kan minska vägtrafiken⁵.

4.1.2 Kompetensförsörjning

I en alltmer kunskapsdriven ekonomi ökar konkurrensen om att attrahera nya invånare. Att utveckla ett expansivt näringsliv med god kompetensförsörjning är centralt för att kunna hantera framtida välfärdsutmaningar. Blekinge har under lång tid haft en relativt svag befolkningstillväxt där nettoinflyttning främst har berott på invandring och nettoutflödet har framför allt varit bland unga vuxna. Färre personer i arbetsför ålder skapar en finansieringsutmaning då skatteintäkterna inte växer i samma utsträckning som de förväntade ökade kostnaderna, som exempelvis kostnader för ett större omsorgsbehov.

Även svårigheter för arbetsgivare att klara framtidens kompetensförsörjning för att de ska kunna växa och utvecklas är en utmaning. Här kan kollektivtrafiken bidra genom kortare restider och förbättrade pendlingsmöjligheter som därmed förstör arbetsmarknadsregionerna. Även inom kollektivtrafiken är kompetensförsörjning en stor utmaning där Sverige har en stor brist på personal⁶. Personalbristen är inte isolerad till buss, taxi- och lokförare utan berör även omkringliggande yrken som behövs för kollektivtrafiken som exempelvis bussmekaniker, trafikledare och tågtekniker. Inom andra regionala kollektivtrafikmyndigheter har personalbrist lett till inställda turer och sämre punktlighet.

¹ RESEARCH 2015:2 Att styra mot ökad kollektivtrafikandel

² [Trender i transportsystemet Trafikverkets omvärldsanalys 2022](#)

³ Naturvårdsverket: [Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser](#)

⁴ Svensk kollektivtrafik: [Kollektivtrafiken leder utvecklingen mot en fossilfri transportsektor](#)

⁵ [Trender i transportsystemet Trafikverkets omvärldsanalys 2022](#)

⁶ Svensk kollektivtrafik: [Uppmuntra unga att välja bussföraryrket](#)



4.1.3 Förändring av livsstil medför nya resmönster

Covid-19 har medfört förändrade resmönster som följd av att de administrativa gränserna inte längre har samma betydelse. Distans- och hybridarbete har för många, främst kontorsarbetare, blivit allt vanligare där den tekniska utvecklingen ändrat nomen för hur ofta man behöver vara på arbetsplatsen¹. En femdagarsvecka är inte lika given längre vilket ställer krav på utveckling av ett biljettutbud anpassat till nya resmönster. Samtidigt har individens livsstil förändrats där trenden visar att människor efterfrågar ett samhälle med ökad grad av individualisering där tjänster ska vara valbara, snabba, enkla och dynamiska². Andra trender är att de yngre generationerna har en större efterfrågan av hållbara resealternativ³ och allt fler företag fokuserar på hållbara alternativ för att minska sin miljö- och klimatpåverkan.

4.1.4 Nya transportlösningar skapar fler resalternativ

Nya transportlösningar utvecklas och introduceras konstant på marknaden. Privata initiativ som planeringsverktyg för samåkning, hyrcykelsystem, elsparkcyklar och elcyklar utökar resealternativen. Vissa klarar av mötet med marknaden och blir en permanent del av transportsystemet, medan andra blir nischprodukter eller försvinner⁴. En annan trend är efterfrågestyrd kollektivtrafik där mindre fordon i realtid förändrar sina rutter beroende på vart kunden ska och var de för stunden befinner sig. Dessa transportlösningar används både i städer samt orter som är mindre tätbefolkade. Även tester med autonoma fordon görs på ett antal platser i Norden, bland annat i Danmark och i Norge. Utmaningen med nya transportlösningar är att kombinera befintliga lösningar för att skapa en helhet i transportsystemet.

¹ [Trender i transportsystemet Trafikverkets omvärldsanalys 2022](#)

² Region Stockholm: [Omvärd i förändring Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen](#)

³ Region Stockholm: [Omvärd i förändring Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen](#)

⁴ [Trender i transportsystemet Trafikverkets omvärldsanalys 2022](#)

4.2 INRIKTNINGAR

Kollektivtrafiken står inför flera utmaningar samtidigt som trender i omvärlden skapar nya förutsättningar att utveckla det hållbara resandet. Kollektivtrafiken ska utvecklas med kunden i fokus, såväl gällande digitala tjänster som nya transportlösningar. Blekinge är i stort behov av bättre tåginfrastruktur för regionens utveckling och kompetensförsörjning. Blekinge är en tätbefolkad region med korta avstånd vilket ger möjlighet att på ett resurseffektivt sätt utveckla kollektivtrafiken ytterligare. Nedan presenteras fem inriktningar för kollektivtrafikens utveckling i Blekinge.

4.2.1 Blekinge ska dra nytta av den tätbefolkade regionen med korta avstånd

Blekinge är ett avlångt län med lång kustremsa. Det är landets, till ytan, minsta län och är med sina 159 000 invånare landets sjätte mest tätbefolkade län. 83 procent av befolkningen är koncentrerad till tätorter (fler än 200 invånare), och 74 procent bor i orter med fler än 1 000 invånare. I Blekinge är städer och tätbebyggelse i huvudsak koncentrerad till områden vid eller nära kusten och de stora trafikflödena går också längs med denna sträcka.

De tätbefolkade områdena, samt de områdena med ett etablerat kollektivtrafikutbud är en styrka som skapar möjlighet att på ett resurseffektivt sätt utveckla trafiken ytterligare. Genom starka kollektivtrafikstråk förenklas samplanering mellan kollektivtrafik, fysisk planering och service. Den fysiska planeringen av gång, cykel och kollektivtrafik är grundläggande ur ett hela-resan-perspektiv.

4.2.2 Satsningar på Blekinges järnväg ökar tillväxten

Tågtrafikens utveckling är av stor betydelse för att förstärka den regionala utvecklingen. Närhet till storstäder skapar utveckling och tillväxt genom att näringslivets rekrytering av rätt kompetens underlättas. Blekinge är uppdelat i tre arbetsmarknadsre-

gioner; Karlskrona-Ronneby, Karlshamn-Olofström, Kristianstad-Hässleholm (i vilken Sölvesborg ingår). Tre arbetsmarknader i ett litet län som Blekinge är en utmaning, speciellt när flera sektorer söker personal med specifika kompetenser. Ett välutvecklat kollektivtrafiksystem bidrar till att knyta ihop Blekinge och koppla upp länet till närliggande regioner.

Blekinge behöver, likt andra delar av Sverige, satsa på utbyggd infrastruktur och bättre kommunikationer för att uppnå kortare restider som gynnar pendling. I Sverige har antalet lokala arbetsmarknadsregioner minskat i takt med att regionala tågtrafiksystem har byggts ut. För samhället innebär regionförstoring ökade skatteintäkter i form av högre löner men också ökad inflyttning då attraktiviteten att verka och bo i en växande region stärks.

Väl utbyggd kollektivtrafik skapar ökad valfrihet att arbeta, driva företag, utbilda sig och delta i fritidsaktiviteter i eller utanför länet. Att vara funktionellt uppkopplade till tillväxtmotorer i omkringliggande regionen kan dessutom vara en väg att kompensera för en svag befolkningstillväxt.

4.2.3 Innovation ska visa vägen

Den snabba teknikutvecklingen inom transportsektorn skapar nya möjligheter för hur kollektivtrafiken kan utformas och kombineras med andra färd sätt, vilket på sikt kan bredda spektrumet av vad kollektivtrafik är.

Regionen ska vara lyhörd och öppna för att nyttja nya digitala tjänster och transportlösningar för att öka tillgängligheten, vidga kollektivtrafikens geografiska och öka hållbarheten. Att etablera långsiktiga samarbeten med aktörer som utvecklar och testar olika typer av tjänster och produkter är betydelsefullt för att på sikt öka andelen hållbara resor i länet.

4.2.4 Kunden i fokus

Kundens behov ska driva planering- och utvecklingsarbetet av kollektivtrafiken i Blekinge. För att möta kundens förväntningar krävs ett insiktsdrivet och systematiskt analysarbete där prioriteringar och åtgärder vägs utifrån ett hela-resan-perspektiv. Det innebär att kundens behov ska beaktas i såväl utveckling av trafiklösningar, framtagande av nya tjänster och erbjudanden samt informationssystem.

4.2.5 Kollektivtrafik som resurs vid kris

Regionen är en del av Sveriges krishanteringsorganisation. Kollektivtrafikens samlade resurser med geografisk kunskap, planeringsförmåga och kapacitet i form av personal och fordon är viktiga vid såväl civila samhällskriser, större olyckor som vid militära händelser. Om en större krissituation skulle uppstå ska kollektivtrafiken vara en resurs i Regionens arbete och samarbete med ansvariga myndigheter.

4.3 VISION FÖR KOLLEKTIVTRAFIK I BLEKINGE ÅR 2050

År 2050 är det hållbara resandet norm i Blekinge. En transporteffektiv samhällsplanering och innovativa mobilitetslösningar för stad och landsbygd har gjort invånarna mindre beroende av bilen. Energieffektiva och miljösmapta trafikslag har en given plats i vardagen och cykel, samåkning och efterfrågestyrd trafik är sömlöst inkluderade i Blekinges kollektivtrafik. I Blekinges stadskärnor bidrar elbussar till en tystare stadsmiljö med renare luft.

Den positiva utvecklingen är ett resultat av en effektiv samverkan mellan Regionen och länets kommuner såväl som ett ökat intresse från näringsliv och andra samhällsaktörer som tillsammans prioriterar åtgärder för att lyfta det hållbara resandet. Tillsammans med kommunerna tar Regionen fram en regional trafikstrategi där alla trafikslag samplaneras. Planeringen av nya bebyggelse- och verksamhetsområden samordnas med kollektivtrafiken, Blekinges ungdomar reser fritt i hela länet, allt fler företag erbjuder anställda årsbiljett som personalförmån och en väl utvecklad samverkan mellan Regionen och näringslivet bidrar till ökat entreprenörskap och hållbart resande till såväl evenemang som besöksmål.

