

KOLLEKTIVTRAFIKUTREDNINGEN

Förslag om framtida trafikriktning och finansiering av kollektivtrafiken i Blekinge



KOLLEKTIVTRAFIKUTREDNINGEN

Förslag om framtida trafikinriktning och finansiering av kollektivtrafiken i Blekinge

Sammanfattning

Kollektivtrafikutredningens uppdrag har varit att lämna förslag till långsiktig inriktning för och finansiering av Blekinges kollektivtrafik.

Kollektivtrafikutredningen har analyserat befintlig trafik och framtida trafikbehov. Utredningens direktiv har varit baserade på att "kollektivtrafikutredningen ska ses som det transportmedel som utgör grundbulten i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande". Med denna viljeinriktning har det varit naturligt för utredningen att överväga inte om utan hur en utveckling av kollektivtrafiken ska ske.

Övergripande mål – en fördubblad kollektivtrafik

Som övergripande mål föreslås att kollektivtrafikens marknadsandel av persontransporterna i Blekinge på sikt ska fördubblas. Resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2030. Följande delmål föreslås. År 2012 ska resandet ha ökat med 10 %, år 2015 med 25 % och år 2020 med 50 % i förhållande till basåret 2008.

Utredningen har brutit ned det övergripande målet och föreslår långsiktig inriktning för olika trafikformer liksom för lokal, regional och interregional kollektivtrafik.

Inriktning för den lokala trafiken

För att lyckas uppnå de ambitiösa målen om ökat resande och fördubblad marknadsandel, krävs koncentration av trafikutbudet till starka stråk och befolkningstäta områden. Vad gäller den lokala trafiken finns potentialen för ökat resande framför allt i Karlskrona stadstrafik. Även stadstrafiken i Ronneby och Karlshamn bedöms ha goda utvecklingsmöjligheter.

Oaktat att trafiksatsningarna behöver koncentreras till vissa stråk och befolkningstäta områden, ska ett grundläggande trafikutbud i busstrafiken upprätthållas till flertalet tätorter. Härutöver, i lands- och glesbygd, ska den anropsstyrda Öppna Närtrafiken successivt byggas ut. På så vis kan hela Blekinge få en god och väl anpassad transportstandard till rimliga kostnader.

Utredningen föreslår att tillgänglighetsanpassningen för funktionshindrade intensifieras i syfte att alla ska kunna resa med kollektivtrafiken. Härigenom minskar behovet av färdtjänst. Särskilt fokus kan istället ägnas åt att ge rätt stöd och service till dem som behöver färdtjänst.

Landstinget, som idag är huvudman för sjukresorna, föreslås så långt möjligt överföra ansvaret för och uppdraget att utföra de sjukresor som kräver särskild transport i form av personbil eller särskilt anpassat fordon till Blekingetrafiken.

Inriktning för den regionala trafiken

Utredningen har i hög grad baserat sina analyser och avvägningar kring den regionala trafiken på det förslag till regional trafikstrategi, som Blekingetrafiken tagit fram och överlämnat till kollektivtrafikutredningen. Se bilaga 2!

I strategiförslaget redovisas prognoser och bedömningar av befolknings- och sysselsättningsmönster liksom framtida resbehov. Det kan konstateras att människor framöver kommer att resa mer och längre för arbete och studier mm. Slutsatsen är att den regionala kollektivtrafiken behöver byggas ut. Det är också här potentialen finns för ett ökat resande.

För att möta ett ökat resbehov föreslås att ett regionalt huvudnät inrättas. I detta ska ingå järnvägstrafiken på Blekinge Kustbana, tågtrafiken mellan Karlskrona och Emmaboda och på sikt också persontågtrafik på Sydostlänken. Huvudnätet innehåller vidare de regionala expressbusslinjerna. Med huvudnätet förbinds alla kommuncentra och tätorter med över 1000 invånare. Härigenom når trafiken i huvudnätet en stor majoritet av Blekinges befolkning. I huvudnätet ska alltid upprätthållas ett högt och över tiden stabilt trafikutbud.

En kraftfull satsning på järnvägstrafiken föreslås. Nuvarande Öresundstågtrafik kompletteras genom att en tåglinje Helsingborg – Hässleholm förlängs till Karlskrona. Härigenom får Blekinge fördubblad tågtrafik, dvs en tågtur varje halvtimme. I en första etapp kan ny trafik etableras till Karlshamn redan i december 2012.

Tågtrafiken mellan Karlskrona och Emmaboda fördubblas. Alla turer ska framgent köras med tåg. Nuvarande busstrafik avvecklas därmed. Den utökade tågtrafiken införs i december 2012.

Kollektivtrafikutredningen ser en framtida persontrafik på Sydostlänken som principiellt angelägen. Hela Blekinge behöver knytas samman med ett stabilt tågtrafiksystem. Det fortsatta arbetet med att få Sydostlänken byggd, ska således ske med inriktningen att också persontåg ska trafikera Sydostlänken.

Utöver föreslagna tågtrafiksatsningar ska också de expressbusslinjer som ingår i huvudnätet få utökad trafik. För att förverkliga målsättningen att alla tätorter med minst 1000 invånare ska knytas till huvudnätet, måste trafikutbudet ökas också på ett antal lokala busslinjer. Också dessa satsningar i busstrafiken föreslås ske inför år 2013.

Inriktning för den interregionala trafiken

Det är inte ett primärt ansvar för kommuner och landsting eller Blekingetrafiken att sörja för de interregionala persontransporterna. Gränssnittet mellan regional och interregional trafik har emellertid successivt luckrats upp. Öresundstågtrafiken är ett gott exempel på detta. De sex sydsvenska trafikhuvudmännen har skapat ett gemensamt trafiksystem. Här går tågen självklart över de administrativa kommun- och regiongränserna. Via Öresundsbron går tågen över nationsgränsen till både Köpenhamn och Helsingör. Resenärernas behov får styra. Det regionala ansvaret får vidgas inom ramen för det sydsvenska samarbetet.

Ambitionen har länge varit att inkapsla Blekinges båda järnvägar i ett sydsvenskt tåg-system och därigenom säkerställa trafik över tiden. Målsättningen är nu att Emmabodabanen, som för närvarande ligger utanför systemet, fullt ut ska inlemmas i Öresundstågtrafiken fr o m december 2012.

De nu aktuella höghastighetsjärnvägarna är angelägna att bevaka, så att framtida linjedragningar inte missgynnar sydöstra Sverige.

Kollektivtrafikens ställning måste stärkas i den fysiska planeringen

Kollektivtrafikens standard definieras i hög grad av framkomlighet och infrastruktur. Både kommunerna och Region Blekinge bör i högre grad än idag beakta och prioritera kollektivtrafikens behov i sin planering.

Taxor och prissättning i kollektivtrafiken

Kollektivtrafikutredningen har konstaterat att biljettpriserna under lång tid har ökat betydligt mer än den allmänna prisnivån i samhället. På samma sätt har biljettpriserna ökat mer än bensinpriset. Det innebär att kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft har minskat över tiden. Biljettprisets utveckling har styrts av behoven att minska subventionerna till kollektivtrafiken. Ska de övergripande målen om ökat resande infrias, måste biljettprishöjningarna generellt hållas låga, vilket sannolikt kommer att kräva ökade ägartillskott från kommunerna och landstinget.

Utredningen har övervägt på vilken nivå beslut om taxor och biljettpriser ska fattas. Övergripande riktlinjer kring prissättningen ges av ägarna till Blekingetrafiken vid bolagsstämma. Beslut om detaljerade taxeavvägningar mm ska däremot fattas av Blekingetrafikens styrelse.

Stora investeringar

Tre stora infrastrukturinvesteringar föreslås i järnvägstrafiken:

- Upprustning av järnvägen Karlskrona – Emmaboda
- Byggande av Sydostlänken
- Uträtning av Kustbanan mellan Bräkne-Hoby och Ronneby

Härutöver föreslås en rad andra investeringar i mötesstationer, plattformsförlängningar, resecentra, pendlarparkeringar och utveckling av framkomligheten i bussnätet mm. Ett nytt resecentrum vid Gullberna i Karlskrona kommun bedöms angeläget för att öka tågtrafikens tillgänglighet och attraktivitet.

Kollektivtrafikutredningen accentuerar särskilt vikten av att två mötesstationer; vid Märserum respektive mellan Bräkne-Hoby och Ronneby, kommer till stånd snarast. Båda är helt nödvändiga för fortsatt utveckling av tågtrafiken på Blekinge Kustbana.

Totalt hamnar infrastrukturinvesteringarna på ca 5 miljarder, fördelade över en trettioårsperiod. Till detta kommer investeringar i tågfordon med ca en halv miljard.

Driftekonomiska konsekvenser

Kollektivtrafikutredningen har gjort grova bedömningar av de driftekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag (jfr bilaga 3). Totalt ökar de årliga nettodriftkostnaderna med ca 70 mnkr. Dessa medel måste framgent tillföras i form av ökade ägartillskott till Blekingetrafiken. Det ska noteras att kapitalkostnaderna för de stora tåginvesteringarna är inkluderade i det angivna beloppet.

Drift- och avtalsformer

Kollektivtrafikutredningen har övervägt under vilka former själva trafiken ska utföras. Utredningen anser att all trafik också framgent ska bedrivas via köp av entreprenadtjänster under marknadsmässig konkurrens.

De avtal som Blekingetrafiken framgent ingår med trafikutövare, bör utformas på sådant sätt att trafikutövarens kompetens och engagemang så långt möjligt kan tillvaratas. Avtalen bör därmed utformas med starka incitament för trafikutövaren.

Ägarstyrning, organisationsform och fördelning av ägartillskotten

Utredningen har enligt direktiven haft att studera organisationsform för kollektivtrafiken liksom att överväga eventuella förändringar i ägartillskottens fördelning.

Den satsning som utredningen föreslår har sin tyngdpunkt i den regionala trafiken. Denna förändring aktualiserar frågan om betalningsansvaret. Generellt anser vi att tydlig ansvarfördelning är bra. En lösning skulle kunna bestå i ett samlat huvudmannaskap för all trafik. En annan modell, som vi hellre förordar, är tydligt primärkommunalt ansvar för den lokala trafiken i kombination med ett landstingsansvar för den regionala.

Två statliga betänkanden med direkt betydelse för bedömning av de organisatoriska frågorna föreligger. Utredning om ny kollektivtrafiklag har just remissbehandlats. En proposition förväntas från regeringen i april 2010. Ansvarskommitténs betänkande om ny regional indelning vilar i avvaktan på eventuella initiativ från regeringen.

Utredningen bedömer att nuvarande samspel mellan kommunerna och landstinget vad avser kollektivtrafiken fungerar väl. Likaså har inom Blekingetrafiken AB funnits en tillfredsställande dialog mellan aktieägare och styrelse. Region Blekinges roll som samordnare av aktieägarnas viljor har inneburit enhetliga ägardirektiv och därmed tydliga instruktioner till styrelsen.

Med hänsyn till nämnda betänkanden och eventuella statliga initiativ som i närtid kan påverka bl a kollektivtrafikens organisation, anser vi det vara klokt att avvakta med eventuella organisatoriska förändringar eller att införa nya kostnadsfördelningsmodeller. Utredningens analys av den befintliga samverkan visar inte på behov av förändringar.

1 Bakgrund

Länets kollektivtrafik har sedan trafikhuvudmannareformen för 30 år sedan utvecklats väl. Trafiken fungerar i de flesta avseenden bra och antalet resor per invånare är idag högre i Blekinge än på många andra håll i landet. Inte minst har tågtrafiken utvecklats mycket bra. Blekinge kustbana har elektrifierats och rustats upp till en modern järnväg och resandet på järnvägen har ökat från ca 200 000 resor i början av 1990-talet till dagens ca 1,4 miljoner resor. Nu står järnvägen Karlskrona-Emmaboda i tur att rustas upp.

Den lokala och regionala busstrafiken svarar för huvuddelen av länets kollektivtrafikresor. År 2008 gjordes ca 5,9 miljoner resor i busstrafiken. Varje ny upphandling av busstrafiken har gjort det möjligt att höja fordonsstandarden. Alla Blekingetrafikens bussar har idag hög standard vad gäller komfort, tillgänglighet och miljö.

I början av 2000-talet fick Blekingetrafiken även ett helhetsansvar för färdtjänstresorna. Antalet färdtjänstberättigade har successivt minskat. Kostnaderna har kunnat reducerats.

Vi står nu inför stora nya utmaningar vad gäller kollektivtrafiken. Blekingetrafiken har aviserat väsentliga kostnadsökningar om vi skall kunna genomföra ett antal angelägna kollektivtrafiksatsningar. I första hand handlar det om successivt utökad tågtrafik på Blekinge Kustbana. Vidare står vi i begrepp att satsa på utökad tågtrafik på Emmabodabanen. En utvecklad Kustbusstrafik står också högt på listan med förtätad trafik inom länet liksom mot Växjö och Kalmar. Goda pendlingsmöjligheter lokalt och över länsgränserna kommer att vara avgörande för hur vi skall lyckas få utveckling och tillväxt i Blekinge. Satsningarna är också ytterligt angelägna utifrån ett miljöperspektiv.

En viktig förutsättning för att kollektivtrafiken skall kunna utvecklas och bidra till att uppfylla viktiga mål om miljö, tillgänglighet, regionförstoring och god utveckling i länet är att det finns ett tydligt uppdrag från ägarna och att det finns stabila och långsiktiga förutsättningar att genomföra uppdraget. Det är mot denna bakgrund som denna utredning tillkommit, fortsättningsvis kallad Kollektivtrafikutredningen.

2 Uppdraget

2.1 Direktiv

Uppdraget är att lämna förslag till långsiktiga ägardirektiv för Blekingetrafikens verksamhet. Utredningen skall beskriva långsiktig trafikriktning, med hänsyn tagen till både medborgarnas tillgänglighet och en utvidgning av arbetsmarknads- och studieregioner. Särskilt ska klimat- och miljöaspekterna betonas i den långsiktiga trafikriktningen. I utredningen skall även redovisas inriktningen av den lokala, regionala och interregionala trafiken. Utformningen av samhällsresorna samt samordningen av dessa resor med kollektivtrafiken i övrigt skall beskrivas.

Ytterligare en fråga som skall utredas är hur samordningen av trafiken skall ske med övriga trafik huvudmän i Sydsverige då en väl fungerande interregional trafik kräver ett omfattande samarbete med våra grannregioner.

I utredningen skall även redovisas kostnaden för kollektivtrafiken under kommande år samt behovet av ägartillskott efter hänsynstagande till förväntade biljettintäkter. Utredningen skall slutligen beskriva hur kollektivtrafiken bör vara organiserad i framtiden för att på bästa möjliga sätt kunna uppnå ägarnas mål om den framtida kollektivtrafiken.

Regionstyrelsens direktiv bifogas som bilaga 1.