På landsbygden främjar pendlarparkering och bytespunkter byten mellan färdmedel. Satsningarna på järnvägen med nya järnvägssträckningar och 15 minuters restid mellan kuststäderna har bidragit till ökad punktlighet och effekten av en förstorad arbetsmarknadsregion har skapat god koppling till närliggande tillväxtmotorer som ger god kompetensförsörjning till länets växande näringsliv. Genom nya tågstopp i Blekinge har länets mindre orter kopplats samman och tåget är ett attraktivt pendlingsalternativ som gör att fler vill "leva, arbeta och utvecklas i Blekinge".

Kunden upplever kollektivtrafiken som tillgänglig, bekväm och enkel. Det är lätt att hitta sin resa och köpa sin biljett, såväl inom som utom länet. För kunden står kollektivtrafiken för en enklare vardag genom trygga, punktliga och prisvärda resor. Blekingetrafiken är en aktiv samhällsaktör som står för det framtida resandet.

5. MÅL

I RUSen beskrivs Regionens uppdrag *"att bidra till långsiktigt hållbar utveckling, tillväxt och ökad livskvalitet i länet"*, där ett antal delmål är direkt kopplade till och kan uppnås med hjälp av kollektivtrafiken: förbättrad infrastruktur med kortare restider, ökad öppenhet och stärkt deltagande i samhället samt ett ökat hållbart resande med minskade klimatpåverkande utsläpp. Delmålen i RUSen är en utgångspunkt för Programmet som knyter an med mottot: *"Hållbart resande tillsammans"* med det övergripande målet att andelen hållbara resor i Blekinge ska öka. Det innebär att fler ska välja att resa kollektivt, cykla eller gå.

ÖVERGRIPANDE MÅL

	BASÅR (2023)	2027	2031	MÄTMETOD
Öka andelen hållbara resor ¹	28 %	30 %	33 %	KOLLBAR ²

Det övergripande målet är inte isolerat till resande med kollektivtrafiken. Exempelvis är det positivt att den korta resan sker med gång och-/eller cykel istället för med kollektivtrafik då det bidrar till bättre folkhälsa och minskar samhällets kostnader för kollektivtrafik. Ett ökat hållbart resande syftar till att öka resandet med kollektivtrafiken där den är ett relevant alternativ för att minska vägtrafiken och skapa ett transporteffektivt samhälle. För de mindre tätbebyggda delarna av Blekinge syftar målet dels till att utveckla nya transportlösningar, dels till att minska körsträckan för personresande med bil genom exempelvis fler pendlarparkeringar i anslutning till hållplatser med bra kollektivtrafikutbud.

FOKUSOMRÅDEN

Om fler personer ska välja hållbara resor måste de både kunna och vilja resa kollektivt. För kollektivtrafiken i Blekinge är tre fokusområden med tillhörande mål identifierade, som alla ur flera perspektiv, bidrar till ett ökat hållbart resande i Blekinge.

En attraktiv kollektivtrafik

Området handlar om att utforma en kollektivtrafik i Blekinge som kunden upplever relevant och attraktiv.

Ett inkluderande Blekinge

Området handlar om att utforma en kollektivtrafik i Blekinge som kunden upplever enkel, trygg och tillgänglig.

En attraktivt Blekinge

Området handlar om hur kollektivtrafik bidrar till ett Blekinge där fler vill leva, arbeta och utvecklas. Det handlar även om att kollektivtrafiken ska vara en del i långsiktigt hållbart transportsystem.

¹ Andelen hållbara resor står för hur stor del av den totala mängden resor i Blekinge som görs med kollektivtrafik, cykel samt gång.

² Kollektivtrafikbarometern (KOLLBAR) är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning som drivs och utvecklas av Svensk Kollektivtrafik. De som intervjuas i undersökningen är ett representativt urval av invånarna i Blekinge mellan 15-85 år, både de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det. Läs mer på www.svenskkollektivtrafik.se



5.1. EN ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

Den mest grundläggande aspekten för att öka det hållbara resandet är att erbjuda en relevant kollektivtrafik, det vill säga att kunden upplever att "bussen/tåget går från där jag är, dit jag ska och när jag vill resa". En relevant trafik skapas med kundens behov i centrum där utbudet behöver kopplas både till geografiska förutsättningar samt syftet med resan. En relevant trafik innebär ett linjenät och en tidtabell som stämmer väl överens med de tillfällen som majoriteten har behov av att resa. Även relativ restid är en stark faktor som påverkar relevansen, ju mer restiden för kollektivtrafiken kan konkurrera med bilresan desto mer attraktivt blir erbjudandet för de som har möjlighet att välja.

Det mest övergripande och heltäckande måttet på kundens upplevelse av kvaliteten i kollektivtrafiken är andelen nöjda kunder. Blekingetrafiken har under de senaste åren haft en hög kundnöjdhet för både allmän och särskild kollektivtrafik och befinner sig i översta skiktet i riket - en nivå som ska bibehållas.

Att arbeta för hög kundnöjdhet kräver ett kontinuerligt och långsiktigt arbete med att dels skapa en relevant trafik, dels förbättra den upplevda punktligheten, det vill säga att kunden kan lita på att komma fram i tid. Punktlighet är en av de faktorer som påverkar kundnöjdheten i störst utsträckning. Likaså är det betydelsefullt att arbeta med bilden av kollektivtrafik i allmänhet och bilden av Blekingetrafiken i synnerhet. Målet om allmänhetens nöjdhet syftar till att de som i nuläget reser mer sällan eller inte alls, ska ha en positiv uppfattning om Blekingetrafiken. Genom att samhället har en positiv bild av kollektivtrafiken i Blekinge ökar sannolikheten att fler börjar resa. Blekingetrafiken befinner sig i toppskiktet i riket gällande allmänhetens nöjdhet och ska aktivt arbeta för att bibehålla den höga nivån.

En del av att skapa en attraktiv kollektivtrafik är att utöka utbudet till områden där bebyggelsestrukturen är utformad från kollektivtrafikens behov och förutsättningar. Gatunätets struktur och bebyggelsens täthet är helt avgörande för både turtäthet och framkomlighet i kollektivtrafiken.

Ny och relevant trafik kan inte komma till stånd enbart med hjälp av biljettintäkter. Trafikkostnaderna i Blekinge är låga i förhållande till övriga regioner. Sedan skatteväxlingen år 2019 har ingen ny trafik tillkommit utan trafiken har i stället minskat.

Modellen för hur kollektivtrafiken i Blekinge finansieras behöver ses över. Kostnadstäckning kan vara ett instrument att mäta kostnaderna i kollektivtrafiken, men kan inte tillämpas på enskilda turer utan måste ses i ett systemsammanhang. Exempelvis tenderar ny trafik att ha en låg kostnadstäcknings-

grad vilket innebär att kostnadstäckningen behöver ses som en helhet om det ska vara möjligt att utöka trafiken. På samma sätt tillåts viss trafik över länsgräns ha låg kostnadstäckning då det möjliggör arbets- och studiependling samt tjänsteresor som bidrar till Blekinges utveckling och kompetensförsörjning.

Målet är att på sikt öka kostnadstäckningsgraden för att samhällets resurser ska användas effektivt och att vi ska kunna erbjuda en attraktiv kollektivtrafik till fler.

MÅL FÖR EN ATTRAKTIV KOLLEKTIVTRAFIK

	BASÅR (2023)	2027	2031	MÄTMETOD
Andel nöjda kunder ¹ i allmän kollektivtrafik	70 %	70 %	70 %	Kollbar
Andel nöjda kunder ² i särskild kollektivtrafik	94 %	92 %	92 %	Anbar ³
Andel nöjd allmänhet ⁴	58 %	59 %	60 %	Kollbar
Punktlighet ⁵	49 %	57 %	57 %	Kollbar
Kostnadstäckningsgrad	38 %	>38 %	>38 %	⁶
Skattekronor per invånare som Blekinge satsar på kollektivtrafiken	2058 (2044 ⁷)	Rikets median	Rikets median	Trafa ⁸

¹ **Kunder** består av ett representativt urval av invånarna i Blekinge mellan 15–85 år, som använder kollektivtrafiken minst en gång i månaden. **Andel nöjda kunder** är de som på en femgradig skala ger 4 eller 5 i betyg på frågan "Hur nöjd är du sammanfattningsvis med Blekingetrafiken?"

² **Kunder** består av resenärer i särskild kollektivtrafik, det vill säga färdtjänst- och sjukresor. **Andel nöjda kunder** är de som på en femgradig skala, ger 4 eller 5 i betyg på frågan "Vilket sammanfattande betyg vill du ge för hela resan om du tänker på beställning, upphämtning och avlämning?"

³ **ANBARO** är Svensk kollektivtrafiks barometer för anropstyrd trafik. Intervjuer genomförs dagligen året runt per telefon, dagen efter genomförd resa. Läs mer på www.svenskkollektivtrafik.se

⁴ **Allmänhet** består av ett representativt urval av invånarna i Blekinge mellan 15–85 år, av de som använder kollektivtrafiken och de som inte gör det.

⁵ **Punktlighet** mäts utifrån andel kunder som instämmer och instämmer helt på påståendet "Jag kan lita på att jag kommer fram i tid när jag reser med Blekingetrafiken".

⁶ Kvoten i procent av totala intäkter, exklusive kommun-, region- och stadsbidrag för allmän kollektivtrafik genom totala kostnader för den allmänna kollektivtrafiken.

⁷ Siffran inom parantes avser basår för rikets median.

⁸ Trafikanalys, www.trafa.se

5.2. ETT INKLUDERANDE BLEKINGE

Kollektivtrafiken i Blekinge ska vara enkel, trygg, inkluderande och ska tillgodose ett grundläggande behov av tillgänglighet. Upplevelsen av en enkel och trygg kollektivtrafik innefattar inte enbart själva kollektivtrafikresan utan även vägen till och från hållplats/station, information samt kännedom om hur ett biljettköp genomförs.

Alla fordon på land i linjetrafik ska fortsatt vara tillgänghetsanpassade och alla boende på fastland

med farbar väg ska ha möjlighet att använda kollektivtrafiken för att utträta resor som omfattar samhällsservice, det vill säga resor till och från vård, handel och fritidsaktiviteter.

För att kollektivtrafiken ska vara ett relevant alternativ krävs ett grundläggande turutbud och en geografisk tillgänglighet. 70 procent av hushållen i Blekinge ska ha ett utbud av minst 10 avgångar till och från centralorten helgfri vardag.

MÅL FÖR ETT INKLUDERANDE BLEKINGE				
	BASÅR (2022)	2027	2031	MÄTMETOD
Andel blekingebor på fastlandet med farbar väg som ska ha tillgång till kollektivtrafik i någon form	100 %	100 %	100 %	Regelverk ¹
Andel hushåll i Blekinge som ska ha tillgång till ett utbud av minst 10 avgångar till/från centralorten helgfri vardag	72,5 %	70 %	70 %	GIS-data + Trafikplanering ²
Andel trygga kunder i allmän kollektivtrafik ³	78 %	80 %	80 %	Kollbar
Andel trygga kunder i särskild kollektivtrafik ⁴	87 %	88 %	90 %	Anbarο
Andel kunder som upplever det enkelt att resa med allmän kollektivtrafik ⁵	79 %	80 %	80 %	Kollbar
Fordon på land i linjetrafik ska vara tillgänglighetsanpassade	100 %	100 %	100 %	Miljö- och fordonsdatabas
Antal stora hållplatser med tillgänglighetsanpassning och normal servicenivå	130 st	135 st	141 st	Uppföljning

¹ Gällande regelverk för Närtrafik och allmän kollektivtrafik.

² Andelen hushåll i Blekinge som har max 1 000 meter gångväg till en hållplats med 10 eller fler avgångar till/från centralorten.

³ **Trygghet** mäts utifrån andel kunder som instämmer och instämmer helt på påståendet "Det känns tryggt att resa med Blekingetrafiken".

⁴ **Trygghet** mäts utifrån andel kunder som på en femgradig skala, ger 4 eller 5 i betyg på frågan "Vilket betyg vill du generellt ge tryggheten när du gör en färdtjänstresa/sjukresa".

⁵ **Enkelhet** mäts utifrån andel kunder som instämmer och instämmer helt på påståendet "Det är enkelt att resa med Blekingetrafiken".

5.3. ETT ATTRAKTIVT BLEKINGE

Kollektivtrafiken i Blekinge ska ha låg miljö- och klimatpåverkan och vara en del i ett långsiktigt hållbart transportsystem. I detta innefattas effektiv trafik och hållbara drivmedel med låg klimatpåverkan. Den regionala utvecklingsstrategin framhäver länets utveckling gällande såväl livskvalitet som hållbarhet och ekonomisk utveckling.

Ambitionen att knyta ihop Blekinge och skapa en god koppling till tillväxtmotorer i grannlänerna är nyckelfaktorer. Krav på bättre långväga kommunikationer ger en mycket tydlig bild av att tågtrafiken behöver utvecklas. Samtidigt kräver nya invånare ett effektivt regionalt och lokalt transportsystem där kollektivtrafiken också har en viktig roll.

MÅL FÖR ETT ATTRAKTIVT BLEKINGE

	BASÅR (2022)	2027	2031	MÄTMETOD
Andel hållbart drivmedel i allmän kollektivtrafik på land	100 %	100 %	100 %	Miljö och fordonsdatabas
Andel hållbart drivmedel i färdtjänst och sjukresor	0 %	40 %	100 %	Miljö och fordonsdatabas
Tågstrategiskt underlag för minskad restid med tåg genom Blekinge (15 minuter mellan kuststäderna i Blekinge).	-	KLART	KLART	Antaget ¹

5.4. ATT HANTERA MÅLKONFLIKTER

För att Programmets mål ska uppnås krävs både prioriteringar och samverkan mellan Regionen, kommuner, myndigheter och andra aktörer i Blekinge. Prioritering av ett mål framför ett annat kommer att behöva göras och eventuella målkonflikter inom respektive aktörs verksamhet kommer att beröras. Det innebär att en enskild aktör utifrån sitt uppdrag behöver ställa åtgärder mot varandra.

Ett exempel på målkonflikt är utveckling av nya kollektivtrafikprodukter som ska leda till en ökad geografisk tillgänglighet vilket initialt kan medföra en lägre kostnadstäckningsgrad för att på sikt öka

densamma. För att kollektivtrafiken ska förflyttas i rätt riktning kommer fokus att variera från ett år till ett annat.

Kostnadstäckningsgraden utgör även en målkonflikt utifrån arbetsmarknadsförstoring, fler av de trafikslag som bidrar till arbetsmarknadsförstoring har låg kostnadstäckningsgrad. De möjliggör resor över länsgräns med hög frekvens, men inte alltid så högt resande. Det är först med kortare restider som resandet kan öka och kostnadstäckningen bli bättre. Tillgängligheten till kollektivtrafik i samhället påverkar den ekonomiska utvecklingen genom att möjliggöra arbete, studier, service och fritidsaktiviteter.

¹ Målet innebär att ett tågstrategiskt underlag ska vara antaget år 2027.



6. GENOMFÖRANDE

För att öka andelen hållbara resor i Blekinge behöver kollektivtrafiken upplevas som ett konkurrenskraftigt och relevant alternativ. Det är kundens upplevelse av hela resan, från dörr till dörr, som är i fokus. Individens val av färdmedel avgörs långt före resan och bygger på en mängd faktorer där allt ifrån infrastruktur och samhällsplanering till trygghet och service samt restid, biljettpris och biljettköp är avgörande.

Att skapa en attraktiv kollektivtrafik förutsätter att flera aktörer samordnar sina åtgärder och arbetar strategiskt och systematiskt för hela Blekinge. Kollektivtrafiken är beroende av att integreras tidigt i samhällsplaneringen på såväl kommunal och regional som nationell nivå. Framför allt är kommunernas översiktsplaner och detaljplaner avgörande för utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur.

Programmets mål kan inte nås av en isolerad aktör, men genom samarbete mellan Regionen, Blekinges kommuner, Trafikverket och andra intressenter är det möjligt att skapa förutsättningar för ett ökat hållbart resande. I avsnitt 7 och i bilaga 4 beskrivs former för samverkan. I följande avsnitt beskrivs områden som är prioriterade för det hållbara resandet i Blekinge.

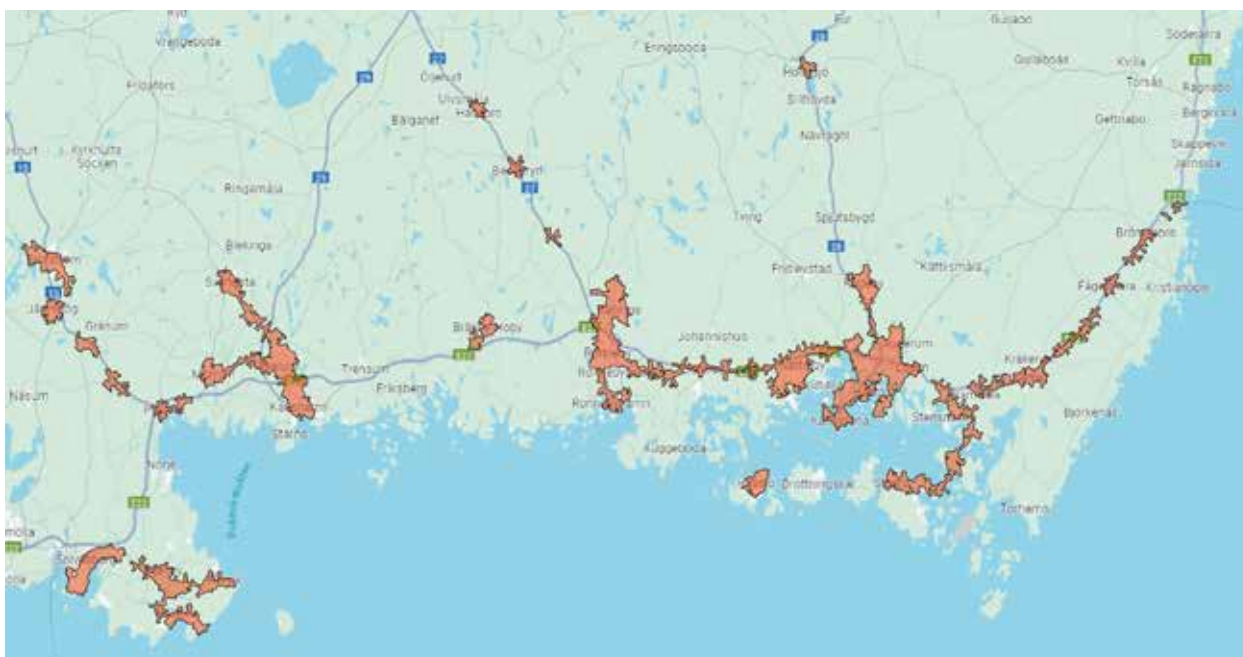


6.1 EN RELEVANT OCH RESURSEFFEKTIV TRAFIK

Målet är att 70 procent av Blekinges hushåll ska ha tillgång till ett utbud av minst 10 avgångar till och från centralorten helgfri vardag vilket innebär att kollektivtrafiken i Blekinge har en grundläggande nivå med ett relevant och konstant utbud.

En betydande del av trafiken syftar till att möta behovet av skol- och arbetspendling och är koncentrerad till morgon och eftermiddagen. Detta behov är och kommer fortsatt vara grunden till flertalet av kollektivtrafikstråken i Blekinge.

Blekinges grundläggande kollektivtrafikstråk skapar en stabilitet och pålitlighet över tid för både kund och kommun. I befintlig bebyggelse innebär ett stomnät en potential för ökad turtäthet. En relevant och resurseffektiv trafik behöver samtidigt ses i förhållande till Blekinges geografi, demografi och infrastruktur. Resandeunderlaget för trafiken till och från landsbygden är litet, men viktigt och det är inte en ambition att skapa ett turutbud som konkurrerar med bilen vid varje tillfälle. Den allmänna kollektivtrafiken på landsbygden ska bibehålla en servicenivå som täcker behovet att pendla till skola, arbete och service och parallellt ska kompletterande alternativ för att öka mobiliteten utvecklas.