2.2 Utredningens organisation

Den parlamentariska utredningsgruppen har bestått av följande sju ledamöter:

Jan Björkman (S), ordförande
Suzanne Svensson (S)
Kalle Sandström (S)
Jens Henningsson (V)
Alexander Wendt (M)
Peter Christensen (FP)
Jan Olofsson (C)

Härutöver har Johnny Martinsson (KD) och Claes Jansson (MP) deltagit i utredningen som observatörer. Ola Svensson (SD), som av Sverigedemokraterna anmälts som observatör, har däremot inte deltagit i utredningen.

Lennart Förberg (M) har deltagit som adjungerad vid utredningens slutsammanträde.

Utredningen har haft stöd från tjänstemän inom Region Blekinge och Blekingetrafiken.

2.3 Några utgångspunkter och förutsättningar

Regionstyrelsens direktiv till utredningen inleds med orden "Kollektivtrafiken ska ses som det transportmedel som utgör grundbulten i ett långsiktigt hållbart samhällsbyggande". Vidare slås fast att "Ska Blekinge fortsätta sin tillväxt behövs en fortsatt utveckling av utbudet av kollektivtrafik". Med denna viljeinriktning har det varit naturligt för oss att överväga inte om utan hur en utveckling av kollektivtrafiken ska ske.

Under vårt arbete har en statlig utredning lämnat förslag till ny kollektivtrafiklag (Delbetänkande av Utredningen om en ny kollektivtrafiklag – SOU 2009:39). Förslaget har remissbehandlats. En proposition väntas från regeringen under våren 2010. Vi har inte sett som vår uppgift att ta ställning till betänkandet och därför valt att förhålla oss neutrala till detta.

Blekingetrafikens styrelse har på uppdrag av bolagsstämman tagit fram förslag till en regional kollektivtrafikstrategi. Strategiförslaget har överlämnats till oss och kommit att utgöra en viktig del i underlaget för vårt arbete.

Vi har under vårt arbete tagit del av olika rapporter, exempelvis det regionala tillväxtprogrammet, regionens klimatrapport, länsstyrelsen energi- och klimatstrategi för Blekinge, Blekingetrafikens marknadsplan. Vi har särskilt studerat Skånes och Skånetrafikens utveckling och organisation.

3 Kort beskrivning av befintlig trafik

Vi lämnar nedan en kort beskrivning av befintlig trafik. För övrigt underlag hänvisas till Blekingetrafikens Marknadsplan 2010-12.

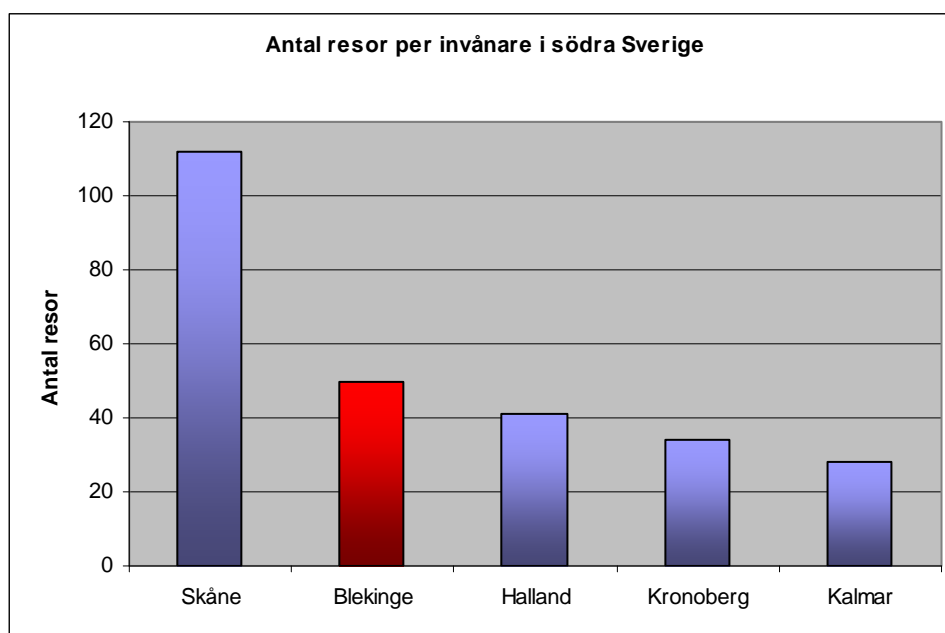
3.1 Resandeutveckling

Kollektivtrafiken har under en lång period haft ett stadigt ökat resande. Totalt gjordes det under år 2008 ca 7,8 miljoner resor varav ca 5,9 miljoner var bussresor och ca 1,6 miljoner tågresor. Genom en successiv utbyggnad av den regionala trafiken går det idag att pendla mellan kommunernas centralorter och längs med de större stråken i hela länet. Kustbanans elektrifiering och utökade tågtrafik till Kristianstad-Malmö och Köpenhamn har inneburit avsevärt förbättrade regionala och interregionala förbindelser för Blekinge.

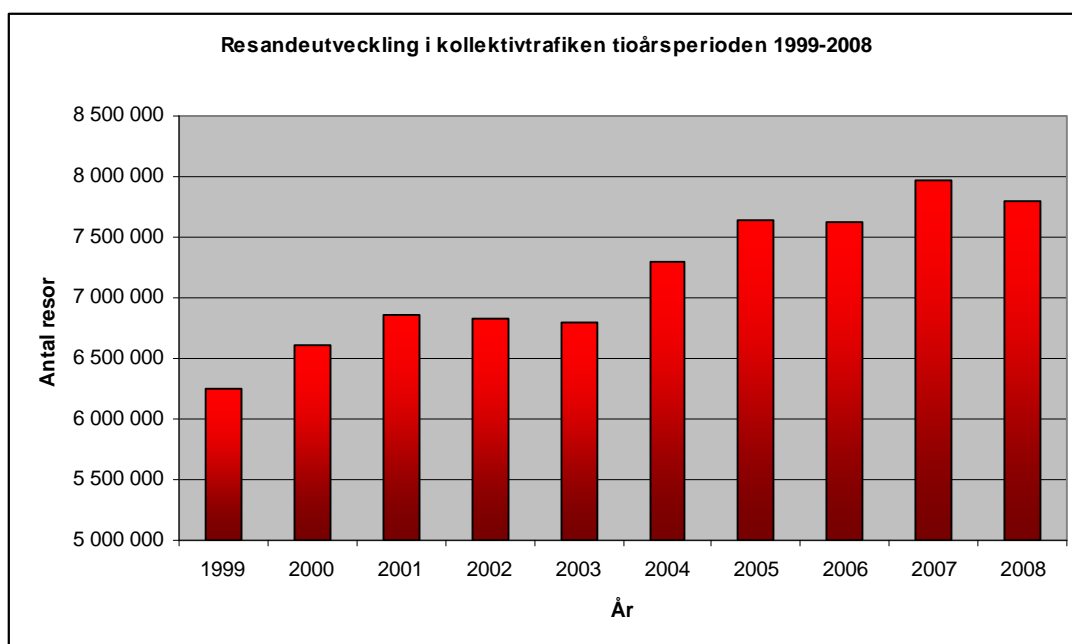
Kollektivtrafikens standard har förbättrats och tillgängligheten för alla grupper av resenärer har ökat genom anskaffning av nya fordon och upprustning av länets hållplatser, terminaler och stationer.

Enligt SIKAs (Statens institut för kommunikationsanalys) nationella resvaneundersökning från år 2009 gjordes det 50 kollektivtrafikresor per invånare i Blekinge.

I södra Sverige är storstadslänet Skåne det län som har ojämförigt flest resenärer per invånare, 108 resor. Bland mer jämförbara län hävdar sig Blekinge väl med betydligt fler resor per invånare än i Kalmar, Kronoberg och Halland. Skälet är antagligen att det finns goda förutsättningar för kollektivtrafik längs kusten där huvuddelen av länets invånare bor. Den väl utbyggda stadstrafiken i Karlskrona, med styva tidtabeller och tjugominuterstrafik på huvuddelen av linjerna, är också en starkt bidragande orsak till att antalet resor per invånare är förhållandevis stort i Blekinge.



Under tioårsperioden 1999-2008 har kollektivtrafikresorna i länet ökat med ca 17 %.



En förutsättning för att få en långsiktig stabil utveckling med befolkningstillväxt är att det finns möjlighet att pendla med kollektivtrafik till arbetsplatser i grannkommuner och grannlän. Pendlingen över kommungräns är idag för Blekinges del betydligt under riksgenomsnittet. I Blekinge pendlar idag ca 22 % av befolkningen över kommungräns medan genomsnittet för riket är 31 %. Störst är pendlingen mellan Karlskrona - Ronneby med närmare 3 500 pendlare. Därefter kommer Karlshamn - Olofström med ca 1 400, Sölvesborg - Bromölla med ca 1 300 och Karlshamn - Ronneby med ca 1 200 pendlare. Av följande tablå framgår de tio största pendlingsrelationerna för länets kommuner.

Pendlingsrelation	Antal pendlare
Karlskrona-Ronneby	3 458
Karlshamn-Olofström	1 363
Sölvesborg-Bromölla	1 260
Karlshamn-Ronneby	1 186
Sölvesborg-Karlshamn	998
Karlskrona-Karlshamn	960
Sölvesborg-Kristianstad	847
Olofström-Bromölla	552
Karlskrona-Torsås	537

En omfattande pendling förekommer också mellan Blekinge och våra angränsande län. Störst är pendlingen till och från Skåne. Det ska noteras att pendlingen till och från Stockholm är betydande (jfr nedanstående tabell) och faktiskt större än till Kalmar och Kronobergs län.

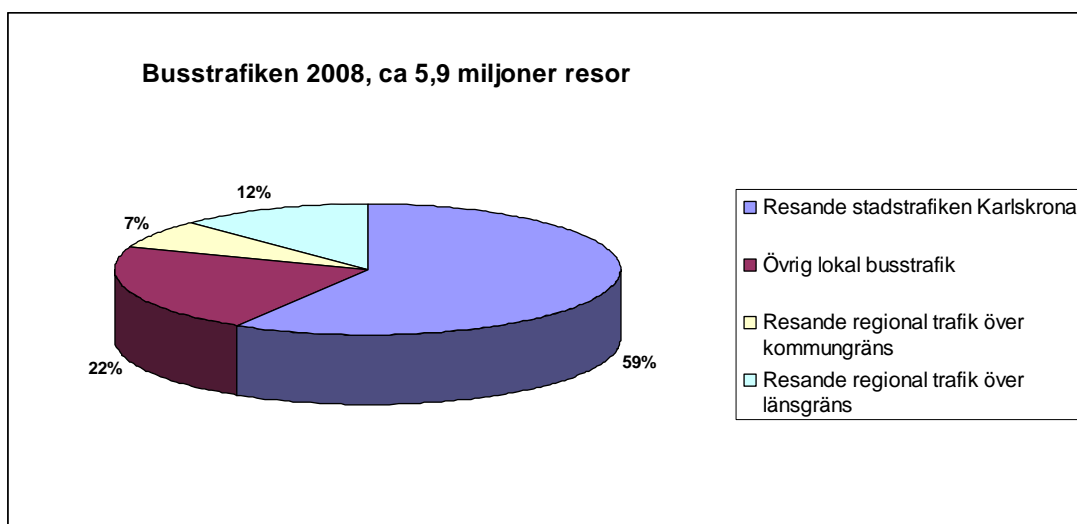
UTPENDLING från Blekinge till		INPENDLING till Blekinge från		BRUTTOPENDLING till/från Blekinge	
	Antal		Antal		Antal
Skåne län	2 499	Skåne län	2 492	Skåne län	4 991
Kronobergs län	916	Stockholms län	722	Stockholms län	1 557
Stockholms län	835	Kalmar län	691	Kronobergs län	1 512
Kalmar län	769	Kronobergs län	596	Kalmar län	1 460
Västra Götalands	211	Västra Götalands	472	Västra Götalands	683
Uppsala län	47	Jönköpings län	66	Uppsala län	100
Östergötlands län	38	Östergötlands län	60	Östergötlands län	98
Jönköpings län	27	Uppsala län	53	Jönköpings län	93
Hallands län	27	Örebro län	41	Örebro län	62
Örebro län	21	Hallands län	26	Hallands län	53

Under varje trafikavsnitt i det följande beskrivs mycket kortfattat trafik, resande och ekonomi

3.2 Busstrafik

Busstrafiken kan indelas i lokal- och regional busstrafik. Totalt gjorde under år 2008 nästan 5,9 miljoner resor. Karlskrona stadstrafik som är en del av den lokala busstrafiken svarade för närmare 60 % av dessa resor. Under det senaste året har bussresorna minskat något vilket troligen orsakats av en kraftig höjning av biljettpriiset vid årsskiftet 2007/08. Främst är det de korta lokala resorna som blivit färre.

De regionala resorna svarar för ungefär 20 % av samtliga bussresor. Omkring 12 % av dessa resor görs på linjer som passerar länsgränsen. Flest resor på linjer över länsgränsen har linjerna 500 Karlskrona-Kalmar och 561 Olofström-Bromölla.



År 2008 var nettokostnaden i busstrafiken ca 75 mnkr och kostnadstäckningen ca 51 %. Med nuvarande avtal finansierar kommunerna 58 % av kostnaden för busstrafiken inom den egna kommunen medan landstinget svarar för 42 %.

3.3 Tågtrafik

Blekinge Kustbana är en del av Öresundstågssystemet inom vilket ett omfattande trafiksamarbete sker mellan trafik huvudmännen i Sydsverige (Skåne, Halland, Västra Götaland, Kronoberg, Kalmar och Blekinge). Fr.o.m. januari 2009 är DSB First trafikutövare för Öresundstågstrafiken. Avtalet sträcker sig fram t.o.m. år 2017.

Trafikeringsrätten på Kust till kustbanan innehas av SJ. Då SJ inte velat bedriva tågtrafik Karlskrona – Emmaboda, köper Blekingetrafiken i samarbete med Kalmar Läns Trafik sedan januari 2009 tåg- och busstrafik på bandelen.

Antalet tågresor har fortsatt att öka år från år. År 2008 gjordes drygt 1,4 miljoner resor på Blekinge Kustbana vilket kan jämföras med ca 1,2 miljoner resor året före elektrifieringsstarten år 2004. På Kust till kustbanan, sträckan Karlskrona-Emmaboda, gjordes under år 2008 ca 165 000 resor (buss- och tågresor).

Beslut har tagits om upprustning av järnvägsdelen Karlskrona-Emmaboda under åren 2010-2012. Efter genomfört upprustningsarbete kommer restiden att reduceras från dagens ca 44 minuter till ca 33 minuter. Den reducerade restiden skapar förutsättningar för större resande i framtiden.

Blekingetrafikens nettokostnad för tågtrafiken uppgick till 27 miljoner kronor för år 2008. Kostnadstäckningsgraden var ca 51 %.

Av kostnaderna för trafiken på Blekinge Kustbana svarar landstinget för 50 % och kommunerna för 50%. Kommunernas kostnad fördelas mellan kommunerna i förhållande till antalet invånare. Kostnaden för trafiken på Emmaboda-banan betalas till hälften av landstinget och till hälften av Karlskrona kommun.