Inom kartans rödmarkerade områdena är det från hushållet max 1 000 meter gångavstånd enligt vägnätet till en hållplats, station eller brygga som har minst 10 avgångar till och från kommunens centralort helgfri vardag. Dessa områden innehåller 72,5 % av Blekinges hushåll. (2023)

6.1.1 Framkomlighet viktig för kollektivtrafikresandet

För att skapa rätt förutsättningar för att invånare ska välja hållbart resande krävs en genomtänkt samhällsplanering där kollektivtrafiken prioriteras. God fysisk framkomlighet påverkar restider, punktlighet och kostnad för att bedriva trafiken samt kostnadstäckningsgrad positivt, vilket stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft. Åtgärder som påverkar restiden är en av de faktorer som har störst inverkan på individens benägenhet att skifta färdmedel. Genom exempelvis prioriterade trafiksignaler, bussfiler och borttagna parkeringar längs busslinjen uppnås viktiga parametrar i den fysiska infrastrukturen som får stor effekt för kundens upplevelse av resan.

Blekingetrafiken ska bidra med kunskap och möjliga lösningar till berörda kommuner, myndigheter och aktörer i Blekinge för att:

- förbättra busstrafikens framkomlighet i vägnätet
- öka tillgängligheten till och från hållplatser
- verka för gena körvägar genom bostads- och arbetsplatsområden
- utveckla goda hållplats- och stationslägen som samspelar med den omgivande bebyggelsen och möjliggör anslutningar till andra färdmedel

Vidare ska Blekingetrafiken aktivt arbeta med trafikföretag gällande körsätt, fordonens kvalitet och trafiksäkerhet.

6.1.2 Resurseffektiv trafik

En jämn och hög beläggning är eftersträvansvärt både ur ett ekonomiskt och ekologiskt hållbarhetsperspektiv. Blekinge har en resurseffektiv kollektivtrafik med en hög marknadsandel och en hög kundnöjdhet. Att bibehålla det befintliga utbudet av kollektivtrafik är viktigt samtidigt som ett kontinuerligt arbete krävs för att säkerställa balansen mellan utbud och efterfrågan samt tillgängliga resurser. Förbättrad tillgänglighet och turtäthet är

en förutsättning för att öka det hållbara resandet vilket i förlängningen bidrar till ökade biljettintäkter och möjlighet att utveckla och optimera utbudet ytterligare.

För att bibehålla och utveckla tillgängligheten samt öka kapaciteten för större andel hållbara resor behövs stärkt offentlig finansiering.

Blekingetrafiken ska verka för:

- att ständigt optimera och utveckla kollektivtrafiken
- att successivt höja kostnadstäckningsgraden
- att nya linjer tillåts ha en lägre kostnadstäckningsgrad under en etableringsfas
- att anpassa kollektivtrafiken till säsongvariationer

6.1.3 Attraktiva bytespunkter

När nya bebyggelse- och verksamhetsområden utvecklas krävs att behovet av cykelstråk, kollektivtrafik och bytespunkter samordnas. Strategiskt viktiga platser i Blekinge, strategiska noder, ska fortsätta utvecklas i samarbete mellan Regionen och länets fem kommuner i syfte att underlätta byten mellan olika färdmedel, där kollektivtrafiken är en viktig del. Det är kommunernas och Trafikverkets ansvar att bygga den infrastruktur som är nödvändig.

Blekingetrafiken ska bidra med kunskap och möjliga lösningar till berörda kommuner, myndigheter och aktörer i Blekinge för att:

- samordna planering av bebyggelse- och verksamhetsområden med hållbart resande
- skapa goda förbindelser till och från hållplats och/eller station
- underlätta byte mellan färdmedel så att en så stor andel som möjligt av resan kan ske hållbart även för länsöverskridande resor

6.1.4 Blekingetrafiken som mobilitetsaktör

Blekingetrafiken ska vara en aktiv aktör i utveckling och implementering av kombinerade mobilitetstjänster och verka för att ta fram koncept, modeller och metoder för affärs- och innovations samarbeten mellan offentliga och privata aktörer. Den utveckling som sker inom kombinerad mobilitet har potential att genom nya innovationer öppna upp för nya möjligheter för Blekinge som helhet och inte minst utanför tätorterna. Exempelvis kan mobilitetstjänster kombinera olika lösningar som till exempel cykeluthyrning, samåkning, tredjepartslösningar för försäljning av biljetter, pendlarparkeringar, cykelgarage, taxi, bilpoolssystem, för att en totalt sett bättre tillgänglighet för regionen som helhet skapas.

Blekingetrafiken ska:

- agera för att möjliggöra och främja samverkan mellan privat och offentlig sektor till exempel genom samarbete med aktörer som utvecklar, tillämpar och utvärderar kombinerade mobilitetstjänster
- arbeta för ett utökat helhetsansvar för hållbar mobilitet i regionen avseende transportlösningar, infrastruktur och beteendepåverkande åtgärder



6.2 MED KUNDEN I FOKUS

Planering, utveckling och drift av kollektivtrafiken i Blekinge ska ske med kunden i fokus, där såväl befintliga som potentiella kunders upplevelse ska tas i beaktande. För att uppnå målen för ett inkluderande Blekinge ska kollektivtrafiken utgå ifrån ett hela-resan-perspektiv där individens behov och förutsättningar ska vara drivande i utvecklingen av såväl fysiska som tekniska åtgärder.

Upplevelsen av kollektivtrafiken innefattar inte enbart själva resan utan även möjligheten att få information om resan, köpa biljett, ta sig till och från hållplatsen/stationen, byta mellan linjer och trafikslag samt att efter resan ansluta till sitt slutmål. Att hela resan upplevs som trygg, enkel och tillgänglig bidrar till social- och ekonomisk hållbarhet och en ökad jämlikhet där fler kan delta i samhället. Att utgå från hela-resan-perspektivet kräver samverkan med såväl intresseorganisationer, kommuner som Trafikverket.

6.2.1 Tillgänglighetsanpassning bidrar till ökad rörelsefrihet

Kundens upplevelse av tillgänglighet inkluderar allt från gång- och cykelstråk från hemmet till hållplatsen, hållplatsens utformning (se bilaga 3), tillgång till information före, under och efter resan, fordons utformning samt gång- och cykelstråk till slutdestinationen. Kollektivtrafiken i Blekinge ska anpassas så att den kan användas av så många som möjligt för att bidra till en ökad rörelsefrihet och självständighet. Alla fordon på land ska fortsatt vara tillgänglighetsanpassade och båttrafiken ska anpassas i den mån det är möjligt både avseende fartyg och angoringsplatser.

Arbetet med att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning inriktas i första hand på resenärer med nedsatt rörelseförmåga, nedsatt syn och nedsatt hörsel, givet att åtgärder för bättre tillgänglighet är positivt för alla kunder.

Blekingetrafiken ska bidra med kunskap om möjliga lösningar samt samverka med berörda kommuner, myndigheter, trafikföretag, kunder och aktörer i Blekinge för att:

- tillgänglighetsanpassa hållplatser, stationer och bryggor/angöringsplatser
- tillgänglighetsanpassa fordon

6.2.2 Komfort och kvalitet

Kundens upplevelse av en attraktiv kollektivtrafik påverkas av resans komfort. Det är viktigt att ha en genomgående god kvalitet i alla delar av kollektivtrafiksystemet samtidigt som en god komfort behöver definieras och vägas utifrån resans längd, trafikslag och antal byten. Exempelvis är sätenas komfortnivå av större betydelse för långa resor, servicenivån av hållplatsen viktigare vid byten och flexytans storlek för barnvagn och rullator viktigare i stadstrafiken. Komforten ombord är av stor betydelse för hur kundens individuella nytta av resan upplevs där många kunder fyller restiden med mer värden som läsa, lyssna på musik, arbeta eller göra läxor.

Under 2025 införs nya bussar med högre kapacitet och komfort där bland annat service som Wi-Fi och eluttag ombord är normalstandard. Under 2026 införs nya Krösatåg med förbättrad tillgänglighet och ökad komfort.

Blekingetrafiken ska verka för en förbättrad kvalitet i kollektivtrafiksystemet:

- förbättrad komfort ombord på Öresundståg
- förbättrad uppkoppling ombord
- införa servering eller möjlighet att köpa mat och dryck på Öresundståg
- direkttåg i pendlingsläge mellan Karlskrona-Växjö/Alvesta

6.2.3 Enkelhet som ledord

Kundens upplevelse av enkelhet innefattar allt ifrån ett attraktivt linjenät som är lätt att förstå, att det är enkelt att byta mellan linjer och trafikslag, köpa biljett samt hitta information före, under och efter resan. Kundens krav på enkelhet ökar i takt med att den tekniska utvecklingen erbjuder nya möjligheter, både sett till information och betalmöjligheter. Kundens behov ska vara ledstjärna för utveckling av information- biljett och betalsystem där målet är att rationalisera, förenkla och erbjuda self- service-lösningar för resor inom och utom länet.

6.2.4 Upplevelsen av trygghet

Kundens upplevelse av trygghet ska utgå utifrån ett hela-resan-perspektiv med kundens behov och förutsättningar i fokus. Betydelsefulla aspekter av trygghet är punktlighet, störningsinformation, fordonens kvalitet, trafiksäkerhet, körsätt och bemötande. Blekingetrafiken ska arbeta aktivt med Trafikföretagen för att kunden ska uppleva resan som trygg.

Tågtrafikens tillförlitlighet är särskilt viktigt för tryggheten och det är ett område där trafik- och störningsinformationen behöver bli bättre. Att arbeta med att minimera konsekvenserna av förseningarna likväl som att informera har blivit allt viktigare för att kunderna ska fortsätta åka med tågtrafiken.

Blekingetrafiken ska, tillsammans med trafikföretag, intresseorganisationer, kommuner och Trafikverket arbeta för att:

- förbättra störningsinformation
- förbättra ersättningstrafik
- hållplatser och stationer ska upplevas trygga
- resan ska upplevas trygg



6.2.5 Barn och unga i kollektivtrafiken

Kollektivtrafiken i Blekinge ska bidra till en jämlik vardag för Blekinges invånare, inte minst för att stärka barn och ungas deltagande i samhället. Aktiviteter och sociala kontakter bidrar till en meningsfull fritid och ska vara tillgängliga för så många som möjligt.