3.4 Närtrafik (Färdtjänst, sjukresor och Öppen Närtrafik)

Närtrafiken, de s.k. samhällsresorna, omfattar färdtjänst- och sjukresor samt Öppen Närtrafik. Blekingetrafiken har sedan år 2000 ansvaret för färdtjänst- och riksfärdtjänst i Blekinge. Ansvaret omfattar både utförandet av resorna, utformning av regler och tillståndsgivningen för färdtjänst. Bolaget svarar vidare för utförandet av sjukresor med undantag av de resor som sker i landstingets egen regi (sjukresorna med Rabatten, Ekoxen och Linnéa).

Under år 2008 gjordes ca 212 000 resor inom Närtrafiken varav ca 149 000 var färdtjänstresor, ca 58 800 sjukresor och ca 4 400 resor med den Öppna Närtrafiken. Sedan Blekingetrafiken tog över samhällsresorna år 2000 har resorna minskat med nästan 35 %. Minskningen gäller i sin helhet färdtjänstresorna medan sjukresorna ökat något. Orsakerna till att färdtjänstresorna minskat är dels att antalet tillstånd minskat, dels att en del av resorna numera kan ske i den allmänna kollektivtrafiken då i princip samtliga bussar är av låggolvstyp. Huvuddelen av länets hållplatser, terminaler och stationer har dessutom tillgänglighetsanpassats.

Tillsammans med Banverket och länets kommuner har Blekingetrafiken under de allra senaste åren satsat ca 50 mnkr på bl.a. tillgänglighetsanpassning av länets stationer och anslutande bussterminaler. Därutöver har Blekingetrafiken i samverkan med kommunerna och Vägverket under den senaste tioårsperioden satsat åtskilliga miljoner kronor på upprustning och tillgänglighetsanpassning av länets hållplatser.

Målet är en fortsatt anpassning av den allmänna kollektivtrafiken så fler funktionshindrade kan använda denna.

Den Öppna Närtrafiken ger möjlighet till kollektivtrafikresor i områden där det inte finns busslinjer och där bussturer dragits in. Möjligheterna att resa med den Öppna Närtrafiken har successivt utökats. Med den Öppna Närtrafiken kan man resa om man bor eller har en målpunkt minst en km från närmaste busshållplats. Resor kan göras under samtliga dagar mellan kl. 09.00 och 17.00.

Det är dock fortfarande ett relativt begränsat antal resor som görs med den Öppna Närtrafiken. År 2008 gjordes ca 4 400 resor. Den Öppna Närtrafiken utgör en del av trafiksystemet och måste väl anpassas till den allmänna kollektivtrafiken vid tillgänglighetsanpassade bytespunkter.

Nettokostnaderna i Närtrafiken uppgick 2008 till 38 mnkr. Kostnadstäckningen är låg och var under år 2008 ca 13 %. För kostnaden i färdtjänst och Öppen Närtrafik betalar kommunerna 58 % av kostnaden i resp. kommun och landstinget 42 %. Sjukresorna betalas enligt principen 50/50.

3.5 Skärgårdstrafik

Blekingetrafiken bedriver skärgårdstrafik året runt i Karlskronas Östra skärgård och mellan Nordersund och Hanö. Under sommaren utökas båttrafiken med sommarlinjer i Karlskrona och Karlshamns skärgårdar. Åretruntrafiken är i första hand till för dem som bor på öar utan fast landförbindelse eller färja. Skärgårdstrafiken ska förutom att bidra till en levande skärgård och svara för att servicen till de boende upprätthålls också vara en del av turistnäringen.

Under senare år har resandet i skärgårdstrafiken varierat mellan 100 000 och 120 000 resor beroende på sommarvädret. Under år 2008 gjordes ca 109 000 båtresor varav ca 54 000 gjordes i Karlskrona skärgård, ca 45 000 mellan Nordersund och Hanö och ca 10 000 resor i Karlshamns skärgård.

All skärgårdstrafik i länet bedrivs med nettoavtal. Nettokostnaden i skärgårdstrafiken uppgick år 2008 till ca 5,7 mnkr. För åretruntrafiken svarar landstinget för 50 % av kostnaden och den kommun där trafiken utförs för 50 % av kostnaden. Den särskilda sommartrafiken är s.k. tilläggstrafik vilket innebär att den betalas i sin helhet av berörd kommun.

3.6 Flygbusstrafik

Flygbusstrafik körs mellan Karlskrona och Ronneby flygplats till samtliga SAS´ avgångar och ankomster vid flygplatsen. Vidare återupptogs Blekingetrafiken i mitten av augusti 2009 flygbusstrafiken till Blekingeflygs Stockholmsförbindelser. Därmed körs flygbusstrafik till samtliga Stockholmsturer från Karlskrona.

Resandet med flygbussen har under de senaste åren varierat mellan 30 000 - 35 000 resor per år. Antalet resenärer vid Ronneby flygplats var år 2008 ca 210 000. Flygresorna är beroende av konjunkturen och konkurrensen från tågtrafiken.

För 2008 uppgick vinsten i flygbusstrafiken till 0,8 mnkr. Flygbusstrafiken skall bedrivas med full kostnadstäckning. Ev. överskott eller underskott av trafiken skall fördelas med 50 % på landstinget och 50 % på den kommun som i huvudsak berörs av trafiken (fn endast Karlskrona).

3.7 Skolskjutsar

Blekingetrafiken har ett ansvar för att inom den ordinarie linjetrafiken se till att gymnasieeleverna har rimliga förbindelser till skolan. För den skolskjutsning som sker till grundskolorna i länet svarar skolorna själva. I många fall använder man Blekingetrafikens

linjetrafik och köper terminskort till sina elever. I vissa fall upphandlar Blekingetrafiken skoltrafik på uppdrag åt skolorna.

Oaktat ansvarfördelning konstaterar vi att skolungdomarna utgör en viktig målgrupp för de allmänna kommunikationerna. Också de högskolestuderande är en stor och viktig grupp resenärer. Många studerande har inte bil, har begränsad ekonomi och goda förutsättningar att nyttja kollektivtrafiken. Genom särskilt avtal med Blekinge Tekniska Högskola reser en hel del högskolestuderande med tågtrafiken.

4 Övergripande mål för kollektivtrafiken

Direktiven anger att utredningen ska lämna förslag till långsiktig trafikriktning. En utökning av den kollektiva trafiken anges som önskvärd redan i direktiven. Vi har funnit en rad skäl som stärker denna inriktning. För att uppnå mål om vidgad arbetsmarknad, förbättrade möjligheter för studier, minskad miljöbelastning från våra transporter är kollektivtrafiken ett viktigt medel.

4.1 Bra kollektivtrafik skapar en vidgad studie- och arbetsmarknadsregion

De län, regioner och orter som satsat på goda allmänna kommunikationer har visat sig vara vinnare i olika avseenden. Kollektivtrafiken har bidragit till att skapa attraktiva och tillgängliga samhällen. Till sådana samhällen med goda förbindelser söker sig människor över tiden. Stora delar av Skåne utgör ett gott exempel på denna utveckling. Skåne har satsat målmedvetet på att bygga ut sin kollektivtrafik. Inte minst byggdes trafiken ut efter länsammanslagningen. Den nya Skåne-regionen skulle bindas samman till en gemensam arbetsmarknads- och studieregion. Utbyggnaden har fått stor respons från allmänheten. Resandet i Skånes kollektivtrafik har fördubblats under en tioårsperiod. Det ska naturligtvis noteras att Skåne haft en stark tillväxt alldeles oaktat kollektivtrafiken. Öresundsbronns betydelse kan knappast överskattas. Även andra regioner med en målmedveten satsning på sina allmänna kommunikationer har emellertid haft en liknande positiv samhällsutveckling.

Kollektivtrafikutredningen ser en utvecklad kollektivtrafik som en viktig hörnsten i ett modernt samhällsbygge. Som vi redovisar längre fram i vår rapport vill vi föreslå en kraftfull utökning av Blekinges allmänna kommunikationer.

4.2 Bra kollektivtrafik – ett medel för att nå våra klimat- och miljömål

På olika nivåer fastställs nu klimat- och miljömål. Globala överenskommelser träffas. EU-länderna förväntas vid senhöstens möte i Köpenhamn lägga fast ambitiösa klimatmål. Också på nationell och regional nivå antas miljömål. Åtgärder som leder i riktning mot målen pekats ut. SKL (Sveriges kommuner och landsting) anger tillsammans med kollektivtrafikens branschföreträdare att en fördubbling av kollektivtrafiken till år 2020 är angelägen, bl a för att reducera transporterens negativa miljöpåverkan. På vår regionala nivå har Region Blekinge i sin klimatrapport bl a framhållit att en fortsatt satsning på kollektivtrafiken är en av de viktigaste åtgärderna för att minska de regionala utsläppen av koldioxid. Länsstyrelsen menar i sin klimatstrategi att en mycket kraftig satsning på kollektivtrafiken bör övervägas.

Kollektivtrafikutredningen har inte haft möjlighet att göra egna studier av transporterens miljökonsekvenser. Vi anser emellertid att det finns en överväldigande samstämmighet i olika klimatrappporter att det är samhällsekonomiskt och miljömässigt motiverat att utöka den kollektiva trafiken. Som vi visar längre fram i vår rapport måste dock satsningarna genomföras med urskillning. En utbyggnad bör ske i stråk och områden där tillräckligt resandeunderlag finns. Att generellt bygga ut trafik i lands- och glesbygd kan svårt motiveras.

4.3 Blekingetrafiken bör utgöra föredöme i miljösammanhang

Kollektivtrafiken i Blekinge svarar för betydande trafikproduktion. Det är därför angeläget att kollektivtrafikens fordon och drift präglas av hög miljöstandard. Blekingetrafiken bör utgöra en föregångare och föredöme i miljösammanhang. Vi menar därför att Blekingetrafiken exempelvis snarast bör övergå till att använda enbart fossilfritt bränsle.

Sådana krav ska ställas i samband med nya trafikupphandlingar. Vi är väl medvetna om att detta kostar en hel del. Det är å andra sidan en fråga om trovärdighet.

Oaktat hög egen miljöprofil för Blekingetrafiken, vill vi ändå understryka att kollektivtrafikens viktigaste miljöinsats är att erbjuda så bra transporter att människor behöver använda bilen i mindre utsträckning och lockas att använda de allmänna kommunikationerna.

4.4 Övergripande mål

Under år 2008 utarbetade Svensk Kollektivtrafik, Svenska Bussbranschens Riksförbund, Svenska Taxiförbundet, Branschföreningen Tågoperatörerna samt SKL, Sveriges Kommuner och Landsting en ambition för den kollektiva trafikens utveckling. Sammanfattningsvis anger man som mål att kollektivtrafikens marknadsandel skall fördubblas på sikt samt att resandet ska fördubblas till år 2020 (jämfört med basåret 2006). Under försommaren 2009 har UITP, den internationella kollektivtrafikorganisationen, antagit samma mål.

Vi anser att Blekinge principiellt bör ansluta sig till dessa mål. Den nationella ambitionen anger att ett fördubblat resande i kollektivtrafiken skall var uppnått redan till år 2020. Målet är mycket ambitiöst. För att uppnå ett sådant mål, bedömer vi att samhället måste öka sina subventioner i betydande grad. Vi tror att Blekinges kommuner och landsting, även efter nuvarande ekonomiska kris, knappast kan öka sina ägarbidrag så mycket att målet kan uppnås redan till år 2020. Det ska också noteras att Blekinge har ett högt resande redan i utgångsläget. De mål vi sätter upp måste vara operativt nåbara. Vi anser att fördubblingsmålet bör ligga fast men inte behöver vara förverkligat förrän till år 2030.

Dagens marknadsandel varierar kraftigt mellan länets olika delar, mellan olika restyper och mellan de olika trafikformerna. Bäst möjlighet till ökad marknadsandel har tågtrafiken. Det finns i dagsläget inget underlag för att bestämma marknadsandelen och därmed inget underlag för att bedöma inom vilken tidsram som en fördubbling kan var möjlig. Inom Svensk Kollektivtrafik ska emellertid sådana mätningar beställas för att framgent skapa relevant underlag. Bedömningar tyder emellertid på att marknadsandelen i Blekinge genomsnittligt ligger runt 6 %.

4.4.1 Kollektivtrafikutredningens förslag

Övergripande mål:

- Kollektivtrafikens marknadsandel ska på sikt fördubblas.
- Resandet i kollektivtrafiken ska fördubblas till år 2030. Som delmål ska resandet öka med 10 procent till år 2012, med 25 procent till 2015, med 50 % till 2020. Allt jämfört med år 2008.

Nedan lämnar vi kortfattat förslag till inriktning för den lokala, regionala respektive interregionala trafiken.

5 Inriktning för den lokala trafiken

5.1 Lokal busstrafik

Den lokala busstrafiken, dvs huvudsakligen busstrafik som inte passerar kommungräns, svarar för ungefär 80 % av samtliga bussresor. Totalt görs i Blekinge ca 4,7 miljoner lokala bussresor varav stadstrafiken i Karlskrona svarar för ca 3,4 miljoner resor, dvs en kraftigt dominerande andel. De lokala resorna utgörs i mycket stor utsträckning av skol- och arbetsresor och är därmed av väsentlig betydelse för att samhället skall fungera.

5.1.1 Stadstrafik

Det är i städerna med tät bebyggelse och många människor som busstrafiken har bäst möjligheter att utvecklas. Allra bäst förutsättningar har Karlskrona stadstrafik. Karlskrona är tillräckligt stor för att man ska kunna upprätthålla ett bra utbud och god standard för resenärerna. Här kan man resa under i stort sett alla tider på dygnet. Man kan lätt klara sig utan tillgång till bil. Även om resandet redan är stort i Karlskrona, också i jämförelse med städer av liknande storlek (Växjö, Kalmar, Halmstad), finns potential för ett ökat resande.

Även i Ronneby och Karlshamn finns tillräckligt resandeunderlag för en utvecklad stadstrafik. Stråk som t.ex. Kallinge – Ronneby - Hjorthöjden respektive Asarum – Karlshamn bör kunna locka till sig fler resenärer.

I de mindre kommunhuvudorterna, Olofström och Sölvesborg, är det mer tveksamt om underlaget är tillräckligt för en renodlad stadstrafik. Möjligen kan dessa tätorter få viss stadstrafik genom förlängning av befintliga landsbygds- eller regionbusslinjer. På detta sätt har exempelvis Olofström fått en bra trafik från Vilboken via centrum till bussterminalen, varifrån sedan Kustbussen på linje 600 går mot Karlshamn - Karlskrona.

5.1.2 Landsbygdstrafik till större tätorter

Under senaste tioårsperioden har trafiken till större tätorter utanför kommuncentra successivt byggts ut. Flera har en riktigt bra trafikförsörjning idag.