Blekingetrafiken ska aktivt arbeta med att förare och ombordpersonal utbildas i god service, där mötet med barn och ungdomar har extra fokus. Vidare ska barn och unga veta vilka rättigheter och skyldigheter de har i kollektivtrafiken. Målet är att kollektivtrafiken inte bara ska vara det tvingande valet utan det självklara valet för barn och unga.

Blekingetrafiken ska arbeta aktivt med barn och unga för att de ska välja att resa hållbart såväl när de är unga som i vuxen ålder.

6.2.6 Kommunikation och marknadsföring

Blekingetrafiken ansvarar för såväl resenärsinformation som kommunikation och marknadsföring av kollektivtrafiken i Blekinge. Tydlig resenärsinformation före, under och efter resan underlättar användningen av kollektivtrafik och skapar goda förutsättning för kundens upplevelse av trygghet. Medan resenärsinformation främst riktas till befintliga och nya kunder syftar marknadsföring dels till att rekrytera nya kunder, dels påverka allmänhetens nöjdhet av kollektivtrafiken och varumärket Blekingetrafiken.

Mobility management

Det finns potential att flytta resande från bil till mer hållbara resor genom mjuka åtgärder som syftar till att förändra attityder och resebeteende, vilket ofta benämns mobility management. Syftet är att påverka resan innan den har börjat, en metod som såväl kommuner, intresseorganisationer, näringsliv som Blekingetrafiken kan arbeta efter. Blekingetrafiken tillämpar metoden genom att proaktivt arbeta med information och marknadsföring för att dels öka andelen hållbara resor, dels öka allmänhetens kännedom om kollektivtrafiken och varumärket

Blekingetrafiken. Exempel på beteendepåverkande åtgärder som informationskampanjer som riktas till geografiska områden samt prova-på-biljetter till bilister tros kunna flytta tre procent av biltrafiken till andra transportslag.¹

Insikts-och datadrivna kommunikationsinsatser

Vidare finns det en stor potential att öka resandet hos potentiella och befintliga kunder genom en ökad insikts- och datadriven kommunikation där metodiken utgår ifrån kundens res- och köpbeteende. Teknikutvecklingen bidrar med nya möjligheter för kommunikation- och marknadsföring där digitala kanaler erbjuder löpande uppföljning som systematiskt kan verifiera eller dementera önskad effekt och förändring.

Bygga kundrelationer

Blekingetrafiken ska vara en närvarande aktör i Blekinge och finnas på plats där kund och allmänhet är. Eventmarknadsföring är ett effektivt verktyg som bidrar till besöksnäring genom att information om kollektivtrafiken integreras med interaktion och upplevelse. Blekingetrafiken ska samarbeta med såväl kommun som näringsliv för att främja det hållbara resandet i anslutning till besöksnäringen.

6.2.7 Verktyg för att premiera den hållbara resan

Genom fysiska och ekonomiska åtgärder kan den hållbara resan premieras, kollektivtrafiken gynnas, samhällets kostnader minska och andelen hållbara resor öka. Blekingetrafiken ska samverka med berörda kommuner, myndigheter, och aktörer om:

- framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken
- framkomlighetsåtgärder för cykel
- parkeringspolicy
- skatteregler
- reseavdragsregler

¹ www.k2centrum.se/sites/default/files/fields/field_bifogad_fil/att_styra_mot_okad_kollektivtrafikandel_k2_research_2015_2.pdf



6.3 ETT ATTRAKTIVT BLEKINGE

För att uppnå en långsiktig hållbar utveckling, tillväxt och ökad livskvalitet i länet behöver Blekinge utvecklas till en större arbetsmarknadsregion med god uppkoppling till närliggande tillväxtmotorer. Ett välutvecklat kollektivtrafiksystem bidrar både till att knyta ihop Blekinge och koppla ihop länet med närliggande regioner. Det är en förutsättning för att tillgodose näringslivets och invånarnas behov samt bidra till Blekinges kompetensförsörjning. Väl utbyggda kommunikationer med korta restider som gynnar pendling ökar valfriheten vid val av boende och gör det möjligt att kunna arbeta, driva företag, utbilda sig samt delta i fritidsaktiviteter i eller utanför länet.

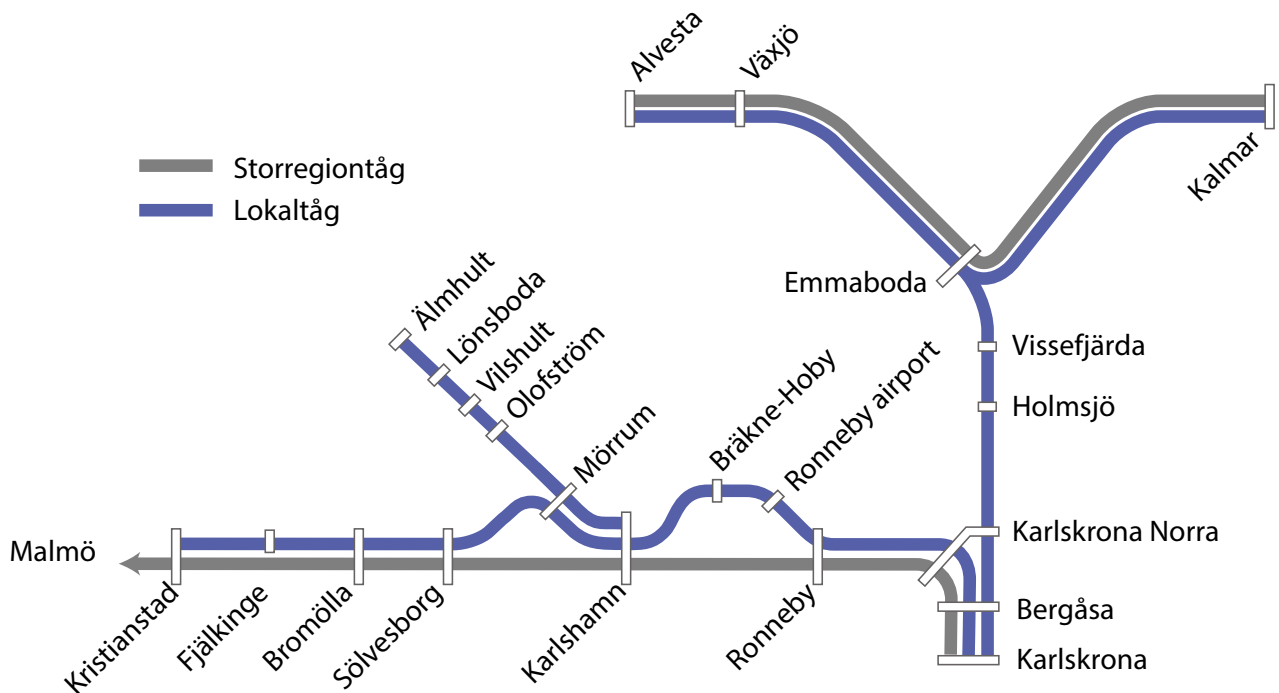
För att utveckla kollektivtrafiken i Blekinge krävs en god samverkan mellan berörda aktörer. Det är tillsammans, där trafikutveckling, infrastruktur och samhällsutveckling går hand i hand, som ett helhetstänk skapas i framtagandet av resurseffektiva och attraktiva lösningar.

6.3.1 Satsningar på Blekinges tågtrafik

Behovet av en förbättrad järnväg är avgörande för Blekinges utveckling och kraftfulla satsningar krävs för att dels korta restiderna, dels utveckla resandet vid de befintliga stationerna. Tågtrafiken i Blekinge har fått en försämrad konkurrenskraft, i takt med att E22 har byggts ut och genererat kortare restider och bättre trafiksäkerhet för biltrafiken har de investeringar som gjorts i järnvägen inte lett till en kortad restid.

För att nå mål om kortare restider och en ökad lokal tillgänglighet (fler trafikerade stationer) behövs två tågssystem:

- ett tågssystem som binder samman stora och mindre tätorter i Blekinge
- ett tågssystem som är snabbt och inte stannar så ofta.



Karta: Tunnelbanekarta över framtidens tågssystem.

Utveckla de mindre orterna

Blekinge ska ha ett tågsystem som utvecklar de mindre orterna längs järnvägen och ökar möjligheterna för fler orter att få järnvägstrafik.

Nya järnvägssträckor längs Blekinge Kustbana är en förutsättning för att utveckla nuvarande sträckning för fler tågstopp. Sydostlänken förlängs till Blekinge kustbana där ambitionen är att persontåg ska trafikera angivna stationer.¹

Kortare restider och regionförstoring

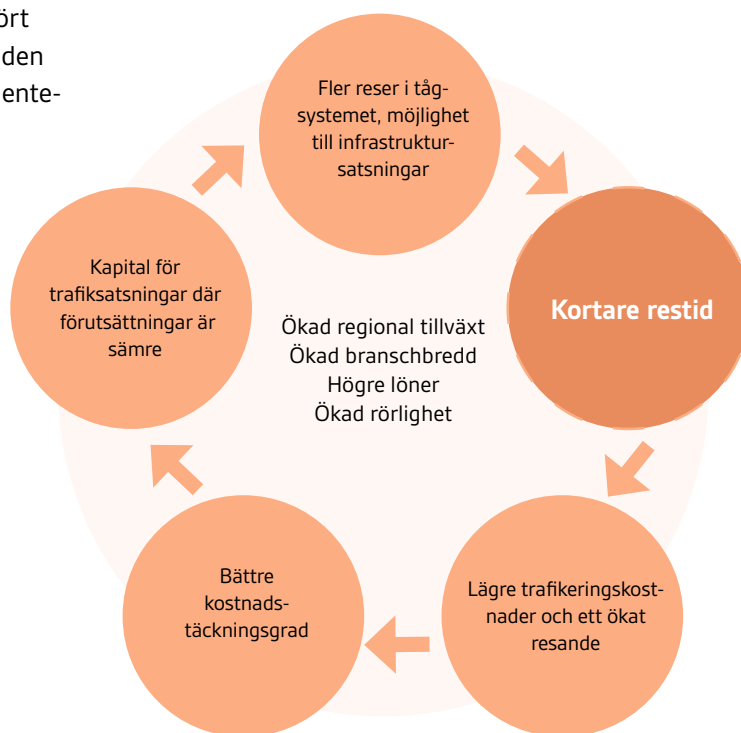
Det bästa verktyget för regionförstoring är regional tågtrafik som kan erbjuda kortare restider. Att korta restiden för tågtrafiken i Blekinge är ett omfattande och långsiktigt arbete som är beroende av Trafikverkets prioritering av Blekinges infrastruktur.