I den regionala kollektivtrafikstrategin (jfr bilaga 2) anges att samtliga orter med minst 1000 invånare bör ha goda anslutningar till det regionala huvudnätet i någon bytespunkt, företrädesvis i kommunhuvudorterna, med passning till avgångar och ankomster i det regionala huvudnätet. Trafikvolymen bör vara minst 10 dubbelturer vardag och i helgtrafiken två tredjedelar av vardagstrafiken.

I följande tabell framgår hur denna ambitionsnivå uppfylls i dag:

Tätort	Befolkning (2005)	Uppfyller ambitionen om lokal busstrafik		
		Vardag	Lördag	Söndag
Kyrkhult	1002	Nej	Nej	Nej
Mjällby	1272	Nej	Nej	Nej
Sturkö	1293	Nej	Nej	Nej
Jämshög	1543	Ja	Ja	Ja
Hasslö	1643	Nej	Nej	Nej
Svängsta	1742	Ja	Ja	Ja
Bräkne-Hoby	1769	Ja ¹⁾	Ja ¹⁾	Ja ¹⁾
Jämjö	2596	Ja	Ja	Ja
Nättraby	3053	Ja	Ja	Ja
Rödeby	3356	Ja	Ja	Ja
Mörrum	3655	Ja	Ja	Ja
Kallinge	4767	Ja	Ja	Ja

1) Genom främst tågtrafik

Som framgår av tabellen krävs särskilda satsningar för att ambitionen skall uppnås i fyra av tätorterna.

5.1.3 Landsbygdstrafik till mindre tätorter och landsbygd

Av länets tätorter har 31 orter färre än 1000 invånare, enligt följande fördelning:

Befolkning	Antal tätorter
200-300	11
300-500	12
500-800	8

De mindre tätorterna och landsbygden i övrigt är svåra att trafikförsörja till rimliga kostnader. Underlaget är helt enkelt för litet. Det är inte heller miljömässigt försvarbart att bedriva trafik med få resenärer. För tätorter med mindre än 1000 invånare tror vi att man måste man koncentrera sig till att upprätthålla de allra viktigast transporterna. Av dessa prioriteras skolresorna. I vissa av orterna kan man därutöver upprätthålla vissa arbets- och servicereseförbindelser med lokal busstrafik genom sammanbindning av flera mindre orter till en gemensam busslinje alternativt att trafikförsörjning erhålls "på köpet" genom trafikförsörjningen av en större ort.

Den rena landsbygden saknar förutsättningar för reguljär linjetrafik. Här får invånarna hänvisas till den grundläggande trafikförsörjning som finns i den Öppna Närtrafiken.

5.1.4 Reseffektivitet och komfort

I utredningsdirektivet anges att Kollektivtrafikutredningen skall studera reseffektivitet och komfortfrågor.

För att kollektivtrafiken skall upplevas som ett reellt och attraktivt alternativ till bilen, måste kunderna erbjudas flexibilitet i resandet, en rimlig restid och en reshastighet som i någon mån kan konkurrera med bilresans.

Tågtrafiken längs med kusten erbjuder bra utbud och rimliga restider och uppfyller därmed krav på god reseffektivitet. Restiderna i busstrafiken är däremot i många fall alltför långa. Trafiken är anpassad till att ge en lokal försörjning med god yttäckning men med långa resvägar och låg reshastighet som följd. För att åstadkomma en ökning av resandet tror vi att Blekingetrafiken bör arbeta för kortare restider, i synnerhet för pendlingsresor. Ett närmare samarbete med kommunerna i den fysiska planeringen kan också ge påtagliga resultat över tiden. Genom aktiv kommunal prioritering av kollektivtrafikens behov kan goda resultat uppnås.

Efter vad vi förstår har resenärerna sällan kritik mot bristande komfort i bussar, bilar och båtar. Däremot kan stundtals finns synpunkter på brister i information och betalningssystem.

En tjänst som ibland efterfrågas är möjligheten att ta med sin cykel under den kollektiva resan. Detta är idag möjligt på tågen men inte på bussarna. För att minska de många, korta bilresorna (hälften av alla bilresor i Sverige idag är under fem kilometer) byggs nya cykelvägar mm. Det kan finnas anledning att underlätta det energisnåla och miljömässiga cyklandet genom att utrusta bussarna så att de på enkelt och säkert sätt kan transportera cyklar.

5.1.5 Kollektivtrafikutredningens förslag till inriktning för busstrafiken

Mål för busstrafiken

- Stadstrafiken i Karlskrona, Ronneby och Karlshamn kan och bör utvecklas. För Sölvesborg och Olofström ska undersökas om viss trafikförsörjning av tätorterna kan åstadkommas genom kombination av eller förlängning av landsbygds- eller regionbusslinjer.
- Samtliga tätorter med minst 1000 invånare ska ha goda anslutningar till det regionala huvudnätet i någon bytespunkt, företrädesvis i kommunhuvudorterna, med passning till avgångar och ankomster i det regionala huvudnätet. Trafikvolymen bör vara minst 10 dubbelturer vardag. Helgtrafiken bör ha två tredjedelar av vardagstrafikens utbud.
- För de mindre tätorterna bedömer vi det inte möjligt att generellt utöka trafiken i förhållande till dagens standard. Vid planeringen ska skoltransporterna prioriteras. I den mån serviceförbindelser inte erbjuds med busstrafik garanteras dessa genom Öppen Närtrafik.
- I den rena landsbygden bör trafikförsörjningen kunna upprätthållas på ett godtagbart sätt inom ramen för Öppen Närtrafik.
- Blekingetrafiken bör uppmärksamma de relativt långa restiderna i busstrafiken och arbeta för att sänka restiderna för i första hand arbets- och skolpendlarna. Ett ökat samarbete med kommunerna liksom aktiv kommunal prioritering av busstrafiken är angelägna åtgärder som långsiktigt förbättrar busstrafikens attraktionskraft.
- Blekingetrafiken bör undersöka möjligheten att framgent kunna transportera cyklar på länets bussar

5.2 Öppen Närtrafik

Som vi noterat ovan är det inte ekonomiskt rimligt att erbjuda landsbygden samma utbud av kollektivtrafik som tätorter och andra mer tätt bebodda områden. Det har därför blivit nödvändigt för lands- och glesbygdsboende att i hög grad använda sig av egen bil för sina transporter. Eftersom det inte heller är miljömässigt försvarbart att köra busstrafik med alltför få resenärer, bedömer vi att merparten av resorna för lands- och glesbygdsboende även framgent kommer att vara baserade på den egna bilen.

Trots dessa konstateranden anser vi att lands- och glesbygdsboende måste erbjudas en allmän och godtagbar transportlösning som alternativ och komplement till bilen. Den trafikform som utvecklats för dessa behov är Öppen Närtrafik.

Öppen Närtrafik kan sägas ge alla i Blekinge en grundläggande trafikservice. Trafiken är anropsstyrd och f.n. tillgänglig alla dagar mellan kl 0900 och 1700. För att kunna nyttja Öppen Närtrafik skall man ha mer än en kilometer till närmaste busshållplats. Även om man har en busshållplats närmare än en kilometer kan man använda Öppen Närtrafik, förutsatt att bussen bara har högst två avgångar per dag.

I takt med att underlaget för traditionella busslinjer kanske urholkas, bör transportformen Öppen Närtrafik utvecklas så att lands- och glesbygdsboende ändå har tillgång till

godtagbara allmänna kommunikationer. Blekingetrafiken bör arbeta för en sådan utveckling. Ambitionen ska vara att erbjuda en kostnadseffektiv men generöst utformad trafikservice för lands- och glesbygd.

I ett första steg anser vi att trafikservicen bör utökas till att gälla under tiden kl 0800 till 1800. Det bör kunna ske till en i sammanhanget låg kostnadsökning. Den utökade servicen är självfallet allra mest angelägen för dem som inte har tillgång till egen bil.

5.2.1 Kollektivtrafikutredningens förslag

Mål för Öppen Närtrafik

- Utbud och service i Öppen Närtrafik bör successivt utvecklas i syfte att erbjuda en kostnadseffektiv men generöst utformat trafikservice för lands- och glesbygd.
- I ett första steg föreslås att trafikeringstiderna för Öppen Närtrafik utökas till att gälla alla dagar mellan kl 0800 och 1800.

5.3 Färdtjänst

En annan grundläggande transportform är färdtjänsten. Färdtjänst erbjuds personer som på grund av funktionshinder, som inte är tillfälligt, har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand eller att resa med allmänna kommunikationsmedel. Ansvaret är lagfäst. I Blekinge ligger detta ansvar på Blekingetrafiken.

Riksdagen har beslutat att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för personer med funktionshinder år 2010 och gällande föreskrifter om tillgänglighet till färdmedel inom olika trafikslag bör ses över och skärpas.

Som nämnts ovan har det under de senaste åren satsats mycket pengar i Blekinge på att åstadkomma en tillgänglighetsanpassning av stationer, terminaler, hållplatser liksom av de fordon som används i trafiken. Arbetet med att skapa tillgänglighet för funktionshindrade är omfattande och en hel del insatser återstår. Även om hårdvaran; fordon och stationer mm, utformas väl kan många andra hinder finnas. Förare kan behöva utbildning. Ledsagarservice, stöd under resan kan behövas mm. Vägen till och från själva transporten kan innehålla hinder som omöjliggör för den funktionshindrade att resa kollektivt. Hela reskedjan måste hänga samman! Här återstår mycket arbete!

Blekingetrafikens kundmätningar avseende färdtjänsten visar att resenärerna generellt är mycket nöjda med servicen. De som anger att man är nöjd eller mycket nöjd uppgår till över 90 %. Det hindrar inte att den service som erbjuds kan upplevas otillräcklig eller njugg av enskilda. Regelverket kan uppfattas som stelbent och inte medge att den färdtjänstberättigade på enkelt sätt kan utföra ärenden mm.

Från utredningens sida vill vi understryka det grundläggande att alla människor, även de med funktionshinder, ska kunna färdas på samma villkor i kollektivtrafiken. I takt med att en ökad tillgänglighet kan skapas i hela reskedjan, bör emellertid behovet av färdtjänst kunna minska. För att denna utveckling ska fortsätta, krävs ett intensifierat arbete med tillgänglighetsanpassningen. Detta arbete kan inte enbart ske inom kollektivtrafiken. Inte minst måste kommunerna i ännu högre grad engagera sig i arbetet.

Samtidigt som siktet ställs in mot ett minskat behov av färdtjänst, bör man fokusera på att ge rätt service och stöd åt de funktionshindrade, som trots stora ansträngningar måste använda färdtjänst. Utredningen har exempelvis noterat att restiderna för långa färdtjänstresor ibland upplevs orimligt långa av resenärerna. Vi inser att de regler som möjliggör långa restider har tillkommit för att ge förutsättningar för samordning av resor. Även med detta i beaktande anser vi det angeläget att minska restiderna för de särskilt långa färdtjänstresorna.

5.3.1 Kollektivtrafikutredningens förslag:

Mål för färdtjänsten

- Tillgänglighetsanpassningen för funktionshindrade ska intensifieras i syfte att alla ska kunna resa i kollektivtrafiken – och på samma villkor.
- Parallellt med att generellt minska behovet av färdtjänst ska särskilt fokus ägnas åt att ge rätt stöd och service till dem som behöver färdtjänst. Styrelsen för Blekingetrafiken bör därvid särskilt studera möjligheterna till kortare restider för långa resor.

5.4 Riksfärdtjänst

5.4.1 Kollektivtrafikutredningens förslag

Mål för riksfärdtjänsten

- På samma sätt som beskrivits ovan bör en ökad tillgänglighetsanpassning av samhället minska behovet av riksfärdtjänst.

5.5 Sjukresor

Landstinget ska enligt lag utge ersättning till personer som behöver resa till sjukvårdsinrättning. För sjukresor finns ingen begränsning av antalet resor eller tidpunkt när resorna får ske. Landstinget har ingen skyldighet att tillhandahålla färdmedel till olika vårdenheter, fränsett ambulans och sjukbiltransporter. Ansvaret är begränsat till att administrera och utbetala ersättning för genomförda sjukresor.

Det finns emellertid intresse från landstingets sida att hålla kostnaderna nere genom att sjukresor som kräver särskilda transporter i form av personbil eller särskilt anpassat fordon samordnas. Sådana transporter samordnades under en tid av landstinget via egen beställningscentral. I syfte att samordna framför allt längre transporter och därmed minska kostnaderna har landstinget också utvecklat egna transporter med Rabatten, Ekoxen och Linnean. Sedan drygt tio år tillbaka sköter Blekingetrafiken på landstingets uppdrag bokning av alla sjukresor och utförande av sjuktransporter med personbil och minibuss. Utförande av trafiken med Rabatten, Ekoxen och Linnean ligger dock kvar hos landstinget.

Det ska noteras att de som gör sjukresa ingalunda utgör någon enhetlig grupp. Sjukresa kan göras av en helt frisk person som endast ska till vården för exempelvis provtagning.

Samtidigt finns andra som är svårt sjuka och behöver lugn och avskildhet för att transporten ska ske under värdiga former. Resa till vården kan många gånger ske med kollektivtrafik. Efter en operation på sjukhuset kan däremot återresan kräva enskild direkttransport till hemmet. Vissa sjukresenärer kan inte erbjudas samordnade transporter då man kan vara särskilt infektiöskänsliga etc. Det finns således många faktorer att beakta när man planerar och utför sjuktransporter.

Med det fria vårdvalet följer att sjukresenären inte nödvändigtvis reser till närmaste sjukvårdsinrättning. Genom en ökad specialisering och samarbete med grannlänens sjukhus, erbjuds patienter vård på olika platser såväl inom som utom Blekinge. Detta skapar nya resebehov.

Det kan konstateras att de som gör sjukresor med Blekingetrafikens Närtrafikfordon till stor del är färdtjänstberättigade. Samma människor gör växelvis sjuk- respektive färdtjänstresor inom Närtrafiken. Då trafikformerna har olika regelverk och taxor, skapas ibland både förvirring bland kunder och suboptimering i verksamheten.

Det kan finnas skäl att göra en översyn av regelverk och ansvar för sjuk- och färdtjänstresorna inklusive transporter med Rabatten, Ekoxen och Linnean. Det kan visa sig klokt att samla ansvaret hos Blekingetrafiken. Under alla förhållanden är det angeläget att den ordinarie linjetrafiken beaktar behoven av transporter till och från sjukvården.

5.5.1 Kollektivtrafikutredningens förslag:

Mål för sjukresorna

- Landstinget föreslås så långt möjligt överföra ansvaret för och uppdraget att utföra de sjukresor som kräver särskild transport i form av personbil eller särskilt anpassat fordon till Blekingetrafiken.