Målbilden är att korta restiderna till max 15 minuter mellan kuststäderna i Blekinge, vilket innebär att Sölvesborg kan nå Lund på en timme och Karlskrona kan nå Malmö på två timmar. En kraftig minskning av restiderna genom länet förbättrar möjligheterna för Sölvesborg, Karlshamn och Ronneby att stärka kopplingen mot Kristianstad och Skåne samt möjligheterna att pendla inom länet och därmed kraftigt förbättra möjligheterna till regionförstoring. Genom att förkorta restiderna genom Blekinge kan en del av det restidshandikapp som finns jämfört med många andra regioner överbryggas. Restiden har betydelse då den påverkar konkurrensen gentemot andra regioner.

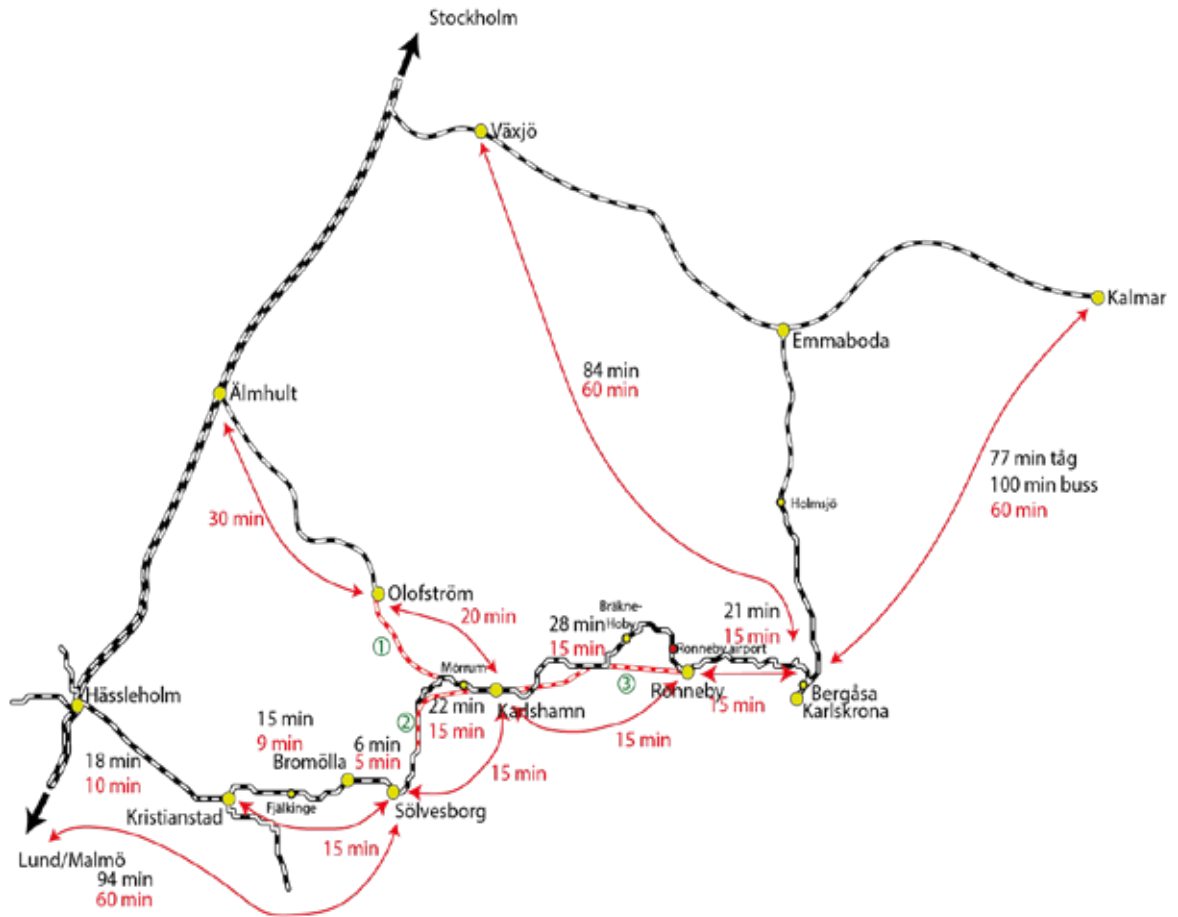
Om restiden minskas ger det ett ökat resande men också minskade kostnader och stärkt ekonomi. Minskade kostnader och ökade intäkter skapar möjligheter att ytterligare minska restiderna, tågen fungerar som regionförstorare med ökad regional tillväxt, ökad branschbredd, högre löner, ökad rörlighet och bättre offentliga finanser. Det som brukar beskrivas som det positiva hjulet (se figur). Det är viktigt att Blekinge också kan komma in i det positiva hjulet annars riskerar invånare i Blekinge enbart få högre kostnader och att hjulet snurrar på fel håll.

Blekinge, Kalmar och Kronoberg förbinds med både väg och järnväg. Här krävs förstärkningar i infrastrukturen men också attraktivare trafikerbjudande. En ombyggd E22 ger möjligheter till snabbare bussförbindelser mellan Karlskrona och Kalmar. Samtidigt skulle direktgående tågtrafik mellan Karlskrona och Växjö ge bättre förutsättningar för pendling. Den långsiktiga ambitionen är att länsgränserna inte ska märkas för resenären.

Figur: "Det positiva hjulet"



¹ I beslutad Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033



PRIORITERADE OCH PÅGÅENDE INFRASTRUKTURSATSNINGAR

För att nå dessa kvaliteter i tågtrafiken krävs åtgärder på lång och kort sikt såväl i infrastrukturen som i trafikeringen av tågtrafiken:

1. Pågående åtgärder – Sydostlänken byggs för persontrafik. Kapacitetsåtgärder Blekinge kustbana med nytt mötesspår.
2. Ny järnväg Karlshamn-Sölvesborg införs i kommande nationell plan som en första etapp med målet att bygga ny järnväg med 15 minuters restid mellan kuststäderna i Blekinge.
3. Ny järnväg-Ronneby Karlshamn som en andra etapp i nationell plan efter genomförd åtgärd Karlshamn-Sölvesborg med målet att bygga ny järnväg med 15 minuter mellan kuststäderna i Blekinge.

MÅLBILD

- 15 minuter restid mellan kuststäderna i Blekinge
- Karlskrona – Malmö
Idag: 2:44 Målbild: 2 timmar
- Sölvesborg – Lund
Idag: 1:34 Målbild: 1 timme

*Läsanvisning av karta:
Dagens restider redovisas i svart.
Målbild redovisas i rött*

Regionen är vidare positiva till åtgärder i andra län som skapar effekter i Blekinge. Exempel är dubbelspår Hässleholm – Kristianstad, stationsupprustning av Emmaboda station, ny kapacitet byggs mellan Malmö och Stockholm samt dubbelspår mellan Alvesta och Växjö.

6.3.2 Unika möjligheter i skärgården

Att bo och leva i skärgården och arbeta i staden är en del av Blekinges unika erbjudande och möjliggörs med båttrafik året runt till några av Blekinges största öar. Tillsammans med länets kommuner satsar Blekingetrafiken på att skapa ett attraktivt erbjudande för turister och fritidsresenärer. Blekinges skärgårdstrafik har unika möjligheter att bidra till turismnäringen och locka nya målgrupper till Blekinge. Blekingetrafiken ska tillsammans med kommunerna verka för att trafiken ska bli ännu mer attraktiv och tillgänglig för alla.

Skärgårdstrafiken har stor potential att utvecklas i en mer hållbar riktning samtidigt som det också finns flera utmaningar kopplat till framför allt energieffektivitet och drivmedel. För att nå målet om en mer hållbar skärgårdstrafik behöver transporterna i skärgården på sikt utvecklas mot dels miljövänligare fartyg och drivmedel, dels en god beläggning på turer. Under programperioden kommer skärgårdstrafiken i Blekinge att upphandlas.

6.3.3 Samverkan med besöksnäringen

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll för Blekinges besöksnäring, dels genom kommunikationer till och från Blekinge, dels genom att tillgängliggöra populära besöksmål såväl på land som i skärgården. Kollektivtrafiken och besöksnäringen har gemensamma målgrupper och kan genom en fördjupad samverkan bidra till att en ännu starkare besöksdestination skapas.

Under programperioden ska samverkan mellan Blekingetrafiken och besöksnäringen fördjupas gällande satsningar, samarbeten och informationsinsatser. Ambitionen är att det kollektivtrafikutbud som finns idag ska användas i större utsträckning för att bidra till ett mer hållbart resande samtidigt som det utvecklar Blekinges besöksnäring. Blekinges varumärke och position på marknaden behöver tydliggöras för att fler ska vilja leva, arbeta, etablera verksamhet och besöka länet.



6.3.4 Hållbara resor för klimat och miljö

Åtgärder för att skydda miljön berör samtliga fokusområden, men främst *Ett attraktivt Blekinge*, där målen att bibehålla andelen hållbart drivmedel i kollektivtrafiken samt att öka andelen hållbart drivmedel i den färdtjänst och sjukresor är direkta åtgärder för miljön. Ett hållbart resande är energieffektivt då det minskar klimat- och miljöpåverkan och bidrar till mindre hälsopåverkande buller och utsläpp samt minskar samhällets kostnader. Att kontinuerligt arbeta för att öka andelen hållbara resor i Blekinge samt förbättra beläggningen i kollektivtrafiken bidrar till en ökad miljönytta.