5.6 Skolskjutsar

Vi har övervägt att föra över ett större ansvar för skolskjutsarna till Blekingetrafiken i syfte att skapa förutsättningar för ökad samordning av persontransporterna. Vi har emellertid inte funnit tillräckliga skäl för detta. Nuvarande gränssnitt mellan Blekingetrafiken och skolorna förefaller väl avvägt. Blekingetrafiken sörjer för gymnasieelevernas resor genom den allmänna, linjelagda trafiken. Skolorna kan utnyttja denna linjebundna trafik för sina grundskoletransporter om man finner det ändamålsenligt. Övriga grundskoletransporter planeras och hanteras sannolikt bäst ute på skolorna där man har en nära kontakt med elever och transportörer. I den mån skolorna har behov av stöd i trafikupphandlingar har man möjlighet att begära detta av Blekingetrafiken.

I den mån det finns ledig kapacitet i rena skolskjutsar, kan dessa upplåtas för allmänt resande.

5.6.1 Kollektivtrafikutredningens förslag:

Mål för skolskjutsning

- Nuvarande ansvarsförhållanden vad gäller skolskjutsar mellan skolorna och Blekingetrafiken är ändamålsenligt och bör bestå
- Skolskjutsar med ledig kapacitet bör upplåtas för allmänt resande

5.7 Skärgårdstrafik

Nuvarande skärgårdstrafik har två målgrupper; dels de bofasta i skärgården, dels sommarboende och turister. I takt med minskat fastboende på Blekinges öar, minskar resandet under vinterhalvåret. Det har under åren gjorts utredningar på temat "en levande skärgård" med idéer och förhoppningar om en utflyttning till öarna. Några påtagliga förändringar har dock inte märkts. De öar utan landförbindelse som behåller sina fastboende är de med bilfärjetrafik och med möjlighet till arbets- och skolpendling. Framför allt är det Aspö i Karlskrona kommun, som faktiskt ökat i antal invånare. Det får nog helt tillskrivas den färjetrafik som etablerades i början av 1980-talet.

I Karlskrona kommun har diskuterats att med en ny båtförbindelse mellan Trossö och Sturkö-Tjurkö förkorta restiden jämfört med den långa landvägen. Några beslut har dock inte tagits.

Sommarbåttrafiken är ett viktigt inslag för Blekinge som turistlän. För utformning av och avvägning av ekonomiskt stöd till sommarbåttrafiken är kopplingen till turistnäringen viktig. Blekingetrafiken deltar idag i sådant nätverk.

5.7.1 Kollektivtrafikutredningens förslag:

Mål för skärgårdstrafiken

- Ambitionerna skärgårdsbåtarnas åretruntrafik ska vara att behålla nuvarande utbud och standard.
- Ambitionerna för sommarbåttrafiken skall vara att successivt öka trafik och resande som en del länets turistsatsning.

5.8 Ekonomiska konsekvenser

Utredningen har ovan redovisat förslag till inriktning för den lokala kollektivtrafiken. Det övergripande målet för Blekinges kollektivtrafik är som angivits under avsnitt 4 en fördubbling av resande och marknadsandel. För att detta ska uppnås ska resandet öka med 10 % till 2012 och med 50 % till år 2020. Det är inte realistiskt att tro att detta kan ske utan nya bidrag tillförs från kommunerna och landstinget. Vi avstår emellertid att under detta avsnitt från att ange hur stora dessa ökade insatser kan bli. Under avsnittet 10 nedan återkommer vi emellertid med en samlad bedömning av hur mycket pengar som kan krävas och när dessa behöver tillföras.

6 Inriktning för den regionala trafiken

Blekingetrafiken har till Kollektivutredningen överlämnat en separat utredning, "Framtidens kollektivtrafik i Blekinge – regional strategi". I utredningen har inriktning för den regionala trafiken tagits fram för visionsåret 2040. För att påvisa hur trafiken skall utvecklas för att gå mot den önskvärda strukturen tas delmål upp för åren 2020 och 2030. Utredningen har utgjort ett viktigt material och underlag för våra ställningstaganden.

En sammanfattning av strategiförslaget redovisas nedan i punkterna A - G.

Strategiförslaget i dess helhet bifogas (bilaga 2). Här återfinns djupare analyser och motiveringar.

A Den regionala trafikstrategins syften

Strategins syften kan sammanfattas med följande punkter.

- Trafikeringsprinciper och trafikstandard fastställs för den regionala kollektivtrafiken i Blekinge
- Strategin ska ge en uppfattning om vilken resandeutveckling som är rimlig framöver
- Strategin ska ge en samlad bild av vilket behov av infrastrukturinvesteringar för kollektivtrafiken som finns i regionen.
- Prioritetsordning för trafik- och infrastruktursatsningar klargörs
- Tidplan för olika steg i trafikutvecklingen visas
- Strategin kan användas som ett kommunalt planeringsunderlag. Det blir tydligt var i länet Blekingetrafiken vill satsa på högvärdig kollektivtrafik, vilket bör sammanfalla med kommunernas fysiska bebyggelseplanering. Kollektivtrafiken ger förutsättningar för en långsiktigt hållbar tillväxt. Den tillkommande bebyggelsen ger i sin tur ökat underlag och bättre förutsättningar för kollektivtrafiken.

Det viktigaste resultatet av strategin kan sammanfattas i vikten av långsiktighet och konsekvent utveckling.

B Strategins principer: "De tio budorden"

För inriktningar, mål och principer har utredningen fastställt tio "budord";

1. Ett tydligt regionalt huvudnät etableras. Trafikeringen i nätet ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet.
2. Turutbudet ska vara minst 10 dubbelturer per vardag (motsvarande timmestrafik under rusningstid och varannantimmestrafik under låg och mellantrafiktid). I helgtrafiken bör turutbudet motsvara minst två tredjedelar av utbudet på vardagar.
3. Samtliga turer i en och samma linje ska följa samma linjesträckning och ha samma uppehållsmönster, utan undantag.
4. Styv tidtabell ska gälla om det inte finns särskilda skäl.

5. För att uppehåll ska kunna motiveras måste uppehållet ge ett positivt resandetillskott. Detta innebär att de av- och påstigande resenärerna måste generera ett större transportarbete än de genomresande som tappas på grund av längre restid.
6. Det regionala huvudnätet har en överordnad trafikuppgift genom att det knyter samman Blekinges huvudorter inbördes och med omkringliggande regioner. Lokala och delregionala trafikuppgifter i systemet får inte äventyra denna viktiga funktion.
7. Linjer i huvudnätet ska ha en genomsnittlig beläggning på minst 10 passagerare.
8. Kollektivtrafiken ska vara ett miljömässigt föredöme. Den framtida kollektivtrafiken drivs helt och hållet med icke-fossila drivmedel.
9. Samtliga orter i Blekinge med fler än 1000 invånare ska kopplas till någon punkt i det regionala huvudnätet med minst 10 dubbelturer per dag. Kopplingen ska företrädesvis ske i någon av kommunhuvudorterna, med passning till avgångar och ankomster i det regionala huvudnätet.
10. Infrastruktur och fordon i det regionala huvudnätet ska vara så väl anpassat till funktionshinder som behov att behovet av särskilda lösningar för denna resenärgrupp minimeras.

C Stor ökning av regionala kollektivtrafikresor

I strategin antas att ett trendbrott sker i trafikutvecklingen under 2010-talet som innebär att den dominerande ställning som bilen haft de senaste femtio åren antas bli mindre påtaglig. Den totala ökningen av antalet resor antas följa befolkningsutvecklingen. Störst blir ökningen för kollektivtrafiken som antas öka med i genomsnitt drygt 3 % per år.

Fram till år 2020 kommer enligt strategins prognos antalet kollektivtrafikresor att ha ökat till ca 10,8 miljoner resor.

År 2040 antas det att kollektivtrafiken skulle svara för ca 20 miljoner resor. Störst antas ökningen bli i tågtrafiken även om den regionala och lokala busstrafiken också väntas få en positiv utveckling. Resandeökningen innebär, med hänsyn tagen till befolkningsutvecklingen, att antalet kollektivtrafikresor per år och invånare i Blekinge mer än fördubblas från dagens ca 50 till över 100. Kollektivtrafikens marknadsandel skulle med den i strategin angivna utvecklingen stiga från dagens ca 6 % till 15 % år 2040. En sådan förhållandevis stor förändring skulle ge positiva miljöeffekter samtidigt som det ställs krav på relativt stora trafiksatsningar.

De antaganden om utökningen av det kollektiva resandet som strategiförslaget anger, stämmer väl överens med den inriktning som vi ställt upp som övergripande mål för länets kollektivtrafik (se avsnitt 4 ovan!)

D Regionalt huvudnät

I strategin föreslås att ett regionalt huvudnät bildas i vilket de starka regionala kollektivtrafikstråken ingår. I detta huvudnät ingår bl.a. viktiga regionala linjer som knyter samman länets kommuner och Blekinge med grannlänerna. I huvudnätet präglas trafiken av hög turtäthet, minst tio dubbelturer per vardag, och korta restider. Även hållplatser och fordon skall ha hög standard.

Kuststråket längs E 22:an och Blekinge Kustbana utgör det viktigaste regionala stråket med förväntad kraftig resandetillväxt. För tågtrafiken bedöms det i strategin finnas behov av halvtimmestrafik med tåg före år 2020. Vidare är det rimligt att samtliga turer på Kust till kustbanan utförs med tåg efter att upprustningen är genomförd år 2012 vilket innebär att det då i princip skall finnas timmestrafik på denna bana.

Utänför de starka regionala linjerna finns den övriga busstrafiken som utgörs av stadstrafik och lokalt resande med bra underlag samt övriga busslinjer och Närtrafik med svagare resandeunderlag. Denna trafik knyts samman med det regionala huvudnätet i strategiska bytespunkter och bildar tillsammans länets kollektivtrafiksystem vilket också sammanbinds med grannlänens kollektivtrafik. Bytespunkterna skall vara utformade med god tillgänglighetsanpassning så att dessa kan användas av alla.



E Reseffektivitet och komfort

Den regionala trafiken erbjuder bra utbud och rimliga restider och uppfyller därmed krav på god reseffektivitet. De infrastrukturåtgärder som redovisats ovan kommer att verka för förkortade restider och därmed förbättra reseffektiviteten.

Efter vad vi förstår har resenärerna sällan kritik mot bristande komfort vad gäller fordonen. Öresundstågen håller i och för sig inte samma höga komfort som de tidigare Kustpilarna. För lokala och regionala resor är dock nuvarande standard fullt tillräcklig. För längre resor skulle vi gärna se en högre standard. En diskussion pågår inom ramen för Öresundstågsamarbetet kring möjligheten att höja komfort för längre resor. Sådana överväganden ska göras inför anskaffning av nya tåg.

F Investeringsbehov

Total investeringsvolym för hela trettioårsperioden uppskattas till 4-5 miljarder kronor. De tyngsta investeringsbehoven som uppstår är i järnvägsnätet. Tre större investeringar aktualiseras fram till 2040:

OBJEKT	INVESTERING (mdr)	GENOMFÖRANDE (år)
Banupprustning Karlskrona - Emmaboda	0,9	2011 - 2013
Sydostlänken (Kustbanan - Älmhult)	1,2	2021 - 2030
Kurvuträtning Bräkne-Hoby - Ronneby	1	2031 - 2040

Utöver nämnda stora investeringar uppstår behov av en rad ytterligare investeringar för kollektivtrafiken på i storleksordningen 1-1,5 miljarder kronor. Bland dessa finns exempelvis investeringar i mötesplatser på Kustbanan vilka är ytterligt angelägna och prioriteras före önskad kurvuträtning mellan Bräkne-Hoby och Ronneby. Allra mest angelägen är mötesplatsen vid Märserum.

De till huvudobjekten kompletterande investeringarna fördelar sig över tiden enligt följande:

Summa 2010–2020	305 mnkr
Summa 2021–2030	335 mnkr
Summa 2031–2040	485 mnkr

G Trafikekonomiska konsekvenser

De satsningar i den regionala trafiken som föreslås i trafikstrategin innebär att driftkostnaderna kommer att öka. De satsningar som prioriteras i utredningen fram till prioritet 1-3 omfattar

- utökad tågtrafik på Blekinge Kustbana
- utökad tågtrafik Karlskrona – Emmaboda
- utökad busstrafik Olofström – Bromölla – Sölvesborg
- utökad busstrafik Olofström- Karlshamn- Karlskrona
- utökad busstrafik Olofström – Älmhult
- utökad busstrafik Karlskrona – Kalmar
- utökad busstrafik Ronneby - Växjö

Utökningarna medför ökade driftkostnader med ca 85 miljoner kronor per år, inklusive kapitalkostnader för nya tåg och bussar. Eftersom biljettintäkterna genom det ökade resandet förväntas öka med ca 45 miljoner kronor, uppstår ett ökat driftsnetto som behöver bekostas genom ökade ägarbidrag på ca **40 miljoner kronor** år 2020 jämfört med dagsläget.

Fram till 2040 förväntas ytterligare ekonomiska satsningar erfordras. Omfattningen av dessa är beroende av vilka prioriteringar och avvägningar som slutligen görs.

6.1 Kollektivtrafikutredningens överväganden i anledning av Strategiförslaget

Kollektivtrafikutredningen har i nära samarbete med Blekingetrafikens styrelse haft tillfälle att diskutera och prägla slutsatserna och förslagen i dokumentet "Framtidens kollektivtrafik i Blekinge – regional strategi". Utredningen anser att bifogat förslag ger en god överblick över och grund för de ansevära investeringsbehov som behövs om den

regionala kollektivtrafiken ska kunna utvecklas. Utredningen anser också att den föreslagna utökningen av trafik och utbud är väl avvägd. Satsningarna bidrar till en utveckling av Blekinge, till regionförstoring och skapar förutsättningar att nå föreslagna mål för kollektivtrafikens utveckling. Med avvikelse från strategiförslaget vill kollektivtrafik-utredningen göra två markeringar.

6.1.1 Sydostlänken

Strategiförslaget avvisar framtida persontrafik på Sydostlänken. Även om Sydostlänkens huvudsakliga uppgift är att utgöra en kanal för godstransporter på järnväg, anser utredningen - i motsats till strategiförslaget - att det i Blekinges långsiktiga och strategiska planering ska ingå också en satsning på persontågtrafik på Sydostlänken.

Strategiförslagets uppgift om investeringen i Sydostlänken är baserad på den förstudie av utbyggnaden som gjorts. Banverket har nyligen (oktober 2009) uppdaterat underlaget för investeringen. Till följd av kraftiga kostnadsökningar nämns nu belopp på 2,1 – 2,5 miljarder kronor. Oaktat de nya uppgifterna om investeringskostnaden, kvarstår utredningens principiella uppfattning att inriktningen för Blekinges framtida kommunikationer ska omfatta persontågtrafik på Sydostlänken. Eftersom persontrafik på Sydostlänken knappast blir aktuell under tiden fram t o m 2020, har några driftkostnader för trafiken inte tagits upp i bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna av utredningens förslag.

6.1.2 Mötesstationer

För att utveckla tågtrafiken på Blekinge Kustbana krävs två nya mötesstationer. Genom att skapa en mötesstation vid Märserum möjliggörs förtätad trafik från Karlshamn och västerut. För att förtäta trafiken genom hela länet fram till Karlskrona krävs en andra mötesstation, vid Bräkne-Hoby – Ronneby.

Mötesstationen vid Märserum ligger nu i Region Blekinges länstransportplan och beräknas kunna vara färdigbyggd år 2012. Utredningen anser det angeläget att också den andra mötesstationen snarast kommer till stånd, så att hela Blekinge får möjlighet till den förtätade tågtrafik som föreslås i strategiförslaget.

6.2 Kollektivtrafikutredningens förslag

Inriktning för den regionala trafiken

- Bifogat förslag (bilaga 2) föreslås antas som huvudsaklig inriktning för utvecklingen av den regionala trafiken med tillägget att ambitionerna också ska omfatta persontågtrafik på Sydostlänken
- Region Blekinge föreslås arbeta för att de två, erforderliga mötesstationerna på Blekinge Kustbana kan byggas snarast möjligt
- Blekingetrafiken bör överväga en komforthöjning i samband med anskaffning av nya tåg inom ramen för Öresundstågsarbetet.

7 Inriktning för den interregionala trafiken

Enligt våra direktiv ska vi också ge förslag till inriktning för den interregionala trafik som berör Blekinge. I huvudsak råder vi ju inte över denna, vilket inte hindrar oss från att ha önskemål. Kommunikationerna till och från vårt län är viktiga.

7.1 Flygtrafik

Goda flygförbindelser till Stockholm är ytterligt angelägna. Dels finns ett stort resbehov till huvudstaden, dels utgör Stockholm nav för förbindelser till övriga landet. Det finns mycket som tyder på att flygtrafik på relativt korta avstånd kommer att minska i betydelse. I takt med bättre järnvägsförbindelser flyttas en del resande över till tågtrafiken. För Blekinges del är emellertid flygtrafiken under överskådlig tid ett nödvändigt alternativ för resor över dagen till/från Stockholm. Tågresorna tar än så länge väl lång tid.

7.2 Tågtrafik

Tågtrafikens standard avgörs i hög grad av den tillgängliga infrastrukturen. Successiva förbättringar på de nationella stomlinjerna och kapacitetshöjningar i trånga sektorer vid storstäderna ger kortare restider och mer tillförlitlig trafik för oss alla.

Utredningen har under avsnittet 6 ovan utvecklat sina förslag vad gäller framför allt den regionala tågtrafiken för vilken en rad baninvesteringar föreslås. Utvecklade regionala förbindelser ger med automatik kopplingar till det nationella nätet. Det mest angelägna är därför att de regionala investeringarna verkligen genomförs. Om så sker, förbättras successivt länets förbindelser med storstadsregionerna; Stockholm, Göteborg och Malmö liksom till Köpenhamn.

En framtidsfråga av största betydelse är tankarna om de höghastighetsjärnvägar som nu aktualiserats. Det finns betydande risk att linjedragningen för den nya stambantrafiken läggs väster om Alvesta och Hässleholm. Det skulle i så fall innebära att sydöstra Sverige inte får del av de förbättringar som höghastighetstågen skulle erbjuda. Istället finns risk för försämrade tågförbindelser. Här finns all anledning för Blekinge att bevaka de fortsatta studierna av ev höghastighetståg.

7.3 Internationell färjetrafik

Karlskrona och Karlshamn har väl etablerade färjeförbindelser till andra sidan Östersjön. Även om ryggraden i trafiken utgörs av godstransporter, erbjuder färjorna också goda förbindelser för persontrafik. Till en icke oväsentlig del gynnar det också länets turism.

7.4 Anslutningar till flygtrafik och internationell färjetrafik

Öresundstågtrafiken byggs successivt ut med fler förbindelser och förkortade restider. Det innebär allt bättre resmöjligheter till bl a Köpenhamn och storflygplatsen Kastrup, varifrån man sedan kan ta sig till egentligen vart man önskar i världen. Öresundstågen tjänar bl a syftet att erbjuda god flygplatsanslutning.

Vi har övervägt omfattningen av flygbusstrafiken. Ska hela länet erbjudas anslutningstrafik? Ska flygbussar gå till de båda flygbolag som idag upprätthåller förbindelser till Stockholm? Ska anslutningar också gälla till andra flygdestinationer än Stockholm?

Vi anser att goda anslutningar till Ronneby flygplats, som för övrigt är en av de av tio nationella flygplatser som utpekats av luftfartsverket, är angelägna.

Vi menar å andra sidan att trafiken inte ska subventioneras. Vår slutsats blir att Blekingetrafiken ska erbjuda en så omfattande anslutningstrafik som möjligt inom ramen för full kostnadstäckning. Flyganslutningstrafiken ska emellertid då betraktas som en sammanhållen resultatenhet.

Till Polenfärjan i Karlskrona finns bussförbindelse var tjugonde minut. Detta är en följd av att busslinje 6 (Verkö – Centrum) lätt ha kunnat förlängas till färjeläget. Linjens huvudsyfte är annars att trafikförsörja stadsdelen Verkö.

Till Karlshamns färjeförbindelser med Klaipeda, Baltisjk och Kiel finns ingen särskild anslutningstrafik. I motsats till förutsättningarna i Karlskrona finns inget större resandeunderlag ute i Stilleryd. Det saknas därmed i dagsläget förutsättningar att med ordinarie linjetrafik betjäna också färjeresenärerna.

7.5 Långväga expressbusstrafik

Ett antal bussföretag bedriver på helt kommersiella grunder långväga expressbusstrafik via Blekinge. Bl a går bussar mellan Stockholm och Malmö. F n gäller att expressbussarna inte får köra människor enbart lokalt inom Blekinge. Istället ska man koncentrera sig på transporter mellan länen. Upptagningsförbudet inom länet har tillkommit för att skydda den lokala och regionala trafik som Blekingetrafiken ansvarar för.

I takt med en ökad generell avreglering av persontrafiken, har diskussion uppkommit om upptagningsförbudet bör slopas. Om den långväga expressbusstrafiken får möjlighet att köra människor lokalt inom länet, bör det från ett resenärsperspektiv vara bra. Man får då helt enkelt tillgång till fler förbindelser.

Den långväga expressbusstrafik som finns idag har ett lågt utbud med endast enstaka turer. Denna trafik utgör mycket liten konkurrens med den trafik som Blekingetrafiken ansvarar för. Den risk som ligger i ett slopande av upptagningsförbudet är konkurrens med Öresundståg- och Kustbusstrafiken. Snabba expressbussturer i intressanta tidslägen på exempelvis sträckan Karlskrona – Malmö, skulle kunna innebära resande- och intäktsbortfall den regionala trafiken.

Vår sammanvägning av risk och möjlighet landar i att vi bör förhålla oss positiva till ett slopande av upptagningsförbudet. En eventuell konkurrens från expressbussföretagen kan kanske mötas positivt genom att viss Kustbusstrafik kan samordnas med eller slopas till förmån för kommersiellt bedriven trafik. Tågtrafiken bedömer vi ha sådan standard, komfort och attraktionskraft att den i mycket liten utsträckning påverkas.

7.6 Kollektivtrafikutredningens förslag

Inriktning för den interregionala trafiken

- Goda flygförbindelser med Stockholm ska värnas.
- De regionala infrastrukturinvesteringar som tidigare föreslagits i utredningen gynnar också en utveckling av den interregionala tågtrafiken. Region Blekinge bör i nära samarbete med Kalmar och Kronoberg vaksamt följa utvecklingen av eventuella höghastighetsjärnvägar, då dragningen av dessa kan komma att missgynna sydöstra Sverige.
- Den internationella färjetrafiken till/från våra Blekingehamnar är angelägen också från ett persontrafikperspektiv.
- Blekingetrafiken ska bedriva en så omfattande flygbusstrafik som möjligt till Ronneby flygplats inom ramen för full kostnadstäckning. Anslutningstrafiken ska då betraktas som en sammanhållen resultatenhet.
- Genom den successivt utbyggda Öresundstågtrafiken skapas ännu bättre anslutningar till storflygplatsen Kastrup

8 Stärk kollektivtrafikens ställning i den fysiska planeringen

Vi anser att vår nuvarande kollektivtrafik i Blekinge fungerar väl utifrån nuvarande förutsättningar och ambitioner. Vi har i enlighet med våra direktiv föreslagit en framtida inriktning och utveckling av Blekinges kollektivtrafik. För att denna skall inriktning ska kunna förverkligas krävs en rad åtgärder.

Kollektivtrafikens standard definieras i stor utsträckning av framkomlighet och infrastruktur. Vi ser det kanske tydligast inom järnvägstrafiken. Den låga standard som gällde på Blekinge Kustbana i början av 1990-talet hämmade uppenbart en utveckling av resandet. Efter banupprustning och elektrifiering har resandet tagit fart. Självklart har nya tåg och ökat trafikutbud betytt stabilitet och höjt attraktiviteten. Kustbanans metamorfos är ändå ett prydligt exempel på vad infrastrukturella insatser betyder för trafik och resande.

På samma sätt som tågtrafiken kunnat utvecklas i takt med nya baninvesteringar, skulle busstrafiken kunna förbättras avsevärt om trafiken kunde prioriteras högre i den fysiska planeringen. Här kan vi med lokalt och regionalt engagemang och prioritering nå långt.

För att åstadkomma påtagliga resultat, vill vi här peka på ett antal åtgärder som vi bedömer långsiktigt skulle stärka kollektivtrafiken.

8.1 Kommunernas roll

8.1.1 Planera tidigt för kollektivtrafiken

De i särklass flesta kollektivresorna görs i busstrafiken. De är lokala och regionala resor till arbete och skola mm. För resenärerna är det viktigt att resorna kan ske enkelt och snabbt. Trafiken ska vara tillförlitlig. För att åstadkomma detta krävs en god samverkan mellan trafikplanering och kommunernas fysiska planering.

Redan då nya områden planeras eller gamla omplaneras måste förutsättningarna för kollektivtrafiken beaktas. I Blekinge har under senare år ett antal områden tillkommit och utvecklats utan särskild hänsyn till kollektivtrafiken. Vi tror det är nödvändigt att kommunerna framgent tar större hänsyn till hur man ska trafikförsörja olika områden. Inte minst är det angeläget att man beaktar kollektivtrafikens framtida driftkostnader vid bedömningen av nya satsningar.

8.1.2 Förbättra framkomligheten

Vi är övertygade om att en prioriterad busstrafik i centralorterna kan få avgörande effekter på restider och därmed ökad attraktionskraft.

8.1.3 Styr med aktiv parkeringspolitik

Med aktiv parkeringspolitik kan kommunerna underlätta för exempelvis bussar att nå ända fram till viktiga målpunkter medan bilar hänvisas till något mer perifera parkeringsplatser. På så vis förbättras kollektivtrafikens relativa konkurrenskraft.

Med en medveten avgiftspolitik kan man styra och underlätta för kollektivtrafiken. Fria parkeringar för medarbetare är en skattepliktig förmån och ska beskattas. Vill man som arbetsgivare underlätta medarbetarnas arbetstransporter kan man kanske istället erbjuda subventionerade busskort.

8.1.4 Tydliggör ansvaret för stationer, terminaler, hållplatser, bryggor mm

Med nuvarande ansvarsavgränsning ankommer det på kommunerna att anlägga hållplatser, terminaler, bryggor mm. Blekingetrafikens ansvar begränsas till väderskydd, information och underhåll av utrustningen.

Ansvaret för stationer är mer oklart. Nationellt finns många intressenter men ingen med självklart ekonomiskt ansvar.

Stationer, terminaler, större och centralt belägna hållplatser är angelägna bitar i trafikpusslet. Det är viktigt att kunden/resenären möts av moderna, attraktiva miljöer. Bytespunkterna ska också vara säkra, tillgänglighetsanpassade mm. Någon bör ta ett helhetsansvar för hur stationer, terminaler, hållplatser, bryggor, väderskydd, information mm utformas.

Vi ser som naturligt att Blekingetrafiken får ett vidgat ansvar för att analysera behov av insatser, beskriva utvecklingsidéer och ta fram konkreta förslag till förbättringar. Detta bör göras årligen i samband med att Blekingetrafiken planerar för önskvärda infrastrukturella åtgärder.

Det är emellertid angeläget att accentuera att det också framgent ska vara kommunerna som gör investeringarna för kollektivtrafikens behov av hållplatser, terminaler, stationsutrustning mm.

8.2 Region Blekinges roll

Den regionala infrastrukturen formas av Region Blekinge i nära samverkan med de statliga trafikverken. Prioriteringarna görs i Länstransportplanen. Även om behoven är många och medlen små, finns ändå den principiella möjligheten för länet att prioritera kollektiva trafikinvesteringar. I Länstransportplanen för åren 2010 – 2021 har kollektivtrafiken fått en betydligt större andel av investeringarna jämfört med tidigare planer.

I den särskilda PM om Regional Trafikstrategi som redovisas som bilaga 2 finns en rad nya infrastrukturåtgärder som behöver vidtas för att ytterligare stärka och utveckla tågtrafiken liksom den regionala busstrafiken för framtiden. Här har Region Blekinge en möjlighet att genom aktiva prioriteringar successivt och långsiktigt förändra kollektivtrafikens konkurrenskraft. Region Blekinge kan i detta syfte också verka för ökad kommunal samordning av länsövergripande fysisk planering.

8.3 Kollektivtrafikutredningens förslag

Kollektivtrafikens plats i den fysiska planeringen

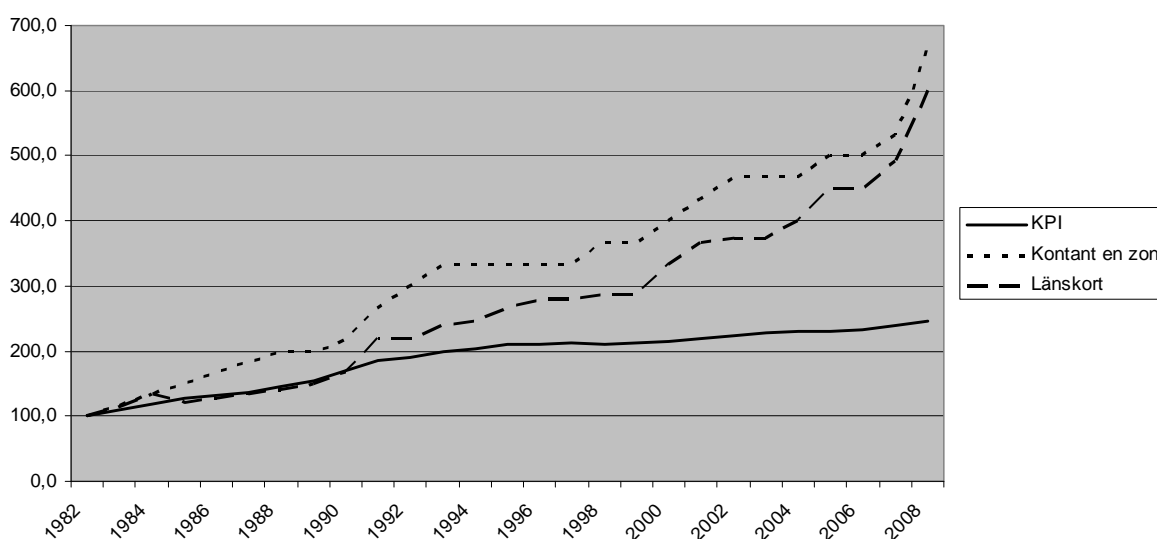
- Kommunerna föreslås, i anslutning till en ökad omfattning av kollektivtrafiken, uppmärksamma och prioritera kollektivtrafikens behov i den fysiska planeringen och utforma en parkeringspolitik som stöder en utveckling av den kollektiva trafiken
- Region Blekinge föreslås i ökad utsträckning beakta kollektivtrafikens behov i samband med upprättande av länstransportplan liksom att i detta syfte verka för ökad kommunal samordning av länsövergripande fysisk planering.
- Blekingetrafiken föreslås vidga sin årliga planering av infrastrukturella investeringar till att också omfatta förslag till fortsatt utveckling av stationer, terminaler, hållplatser mm.
- Kommunerna föreslås stärka sin insats för att utveckla goda hållplatser och terminaler mm liksom att prioritera attraktiva placeringar av dessa. Vidare bör kommunerna ta ett mer aktivt och ekonomiskt ansvar för att utveckla stationerna och stationsmiljöerna i samverkan med Blekingetrafiken.