Kollektivtrafiken i Blekinge ska vara föregångare gällande hållbara resor. Ett stort steg i denna riktning är introduktionen av el-bussar år 2025, där majoriteten av fordonen är eldrivna vilket bidrar till ökad energieffektivitet, minskat buller och minskade utsläpp. Blekinges tågtrafik är elektrifierad och

drivs med förnybar el, år 2026 införs nya energieffektiva Krösatåg och dialog pågår för att minska båttrafikens utsläpp.

De fordon som idag används för färdtjänst- och sjukresor samt i närtrafiken drivs idag med icke hållbara drivmedel. Just resor som utförs med personbilar och specialfordon innebär en högre belastning på miljön än resor med buss och tåg som drivs med hållbart drivmedel. Målet är därför att öka andelen hållbart drivmedel i färdtjänst och sjukresor. En hög grad av samplanering av resor i den särskilda- och allmänna kollektivtrafiken bidrar vidare till en optimering av resurser.

Kravställning i upphandlingar är det viktigaste verktyget för att styra mot miljö- och hållbarhetsmålen. Under programperioden kommer bl a tågtrafik, skärgårdstrafik och anropstyrd trafik att upphandlas.



7. SAMVERKAN ÄR NYCKELN

Att flera aktörer samordnar sina åtgärder och arbetar strategiskt och systematiskt är ett genomgående tema för Programmet. Det är tillsammans som Programmets mål och riktlinjer kan nås och värdefulla effekter för Blekinge kan uppnås. Blekingetrafiken har en avgörande roll för genomförandet, bland annat genom att upphandla trafik, men har inte ensamt rådighet över alla de beslut och åtgärder som krävs för att nå måluppfyllelse.

Som regional kollektivtrafikmyndighet ansvarar Regionen för den allmänna kollektivtrafiken, färdtjänsten och riksfärdtjänsten i Blekinge, se bilaga 4. Den övergripande politiska styrningen svarar Regionfullmäktige för som beslutar om den regionala kollektivtrafikens övergripande inriktning och utveckling och Programmet utgör det viktigaste styrdokumentet. Blekingetrafiken utvecklar kollektivtrafiken i enlighet med de mål och uppdrag som Regionfullmäktige sätter, utifrån givna ekonomiska ramar. Blekingetrafiken beslutar, i samverkan med kommuner och upphandlade trafikföretag, i frågor som till exempel hur linjer ska dras, var hållplatser ska ligga och hur ofta trafiken ska gå. Upphandlade trafikföretag, med cirka 10-åriga avtalsperioder, utför trafiken och ansvarar för förare och fordon. En nära dialog och samverkan med trafikföretagen, som är ansiktet utåt för kollektivtrafiken, skapar möjlighet att ge kunden den bästa upplevelsen av resan.

För den regionala utvecklingen är samverkan och samplanering inom RSS en grund för att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken vilket bidrar till större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt.

Blekinges kommuner har möjlighet och ett ansvar att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken genom att använda den som ett verktyg i den fysiska planeringen och utvecklingen av nya bebyggelse- och verksamhetsområden tillika planering, drift och underhåll av kommunalt väg-, gång- och cykelnät. Ett sätt är att bygga bostäder och målpunkter där kollektivtrafiken redan finns. Ett annat sätt är att Blekingetrafiken tidigt är med i planeringsprocessen

av nya bostadsområden. Kommunerna har även möjlighet att premiera den hållbara resan genom åtgärder som bra utformade gång- och cykelvägar samt bättre framkomlighet för kollektivtrafiken och en parkeringspolicy som tas fram gemensamt av kommunen och Blekingetrafiken.

Som väghållare ansvarar kommunerna tillsammans med Trafikverket för stora delar av kollektivtrafikens infrastruktur, så som hållplatsytor och framkomligheten i vägsystemet. Gränssnitt i ansvar och samverkansformer för kollektivtrafik mellan kommunerna och Regionen finns definierat i ett samverkansavtal, se Bilaga 4. Avtalet ger kommunerna möjlighet att, i enlighet med Regionens mål, köpa till kollektivtrafik och biljetter. Skärgårdstrafiken är ett exempel som bidrar till besöksnäringen. Senior- och/eller sommarbiljett ungdom är ett annat exempel som bidrar till ett inkluderande och jämställt Blekinge.

Näringslivet lyfter fram kollektivtrafiken som viktig för nya företagsetableringar och kompetensförsörjning. Genom att lyfta fram kollektivtrafikresan och erbjuda resor i kollektivtrafiken som personalförmån kan näringslivet i samverkan med Blekingetrafiken påverka valet av färdstätt såväl vad gäller resor i tjänsten som resor mellan bostad och arbetsplats.

Det finns flera nyckelaktörer i länet som utifrån gemensamma intressen kan använda kollektivtrafiken som ett verktyg för att skapa mervärde och Region Blekinges roll är att forma ett lag som tillsammans arbetar med en gemensam bild av framtidens Blekinge där hållbart resande är norm.

8. EKONOMI

För att uppnå Programmets mål och utveckla kollektivtrafiken i Blekinge krävs en stabil finansiering. En förutsättning för goda biljettintäkter är att erbjuda länet en relevant och attraktiv kollektivtrafik, både sett till tillgänglighet och turutbud. Genom goda biljettintäkter kan erbjudandet utvecklas ytterligare för att locka fler kunder men för att skapa den nödvändiga tillgängligheten behövs stärkt offentlig finansiering i nystartsfasen. Förutsättningarna för att utveckla kollektivtrafiken i Blekinge är goda. I Blekinge görs i snitt 49 resor per invånare och år, det är enbart sex regioner som har fler resor per invånare än vad Blekinge har.

Kollektivtrafiken i Blekinge är både attraktiv och resurseffektiv. Finansieringen av kollektivtrafiken sker genom biljettintäkter och skattemedel. Kostnadstäckningsgraden i Blekinge är 38 % vilket är i nivå med de flesta regioner i Sverige. Kostnadstäckningen påverkas av förändrade intäkter och kostnader. Kostnaderna för kollektivtrafiken i Blekinge i förhållande till övriga regioner är låga (se avsnitt 3.3). Intäkter består främst av biljettintäkter, vilka kan ökas dels genom ett ökat resande, dels genom höjda biljettpriser. Inom kollektivtrafiken används ofta en priselasticitet på -0,3 eller -0,4, vilket innebär att en höjning av priset med 10 procent samtidigt minskar kollektivtrafikresandet med tre respektive fyraprocent. Möjligheten att höja biljettpriset måste balanseras med upplevelsen av ett attraktivt erbjudande. Nystartade busslinjer till nya områden kan ta flera år att etablera, vilket sänker kostnadstäckningsgraden initialt, men det är viktigt att dessa linjer finns på plats när människor bygger nya bostäder. Finns inte kollektivtrafiken på plats från början, blir det svårt att få in en vana att åka kollektivt när väl trafiken etableras.

En stor potential att öka intäkterna finns genom att få fler att resa kollektivt. Här krävs beteendepåverkande åtgärder och att hela samhället byggs på ett sätt där hållbart resande är norm.

8.1 ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK

Kostnaderna för kollektivtrafiken styrs av trafikupphandlingar som genomförs med regelbundna intervall. En upphandling för all busstrafik i Blekinge genomfördes 2022 och denna trafik står för en stor del av kostnaderna för kollektivtrafiken under Programmets giltighetstid. Busstrafiken genomgår ett teknikskifte mot fler elektriska fordon vilket leder till en än mer hållbar kollektivtrafik och lägre kostnader. Det innebär att kostnaderna för kollektivtrafiken i Blekinge kommer bli något lägre när det nya avtalet börjar gälla under 2025. Viktiga upphandlingar under programperioden är de tågupphandlingar som görs gemensamt i samverkan med grannregionerna där Regionen är en av flera aktörer. Inom tågtrafiken kommer nya Krösatåg att införas samt anskaffning av nya Öresundståg att ske. Under programperioden kommer skärgårdstrafiken att upphandlas. Även inom skärgårdstrafiken pågår ett teknikskifte där en elektrifiering av fartygen sker.

All ny kollektivtrafik kräver tillskott av skattemedel för att kunna utvecklas. Nya bebyggelseområden behöver ny trafik redan i ett initialt skede innan området är färdigbyggt. Den befintliga finansieringsmodellen som tillämpas i Regionen innebär att dagens trafik på sikt behöver läggas ned i vissa områden för att möta behovet av trafik i andra områden.



Ny trafik kan inte komma till stånd enbart med hjälp av biljettintäkter. Modellen för hur kollektivtrafik finansieras behöver ses över. Sedan skatteväxlingen år 2019 har ingen ny trafik tillkommit utan verksamheten har i stället minskat. Att utveckla kollektivtrafiken utifrån hur stort skatteunderlag som finns i Blekinge skulle kunna vara en väg att gå. Skattekonor per invånare som Blekinge satsar på kollektivtrafiken ska ligga i nivå med medianen i riket. Ökade kostnader i kollektivtrafiken bidrar till minskade kostnader och ökade samhällliga nyttor inom andra områden.

Gång, cykel, kollektivtrafik och kombinerad mobilitet är alla delar i den bredare roll som Blekingetrafiken ska arbeta med för att bli en mobilitetsaktör. En bredare roll innebär också ett större behov av, och möjlighet till, finansiering. Några åtaganden kan till viss del rymmas inom befintligt uppdrag genom prioriteringar. Men Blekingetrafiken som en mobilitetsaktör innebär att organisationen behöver växa.

8.2 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Region Blekinge ska tillhandahålla särskild kollektivtrafik med fokus på kundens behov, samt organisera den på ett sätt som säkerställer trygghet, säkerhet och kostnadseffektivitet. Region Blekinges kostnader för den särskilda kollektivtrafiken skiljer sig inte nämnvärt från andra regioners kostnader. Kostnader och intäkter behöver, precis som i den allmänna kollektivtrafiken, förhålla sig till en kostnads täckningsgrad.

8.3 SAMHÄLLEEFFEKTER

För att utveckla ett mer hållbart resande i Blekinge är det viktigt att sätta kollektivtrafiken i ett större sammanhang. Kollektivtrafiken i Blekinge bidrar till de utpekade målen i RUSen och till välfärd i samhället genom att erbjuda en grundläggande tillgänglighet för invånarna att sig till arbete, utbildning, service, vård, kultur och fritidsaktiviteter. Kollektivtrafiken stärker deltagandet i samhället.