9 Inriktning för avgifter/taxor i trafiken

9.1 Kollektivtrafikens konkurrenssituation

En viktig bakgrund till trafikhuvudmännens tillkomst var att, med erfarenheter från oljekrisen under 1970-talet, stimulera det kollektiva resandet genom kraftigt subventionerade taxor. Den nya organisationen benämndes ofta "50-kortsreformen" då Stockholms länskort för 50 kr kom att utgöra något av förebild.

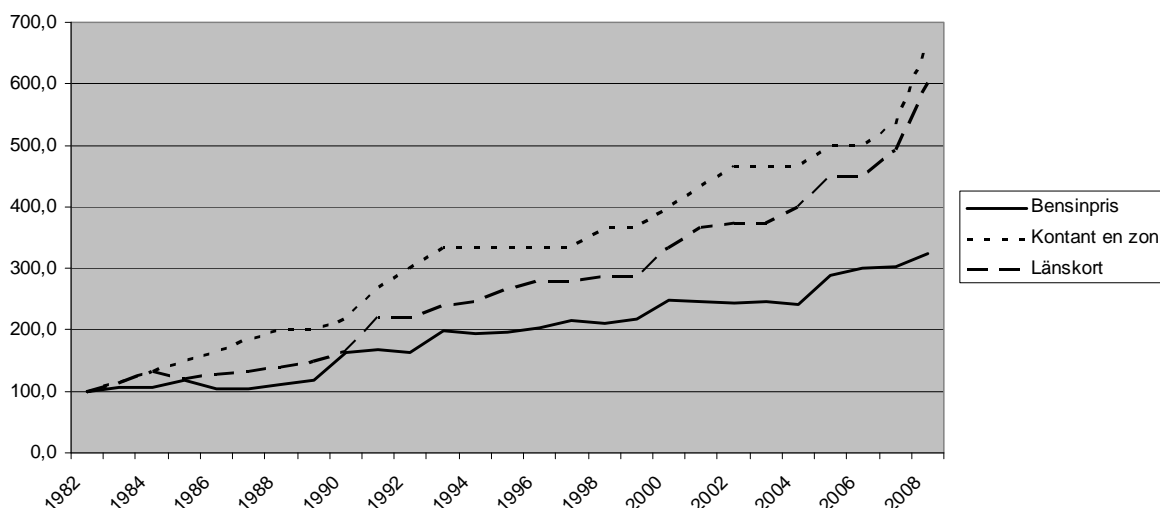
Kollektivtrafikens taxor har dock sedan Blekingetrafikens etablering relativt sett ökat väsentligt mer än den allmänna prisutvecklingen. Detta illustreras av följande figur som visar utvecklingen av kontantpriset för en zon respektive länskortet i jämförelse med konsumentprisindex (1982=Index 100):



Priset mot kund har således ökat väsentligt mer än det dubbla jämfört med den allmänna prisutvecklingen. Inte minst under de senaste åren har kunderna fått vidkännas kraftiga prisökningar. Genom de ökade priserna har skattesubventioneringen minskat successivt och uppgår nu till i runda tal 50% i buss- och tågtrafiken.

En jämförelse mellan bilresa och en resa med kollektivtrafik kan göras på olika sätt. Totalkostnaden för bilkörning varierar med bilens inköpspris, användning mm. Enligt konsumentverkets beräkningar hamnar emellertid milkostnaden sällan under 30 kronor. Vid en sådan jämförelse är kollektivresan ytterligt konkurrenskraftig. Exempelvis har en daglig tågpendlare mellan Karlskrona och Karlshamn en milkostnad på endast drygt tre kronor. Med dagens prissättning är långa pendlingsresor billiga, medan korta stadsbussresor är dyra.

Många människor jämför emellertid kollektivresans pris med bilens marginalkostnad, vilken ofta blir liktydig med bensinpriset. Prisutvecklingen för kollektivresor i jämförelse med bensinpriset är besvärande. Bensinpriset har visserligen ökat mer än den allmänna prisnivån och blivit drygt tre gånger dyrare än 1982. Men kontant- respektive periodkortspriset har sexdubblats under samma period och alltså ökat dubbelt så mycket som bensinpriset!



Taxornas storlek har självfallet stor betydelse för möjligheterna att utveckla resandet i kollektivtrafiken. De höjda priserna har historiskt sett kunnat kombineras med ett ökat resande. Vi är dock tveksamma till om det finns utrymme för ytterligare relativa prisökningar om vi ska uppnå ett ökat resande. Vi anser istället att vissa priser kan behöva sänkas och framför allt att större prishöjningar måste undvikas. Inga eller låga prishöjningar kan dock medföra behov av särskilda ekonomiska insatser i form av höjda ägartillskott.

9.2 Taxesamarbete mellan sydlänen

Det sydsvenska samarbetet kring Öresundstågstrafiken har initierat också en regional prissamverkan i syfte att underlätta resor över länsgränserna. En särskild Sydtaxa har skapats, där principen är att varje län sätter taxan inom sitt län (och erhåller intäkterna från denna taxa) och att länens taxor därefter adderas mot kund. Kunden kan därigenom köpa den biljett som är lämplig för resorna, t ex ett periodkort Karlshamn – Eslöv. Eventuella prisseffekter vid gränsen kan, om behovet bedöms uppkomma, reduceras genom särskilda "gränssubventioner".

9.3 Nytt biljettsystem

Under 2009-10 kommer ett nya biljettsystemet att introduceras i full skala i södra Sverige (undantag Kalmar län som valt ett eget system). Därmed kommer resor med alla biljettslag underlättas ytterligare och kunderna kommer att "känna igen sig" vid gränsöverskridande resor.

9.4 Differentierade priser

Även om vi anser att prishöjningarna generellt ska hållas låga framgent kan mycket väl enskilda restyper eller trafikslag motivera höjda priser. Attraktiva och bra transporter kan få kosta litet mer. Korta bussresor upplevs uppenbart som dyra och mindre prisvärda. Vi ser det emellertid inte som vår uppgift att lämna förslag till detaljerade taxekonstruktioner eller priser. Detta menar vi måste vara en fråga för Blekingetrafikens styrelse, som har större kunskap om kund och marknad. Taxorna utgör också ett viktigt instrument för styrelsen i budgetarbetet och i ansvaret att balansera kostnadsförändringar.

9.5 Kollektivtrafikutredningens förslag

Taxor och prisutveckling

- Taxeinstrumentet och de detaljerade taxeavvägningarna ska hanteras av Blekingetrafikens styrelse som ett viktigt medel för att kunna balansera budget- och kostnadsförändringar.
- Vid styrelsens avvägningar ska som inriktning gälla att priserna framgent ska hållas på en låg nivå. Prishöjningar bör begränsas för att nå målen om resandeökningar (se avsnitt 4.4) i kollektivtrafiken. Framtida genomsnittligt beräknade taxehöjningar utöver KPI bör därför i görligaste mån undvikas.
- De taxeprinciper som utformats i Öresundstågtrafiken bör successivt utvecklas till att gälla alla gränsresor från Blekinge, dvs även i buss- och tågtrafiken mot Småland.

10 Inriktning för ägartillskottet storlek

10.1 Nuvarande situation

Nettokostnaderna i länets nuvarande kollektivtrafik uppgår år 2009 till ca 176 mnkr. Bolagets ägare betalar emellertid endast 158 mnkr. Differensen, 18 mnkr, finansieras genom ianspråktagande av bolagets reserver. Enligt bolagets Marknadsplan kommer detta förhållande fortgå under planperioden 2010-12 då ytterligare 48 mnkr av reserverna beräknas tas i anspråk.

Bolagets reserver uppgår f.n. totalt till 121 mnkr. Reserverna sinar naturligen i takt med att dessa används för underskottstäckning. När reserverna är slut måste kommun och landsting endera skjuta till mera pengar eller dra ned på verksamheten.

10.2 Ökad kollektivtrafik medför ökat resursbehov

Med ovan redovisade trafikambitioner förordar vi en utökning av länets kollektivtrafik för att uppnå vårt mål om ett fördubblat resande. Som vi också har redovisat ovan har priserna i kollektivtrafiken höjts väsentligt mer än motsvarande utveckling för den allmänna prisnivån. Vi ser det därför inte som realistiskt att finansiera satsningarna med kraftiga taxehöjningar. Tvärtom skulle vissa priser kanske behöva reduceras eller i vart fall frysas under en tid. Genom attraktiva priser tror vi att resandet stimuleras och vi på sikt kan få höjda intäkter.

Omprioritering av befintlig trafik måste naturligtvis prövas. Ett antal lågt utnyttjade buss-turer har lagts ned under senare år. Trafik har koncentrerats till starka linjer och stråk. Härutöver finns i lands- och glesbygdstrafiken inte så mycket trafik kvar att ta bort. Detta hindrar inte att man fortlöpande ser över utbud och linjenät så att befintliga resurser utnyttjas väl. Till en del kan sådana översyner innebära att vissa resurser kan flyttas och användas i de nya satsningarna.

De föreslagna trafikatsningarna är emellertid så omfattande att det är ofrånkomligt med ökade ägartillskott.

En ökad skattefinansiering är nödvändig för att

- 1) Finansiera nuvarande *faktiska* kostnader
- 2) Finansiera föreslagen utbyggnad av kollektivtrafiken, främst av den regionala trafiken enligt förslaget i den Regionala Trafikstrategin

Vår bedömning är att bruttokostnaderna för en successiv utökning av trafiken under perioden 2013-2020 uppgår till storleksordningen 80 mnkr/år, inkluderande utbyggd tågtrafik Karlskrona – Emmaboda. Även med en förväntad kraftig resande- och intäktsökning innebär det behov av kraftigt ökat ägartillskott, i storleksordningen 50 mnkr/år. Därtill kommer således behovet att täcka upp mot dagens verkliga kostnader eftersom reserverna successivt kommer att sina och ta slut. Totalt sett beräknas behovet av ägartillskott uppgå till mellan 200 - 250 mnkr/år under perioden 2013-2020, varvid utfallet de enskilda åren blir beroende av när de aktuella satsningarna de facto genomförs.

En grov bedömning av de ekonomiska konsekvenserna av ökade trafikatsningar redovisas för åren 2010 – 2020 i bilaga 3.

10.3 Kollektivtrafikutredningens förslag

Inriktning för framtida ägartillskott

- Den ekonomiska ram för åren 2010 – 2020 som redovisas i bilaga 3 föreslås utgöra inriktning för kommunernas och landstingets ekonomiska insatser för en långsiktig utveckling av Blekinges kollektivtrafik

11 Drift- och avtalsformer

Hur den trafik vi vill ha i länet ska drivas kan diskuteras. Principiellt finns två alternativ. Antingen bedrivs verksamheten i egen regi eller via entreprenad. Det som kan tala för drift i egen regi är att verksamheten därmed kan styras direkt. Några vinster behöver inte betalas till privata operatörer. Nackdelarna kan ligga i svårigheterna att förena strategiskt arbete och neutralitet i förhållande till grunduppdraget. Det kan vara svårt att utan konkurrens upprätthålla hög effektivitet. Driftverksamheten riskerar att bli en självverkande kraft med egna mål.

Den nuvarande kollektivtrafiken i länet drivs genomgående via entreprenad. Så sker för övrigt med enstaka undantag i hela landet. Det har bedömts vara ett bra sätt att driva verksamheten. Övergripande mål och prioriteringar sköts fullt ut på den politiska ägarnivån. I Blekingetrafiken sköter ett planeringskansli under politisk styrelse frågor som trafikplanering, myndighetsutövning, samordning, samråd med uppdragsgivarna, information m m. En viktig uppgift är att upphandla den trafik man vill ha och att följa upp ingångna avtal så att man får det man beställt.

Enda undantaget från entreprenadprincipen är att Blekingetrafiken driver en egen sk BLI-central (beställning, ledning- och information). Också denna verksamhet skulle kunna läggas ut entreprenad. Det har emellertid bedömts att centralen är av strategisk betydelse, varför Blekingetrafiken valt att själv driva den.

Genom att upphandla all trafik med jämna mellanrum bör man, enligt ekonomiska teorier, garanteras det "rätta" priset över tiden. Det råder nog stor samstämmighet inom kollektivtrafikbranschen om att denna ordning är bra.

Inom branschen har tre principiella avtalsformer använts:

Bruttokostnadsavtal, som kort kan sägas bestå i att uppdragsgivaren mycket detaljerat beskriver vad han vill ha utfört. Litet inflytande lämnas till operatören, som i allt väsentligt skaffar fordon och personal och utför beställd trafik.

Nettokostnadsavtal, som karakteriseras av att ett betydande inflytande över och ansvar för själva trafiken lämnas till operatören. Operatören kan därvid själv få lägga upp linjer, tidtabeller, fastställa biljettpriser mm. Det kan också vara operatörens ansvar att informera om och marknadsföra trafiken. Operatören står också en ekonomisk risk liksom han får ta ett ansvar för kunden i form av resegarantier etc. Uppdragsgivaren begränsar sin insats till att förmedla de trafikpolitiska ambitionerna, dra upp ger grova riktlinjer, ekonomiska ramar etc.

Incitamentavtal. Denna avtalsform kan sägas vara en blandning av de förstnämnda. Den kan kännetecknas av att operatören får medverka i trafikplaneringen, får del av intäkterna, erhåller bonus vid resandetillväxt etc.

Blekingetrafiken har tillämpat samtliga avtalsformer under åren. Nuvarande avtal med Bergkvarabuss avseende busstrafiken och avtalet kring Öresundstågtrafiken är exempel på rena bruttokostnadsavtal. Avtalet med SJ om Kustpilentrifiken var nog så nära ett nettokostnadsavtal man kan komma. Nuvarande avtal med rederierna avseende skärgårdstrafiken kan sägas vara ett långtgående incitamentavtal.