Kollektivtrafiken är viktig i strävan efter ökad jämlikhet samtidigt som den är en nödvändig förutsättning för näringslivet. Kollektivtrafiken är betydelsefull för den regionala utvecklingen där närhet till storstäder skapar utveckling och tillväxt genom att näringslivets rekrytering av rätt kompetens

underlättas. Genom att skapa tillgänglighet bidrar kollektivtrafiken till utvecklingen av en större arbetsmarknadsregion. Dessutom bidrar kollektivtrafiken i Blekinge till ett bättre klimat genom mindre utsläpp och buller, en ökad trafiksäkerhet, friskare människor och minskad trängsel på vägarna.

Kollektivtrafiken i Blekinge bidrar således till flera av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030 genom såväl ekonomisk, social som ekologisk hållbar utveckling. Utvecklingen beror också på infrastrukturen där samarbetspartners har stort ansvar både lokalt och regionalt.

KOLLEKTIVTRAFIKENS BIDRAG TILL HÅLLBAR UTVECKLING



Kollektivtrafiken stimulerar vardagsmotion och bidrar till ökad folkhälsa samt minskar buller och utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen

Ekonomisk & social dimension.



Genom att bidra till mobilitet och delaktighet i samhället oberoende av bilägande - som möjliggör för fler människor att vara delaktiga i samhället .

Social och ekonomisk dimension.



Genom kontinuerligt arbete med energieffektivisering och övergång till hållbara drivmedel

Ekonomisk & ekologisk dimension.



Genom att utveckla kollektivtrafiken för många människor på ett långsiktigt hållbart sätt. Tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla

Ekologisk dimension.



Genom att aktivt utveckla kollektivtrafiken, verka för att ta fram koncept, nya modeller och metoder för affärs- och innovationssamarbete

Ekonomisk dimension.



Genom ökad användning av hållbara drivmedel och ökad elektrifiering

Ekologisk dimension.

9. ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KOMMERSIELL TRAFIK

Kollektivtrafiklagen i Sverige gäller för kollektivtrafik på väg, spår och vatten. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län. Kollektivtrafiklagen utgår från EU:s kollektivtrafikförordning.

9.1 ALLMÄN TRAFIKPLIKT

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska den kollektivtrafik redovisas som utifrån samhällets sida anses 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.

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. 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. Förteckning av beslut om allmän trafikplikt finns i bilaga 5.

9.2 KOMMERSIELL KOLLEKTIVTRAFIK

Kollektivtrafiklagen medger att vem som helst som uppfyller Transportstyrelsens lagar och regler gällande fordon och förarkompetens får bedriva linjelagd kollektivtrafik. En förutsättning är att en anmälan om trafiken görs till den regionala kollektivtrafik-

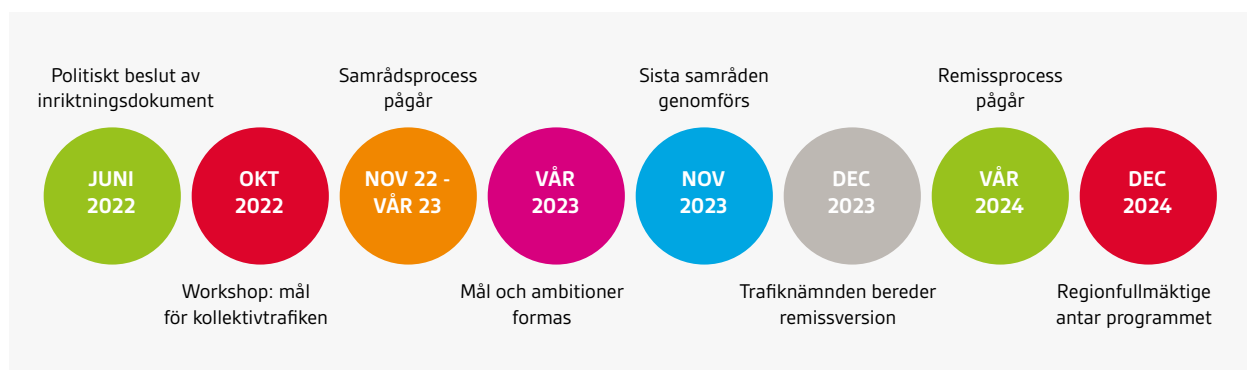
myndigheten och att trafikutbudet hålls uppdaterat i Samtrafikens nationella trafikdatabas. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten är enligt kollektivtrafiklagen skyldig att utvärdera om trafik ska upphandlas eller överlämnas till kommersiella aktörer. Genom beslut om allmän trafikplikt avgörs vilken trafik som ska upphandlas och därmed administreras och utföras av myndigheten. För ett ta beslut behöver en analys av marknaden göras genom dialog med kommersiella aktörer.

Kollektivtrafiken främjas av att olika aktörer bidrar till det samlade utbudet. Den digitala utvecklingen och nya regelverk för att göra uppgifter om trafiken tillgängliga öppnar för nya mobilitetstjänster. Dagens dominerande traditionella kollektivtrafikprodukter kan kompletteras med marknadsstyrda tjänster. Det kan utvecklas långsiktiga kommersiella trafikupplägg för kunder som inte tillgodoses av den allmänna trafiken men också tillfälliga persontransporter under olika typer av evenemang. Region Blekinge ska vara välkommande för att uppmuntra kommersiella aktörer att prova sina vingar för att erbjuda våra invånare ett så rikt kollektivtrafikutbud som möjligt.

Med entreprenörerna i den kommersiella trafiken finns samarbete gällande informationsanslag om trafiken på befintliga hållplatser, men inte gällande digital information eller biljettsamverkan. Regionen ser positivt på ny trafik som kan komplettera den samhällssubventionerade kollektivtrafiken och är öppna för att erbjuda plats vid hållplatser och bryggor där entreprenörer även kan informera om trafiken. Därmed kan resenärernas kollektivtrafikutbud utvecklas.

10. FRAMTAGANDE AV TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAMMET

Mål och ambitioner för kollektivtrafiken bygger på en bred kunskapsbas med olika perspektiv där olika grupper i samhället vägs in. Programmet har arbetats fram av Regionen i en bred process tillsammans med berörda parter. Framtagandet av Programmet bygger dels på Regionens strategiska besluts- och planeringsunderlag som presenterades i avsnitt 2.2, dels på samråd och dialog med berörda myndigheter, kommuner, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer.



10.1 SAMRÅDSPROCESSEN

Från hösten 2022 till våren 2023 genomfördes samråd med kommunerna i Blekinge (KSAU), grannregioner, organisationer för grupper med funktionsnedsättning, resenärer (inklusive barn) arbetstagarorganisationer, näringslivsorganisationer, ungdomsrådet samt utvalda nationella myndigheter som påverkar kollektivtrafiken.

Samråden har gett en tydlig bild av att kollektivtrafiken är en viktig pusselbit för Blekinges och kommunernas utveckling. Resenärer och kommuner ser bra kommunikationsmöjligheter som en förutsättning för att välja en kommun eller region att bo och verka i. Samtalen har handlat både om utformningen av kollektivtrafiken och vilka värden som tillförs. Den lokala och regionala kollektivtrafiken ger möjlighet för en stor del av våra invånare att få ihop vardagspusslet. Ungdomar ska till skolan, vuxna ska till arbetet och resorna kan göras utan bilen. Det skapar utrymme i vägnätet för alla som måste köra bil.

Utbudet avgör om kollektivtrafiken är konkurrenskraftig och en möjlighet till pendling och service. Många betonar att tågtrafiken behöver utvecklas och man vill se både snabbare trafik och en utökning av antalet stationer. Andelen försenade tåg är relativt liten men det finns en osäkerhet om man kommer fram enligt tidtabell och det finns behov av åtgärder. Informationen behöver bli bättre vid trafikstörningar och ersättningstrafiken behöver utvecklas. Ett stort intresse finns för nya trafikformer på landsbygden som flexlinjer eller organiserad samåkning. Slutligen är skärgårdstrafiken viktig för många i Blekinge. Många ser gärna att utökningen av skärgårdslinjer under senare år fortsätter, både gällande turisttrafik och pendlingsförbindelser. Samråden redovisas i sin helhet under kollektivtrafik på regionblekinge.se

Kollektivtrafikgruppen med representanter för kommunerna och Trafikverket har även varit referensgrupp och en kontinuerlig dialog har förts med politikerna i Regionen.

11. REFERENSER

AGENDA 2030

<https://www.globalamalen.se>

FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN FÖR TRANSPORTINFRASTRUKTUREN

[2022-2033 sid 113, 114, 120, 174 Sydostlänken Åtgärd 1](#)

IVL SVENSKA MILJÖINSTITUTET

[Rapport C 450, Transportstudien 2019 – Analys av åtgärder för en hållbar transportsektor](#)

K2 – NATIONELLT KUNSKAPSCENTRUM FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

[RESEARCH 2015:2 Att styra mot ökad kollektivtrafikandel](#)

[K2 WORKING PAPER 2020:9 Marknadsföring och varumärken i kollektivtrafiken](#)

LÄNSTRANSPORTPLANEN FÖR BLEKINGE 2022-2033

NATURVÅRDSVERKET

[Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser](#)

REGION STOCKHOLM

[Omvärld i förändring Trender och konsekvenser för kollektivtrafiken i Stockholmsregionen](#)

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

[Kollektivtrafiken leder utvecklingen mot en fossilfri transportsektor](#)

[Kollektivtrafikens bidrag till transportsektorns mål](#)

[Uppmuntra unga att välja bussföraryrket](#)

[Kollektivtrafikbarometern](#)

[Analys av hur kollektivtrafiken kan öka sysselsättningen, produktiviteten och tillväxten, 2019](#)

TRAFIKANALYS

[Sambandet mellan åtgärder inom transportområdet, produktivitet och sysselsättning](#)

TRAFIKVERKET

[Trender i transportsystemet Trafikverkets omvärldsanalys 2022](#)

WSP. (2017).

[Kollektivtrafikens samhällsnytta](#)