Swebus bedrev länets busstrafik under en sjuårsperiod, 1999-2006, i form av ett nettokostnadsavtal. Avtalet var ekonomiskt klart fördelaktigt. Från ägarhåll riktades emellertid kritik mot avtalsformen, då man ansåg att Blekingetrafiken tilldelat Swebus för stor beslutsrätt. Bolagsstämman beslutade därför att busstrafiken framgent skulle upphandlas och drivas enligt bruttokostnadsprincipen.

I det förslag till ny kollektivtrafiklag som just varit ute på remiss lyfts ansvarsfördelningen mellan huvudman och trafikutövare fram som kärnan i ny trafikorganisation för Sverige. I betänkandet anser man att kundens valfrihet skulle stärkas om nuvarande trafikhuvudmannauppgifter inskränks till strikt övergripande, strategisk planering. Trafik ska i första hand skötas av marknaden utan ersättning från samhället. Upphandlad trafik ska drivas enligt s k koncessionsmodell. Denna är en form av nettokostnadsavtal med långtgående frihet för trafikoperatörerna.

Nya trafikmyndigheter ska etableras. Dagens länstrafikbolag ska successivt fasas ut. De nya myndigheterna ska inte åta sig operativt inriktade uppgifter. Istället ska man koncentrera sin verksamhet till att ange mål och krav för trafikförsörjningen. Trafikoperatörerna ska å andra sidan fullt ut ägna sig åt att under konkurrens betjäna resenärerna med kundanpassad trafik och priserbudanden.

Kollektivtrafikutredningen konstaterar att gränssnittet mellan funktionerna som beställare och utförare i kollektivtrafiken kan komma att ändras genom ny lag. Vi har emellertid valt att inte behandla eller ta egen ställning till det aktuella betänkandet.

11.1 Kollektivtrafikutredningens förslag

Inriktning vad avser drift och avtalsform

- Länets kollektivtrafik ska också framgent bedrivas i form av entreprenad.
- Trafiken ska upphandlas via utvecklade incitamentavtal med lämpliga, inte alltför korta avtalsperioder.

12 Ägarstyrning och organisationsform för verksamheten

Direktiven anger att Kollektivtrafikutredningen ska studera också organisationsformerna för verksamheten. Som vi förstår uppdraget ska vi värdera om nuvarande ordning är tillfredsställande eller den behöver förändras i samband med att en kraftfull satsning på kollektivtrafiken nu aktualiseras.

12.1 Ansvarsfördelning mellan kommunerna och landstinget

Kollektivtrafiken i Blekinge drivs med gemensamt ansvar mellan kommunerna och landstinget. Även om fördelningen av kostnaderna är något olika för de olika trafikformerna, gäller principiellt att landstinget svarar för hälften av verksamhetens ägarbidrag medan kommunerna delar på den andra hälften. Nuvarande lagstiftning ger emellertid utrymme för olika ansvarsförhållanden. Det är möjligt, om man är överens i länet, att låta landstinget ta det fulla ansvaret. Likaså kan kommunerna i förening svara för kollektivtrafiken. Om man inte är överens säger dock lagen att kommuner och landsting ska dela såväl ansvar som kostnader lika.

Som vi nämnt ovan föreligger ett betänkande med förslag till ny kollektivtrafiklag. Utredarens utgångspunkt har vad gäller de organisatoriska frågorna bl a varit att trafikansvaret ska kunna passa in i en struktur med regionkommuner, om nu ytterligare initiativ tas i denna riktning. Förslaget är i första hand att ansvaret läggs på de regionala samverkansorganen, dvs i vårt fall på Region Blekinge. Detta kan ske om kommunerna och landstinget i länet är överens. Om man inte är överens ska ansvaret läggas på landstinget.

12.1.1 Demokratiska perspektiv

En aspekt på ansvarsfördelningen är kopplingen mellan väljare och valda. Var kan medborgaren bäst påverka hur man vill ha sin kollektivtrafik? Varifrån hämtar förtroendemannen sitt mandat?

I många sammanhang utgör kommunen en naturlig bas för medborgarens dialog och påverkan. För styrning av enbart lokal trafik är antagligen kommunen det rätta forumet för styrning. En växande del av trafiken är emellertid av regional och storregional karaktär. Här torde landstinget på motsvarande sätt utgöra en naturlig bas för dialog med medborgarna.

För att kunna föra en sammanhållen trafikpolitisk debatt kring länets kollektivtrafikfrågor krävs ett regionalt forum. I vårt grannlän Skåne har kollektivtrafiken organiserats under Region Skåne. Till skillnad från förhållandena i Blekinge är Region Skåne tillika landsting med direktvalt regionfullmäktige och egen beskattningsrätt. Även om inte ett formellt eller ekonomiskt ansvar kan läggas på Region Blekinge, kan Region Blekinge med bl a ansvar för de regionala utvecklings- och infrastrukturfrågorna utgöra en god arena för en samlad trafikpolitisk debatt i Blekinge.

12.1.2 Tydligare ansvarsfördelning kan krävas för att uppnå våra mål

Vår analys av ansvarsfrågorna leder oss till slutsatsen att kommunerna bör ha ett starkt ansvar för den inomkommunala trafiken. Vi har ovan visat på de uppenbara och nödvändiga kopplingarna till den fysiska planeringen mm. För att nå vårt övergripande mål om en utbyggd kollektivtrafik med fördubblat resande måste kommunerna vara engagerade och drivande. Vi finner det därför naturligt att kommunerna därmed också får ett tydligt och dominerande inflytande över exempelvis linjedragningar, trafikutbud,

infrastrukturella insatser, hållplatsutformning mm. Vi tror också att det är naturligt för medborgaren att söka dialog med kommunen i dessa frågor. Med ett tydligt och ökat kommunalt ansvar är det också naturligt att kommunerna svarar för merparten av trafikens kostnader.

Den stora satsning vi föreslår i tåg- och expressbusstrafiken kommer att kräva stora investeringar. Till dessa kommer betydande driftkostnadsökningar. Den regionala trafik-satsningen accentuerar behovet av ett sammanhållet ansvar för den regionala trafiken. Landstingets roll i kollektivtrafiken har varit att inta ett länsperspektiv. Landstinget förväntas vara den part som ser till en utjämning av trafikstandard och intar särskilt engagemang för en utveckling av den regionala trafiken, inte minst järnvägstrafiken. På samma sätt som vi föreslagit ett primärkommunalt huvudansvar för den inomkommunala trafiken, anser vi det naturligt att landstinget tar huvudansvaret för den regionala trafiken.

Med ett tydligare ansvar för lokal och regional trafik tydliggörs, skapas bättre förutsättningar för trafikpolitiskt debatt i kommun- respektive landstingsfullmäktige.

12.1.3 Regional trafiksatsning kan kräva ny kostnadsfördelning

En god princip brukar vara att den som bestämmer också betalar. Av vårt resonemang ovan kring trafikansvaret följer också tankar om kostnadsansvaret. De nya trafiksatsningarna kan kräva en ny fördelningsmodell. Om en sådan aktualiseras skulle principerna för en sådan kunna se ut enligt följande:

- Landstinget svarar för 80 % av kostnaderna i tågtrafiken, den regionala busstrafikens huvudnät jämte sjukresorna. Kommunernas andel i denna trafik blir 20 %.
- Kommunerna betalar 80 % av den resterande trafiken, dvs all inomkommunal trafik, viss busstrafik över kommungräns liksom flygbusstrafik. Landstinget bidrar med 20 %.

Med en sådan fördelning utgår vi från att det är respektive majoritetsfinansiär som i praktiken beställer den omfattning mm av trafiken som man önskar inom sitt ansvarsområde. De 20 % som ägarna således betalar utan att det följs av egentligt inflytande, skall först och främst täcka gemensamma kostnader för exempelvis gemensam personal, biljett- och informationssystem mm. Vidare skulle insatsen utgöra en spärr mot att urholka sammanhållningen kring den gemensamma trafiken. Vi vill motverka att en enskild delägare exempelvis vill bestämma egna taxor och regler. Detta skulle kunna ske genom en konstruktion där den 20 %-iga medfinansieringen bortfaller vid utbrytningsförsök.

Om en ny kostnadsfördelning blir aktuell, kan det vara lämpligt att införa denna i samband med de första större regionala trafiksatsningarna, dvs år 2013.

12.2 Organisationsform

De kollektivtrafikansvariga, kommunerna och landstinget, har valt att utöva trafikhuvudmannaskapet i form av ett aktiebolag, Blekingetrafiken AB. Alternativt kan verksamheten drivas i form av kommunalförbund.

Enligt vår mening har nuvarande samspel mellan kommunerna och landstinget fungerat väl under åren. Likaså har en god dialog funnits i Blekingetrafiken mellan aktieägarna och styrelsen. Region Blekinges roll som samordnare av aktieägarnas viljor har inneburit enhetliga ägardirektiv och därmed tydliga instruktioner till styrelsen.

Som vi påpekat ovan föreligger nu två statliga betänkanden med direkt betydelse för våra bedömningar av ansvar och organisatoriska förslag. Skulle Ansvarskommitténs förslag genomföras kan Blekinge län komma att sammanföras med andra län. Därmed förändras

naturligtvis också organisationen av kollektivtrafiken. Förslaget om ny kollektivtrafiklag kan ganska snart bli föremål för proposition och riksdagsbeslut. Ett sådant beslut kan självklart också kräva förändring av nuvarande organisation.

12.3 Kollektivtrafikutredningens överväganden

Allmänt sett är det bra med tydliga ansvarsförhållanden. Kollektivtrafikens styrning via flera huvudmän skulle kunna skapa problem. Vi har emellertid inte funnit några direkta olägenheter med dagens delade ansvarsförhållande. Samverkan fungerar i allt väsentligt väl mellan kommunerna och landstinget liksom mellan Blekingetrafiken och dess ägare.

Den trafiksatsning som vi föreslår ska genomföras och som har sin tyngdpunkt i den regionala trafiken aktualiserar emellertid frågan om vem som har huvudansvar för vad. Generellt anser vi att tydlig ansvarsfördelning är bra. Ett sammanhållet ansvar för all trafik i hela länet, som i Skåne, är enkelt och tydligt. En fördelning av ansvaret utifrån lokal respektive regional trafik är en annan modell. Den skapar engagemang med tydlig koppling till det geografiska ansvaret.

Vi har övervägt ny fördelningsmodell. Ambitionen har varit att inom ramen för en i princip oförändrad ekonomisk ansvarsfördelning (50/50), åstadkomma ett tydligare trafikmässigt ansvar. Den ovan skisserade modellen (80/20) med ett kommunalt huvudansvar för lokal trafik respektive ett regionalt trafikansvar för landstinget kan vara en sådan lösning.

Utredningen är principiellt tilltalad av en tydligare ansvarsfördelning där kommunerna ansvarar för den lokala trafiken och landstinget tar ett motsvarande ansvar för den regionala. Med hänsyn till de nämnda statliga betänkandena och eventuella statlig initiativ som i närtid kan påverka bl a kollektivtrafikens organisation, anser vi dock det vara klokt att avvakta med eventuella organisatoriska förändringar eller att införa nya kostnadsfördelningsmodeller.

12.3 Kollektivtrafikutredningens förslag

Inriktning för ansvar, organisation och kostnadsfördelning

- Utredningen förordar principiellt ett tydligare ansvarsförhållande mellan kommunerna och landstinget på så vis att kommunerna borde ansvara för den lokala trafiken och landstinget för den regionala trafiken.
- Nuvarande ansvarsförhållanden, organisation och kostnadsfördelningsprinciper föreslås förbli oförändrade i avvaktan på eventuella riksdagsbeslut om ny kollektivtrafiklag respektive regionkommuner.

13 Samverkan med andra län

Även om trafiken inom kommunerna och länet är helt dominerande, ökar behovet av längre transporter. Möjligheten att på ett enkelt sätt resa med kollektivtrafiken får inte begränsas till länet. Det ska vara enkelt att pendla till arbete och studier i en större region.

Sedan lång tid tillbaka har Blekinge insett att framför allt tågtrafiken kräver storregional samverkan. För att bevara och utveckla Blekinges järnvägsförbindelser har ambitionerna varit att kapsla in våra befintliga järnvägar i ett större system. Först då skulle vi kunna känna viss trygghet i att inte bli marginaliserade. I Blekingetrafikens operativa arbete har således länsgränsöverskridande samverkan etablerats genom ett antal bolag. Kustpilen AB, Kust till Kust AB har utgjort forum för storregionalt samarbete i att utveckla tågtrafik över länsgränserna.

Genom Öresundståg AB har tagits ett stort steg. De sex sydsvenska trafikhuvudmännen i Skåne, Halland, Västra Götaland, Kronoberg, Kalmar och Blekinge har etablerat en nära samverkan kring järnvägstrafiken med Öresundståg. Samarbetet handlar självklart i första hand om själva tågtrafiken. Här diskuteras och utreds behoven av fler tåg och nya tågtyper för framtiden. Här förs avgörande diskussioner om successivt utvecklat trafikutbud mm. Arbetet har emellertid redan lett till samverkan också i en rad andra frågor. Gemensam taxestruktur och gemensamt biljettmaskinsystem har införts. Informations- och betalsystem utvecklas nu gemensamt. Gemensamt regelverk och resegarantier mm tas fram. Alltfler anpassningar sker för att underlätta länsgränsöverskridande resor.

Verksamheten kring Öresundstågtrafiken styrs ytterst av trafikhuvudmännens styrelser. En politisk samverkansgrupp är bildad för att leda samarbetsprojektet. Öresundståg AB är ett mer operativt bolag med tjänstemannastyrelse. Utredningen är tilltalad av denna på en gång tydliga ansvarsfördelning i kombination med länken. En utvecklad trafik i sydost mellan Kalmar, Växjö och Karlskrona, har också diskuterats och utretts i nära samverkan mellan regionala företrädare för sydostlänen.

Vi bedömer att den praktiska samverkan som etablerats kring de länsöverskridande persontransporterna är omfattande. Öresundstågsarbetet anser vi vara av största betydelse då det dels innefattar samtliga Blekinges länsgrannar, dels utgör embryot till mer omfattande storregionalt trafikarbete. Enligt vår mening bör järnvägstrafiken på Kust till Kust mellan Alvesta – Växjö – Kalmar/Karlskrona fullt ut inlemmas i Öresundstågtrafiken.

13.1 Kollektivtrafikutredningen förslag

Inriktning för samverkan med andra län i kollektivtrafiken

- Samverkan i Öresundstågsarbetet är av största betydelse för Blekinge och ska därvid ges prioritet. En storregional samverkan ska också ta sikte på att successivt harmonisera taxor, regler mm för all länsgränsöverskridande trafik.
- Järnvägstrafiken mellan Alvesta – Växjö – Kalmar/Karlskrona bör fullt ut inlemmas i Öresundstågtrafiken.