



**Marknadsplan
2009-2011**

Förslag till marknadsplan för åren 2009-2011

Blekingetrafikens styrelse har vid sammanträde den 14 december 2007 beslutat att överlämna förslag till marknadsplan för åren 2009-2011 som underlag till ägarna inför fastställelse på ordinarie bolagsstämma. I planen ger ägarna sitt uppdrag till Blekingetrafiken att planera och genomföra kollektivtrafiken i länet samt fastställs de ekonomiska ramarna för verksamheten.

De hot om klimatförändringar som världen står inför ställer krav på nytänkande och att vi alla arbetar mot en hållbar utveckling av samhället. Transporter är det som mest av allt orsakar luftföroreningar i världen idag. Kollektivtrafiken har därför en viktig roll att spela när det gäller att minska utsläppen av bland annat växthusgaser. Blekingetrafikens främsta uppgift på miljöområdet måste vara att i så stor utsträckning som möjligt söka vinna marknadsandelar från bilismen. För att uppnå detta mål krävs att satsningar görs för att skapa en så attraktiv och bra trafik att många bilister väljer att åka med kollektivtrafiken istället för att köra bil.

I marknadsplanen föreslår Blekingetrafiken att ägarna godkänner en ekonomisk totalram på 157 mnkr år 2009, 162 mnkr år 2010 samt 167 mnkr år 2011 i kostnadsläge 2008. Mot bakgrund av den pågående miljödebatten har Blekingetrafiken övervägt att lägga förslag på en mer påtagligt utökad och förbättrad kollektivtrafik. Den ekonomiska ramen bygger emellertid på en i huvudsak oförändrad verksamhetsnivå under planperioden. Det bör dock understrykas att den nödvändiga utvecklingen mot ett hållbart samhälle troligen kommer att ställa krav på mer offensiva satsningar på kollektivtrafiken i framtiden. I ljuset av den aktuella miljödiskussionen önskar Blekingetrafiken inför Trafikkonferens och bolagsstämma under våren en dialog med ägarna om kollektivtrafikens framtida utveckling i länet.

Ägarna fastställer marknadsplan 2009-2011 vid ordinarie bolagsstämma den 17 april 2008. Den tid som återstår till bolagsstämman medger inte en traditionell remissomgång av styrelsens förslag. Föreliggande förslag till marknadsplan är således det förslag som kommer att behandlas på bolagsstämman. Blekingetrafiken önskar emellertid inför stämman ändå ta del av ägarnas synpunkter på förslaget till marknadsplan senast 31 mars 2008.



Hans Jonasson, VD



Innehåll

1	Sammanfattning	6-10
2	Marknadsplanen – ägarnas styrinstrument	11
	2.1 Fastställande av marknadsplan	11
3	Kollektivtrafikens utveckling i Blekinge	12-13
	3.1 Resandet i ett tioårsperspektiv.....	12
	3.2 Kollektivtrafikens utveckling hittills under 2000-talet	13
	3.2.1 Resandeutveckling	13
	3.2.2 Kostnaden för kollektivtrafiken i Blekinge	13
4	Kollektivtrafikens roll och betydelse i Blekinge – den samhällsekonomiska nyttan	14-15
5	Busstrafiken	16-20
	5.1 Länets väl fungerande busstrafik är kollektivtrafikens bas	16
	5.2 Resandeutveckling åren 2002-2006	16
	5.3 Trafikvolym 2002-2006.....	17
	5.4 Busstrafikens intäcks- och kostnadsutveckling 2002-2006.....	17
	5.5 Inriktning för busstrafiken.....	17
	5.5.1 Generell inriktning	17
	5.5.2 Bas- och tilläggstrafik	17
	5.6 Fortsatt utveckling av busstrafiken.....	18
	5.6.1 Busstrafik inom varje kommun.....	18
	5.6.2 Regional trafik.....	19
	5.7 Busstrafikens kvalitet	20
	5.8 Förslag till riktlinjer för busstrafiken.....	20
6	Tågtrafiken	21-25
	6.1 Resandeutveckling.....	21
	6.1.1 Blekinge Kustbana.....	21
	6.1.2 Kust till Kustbanan sträckan Karlskrona-Emmaboda.....	21
	6.2 Blekinge Kustbana och trafiken Karlskrona-Malmö/Köpenhamn	21
	6.3 Tågtrafiken mellan Karlskrona-Emmaboda.....	23
	6.4 Fördelning av kostnader för busstrafik som ersätter eller kompletterar tågtrafiken.....	23
	6.5 Upprustning av Blekinges stationer	24
	6.6 Tågstrategi för Blekinge persontågtrafik.....	25
	6.7 Förslag till riktlinjer för tågtrafiken	26
7	Närtrafiken	26-28
	7.1 Närtrafikens hittillsvarande utveckling	26
	7.2 Resandeutveckling	26
	7.3 Intäcks- och kostnadsutveckling.....	27
	7.4 Översyn av regelverket för sjukresor inom kollektivtrafiken	27
	7.5 Förslag till riktlinjer för Närtrafiken.....	27
8	Skärgårdstrafiken	29-30
	8.1 Resandeutveckling.....	30
	8.2 Skärgårdstrafikens ekonomi 1996-2006.....	30
	8.3 Förslag till riktlinjer för skärgårdstrafiken	30

9	Flygbusstrafiken	31
9.1	Flygbusstrafikens utveckling	31
9.2	Förslag till riktlinjer för flygbusstrafiken	31
10	Skolskjutstrafiken	32
10.1	Förslag till riktlinjer för skolskjutstrafiken	32
11	Infrastrukturplan 2009-2011	33
11.1	Infrastrukturen, grunden för en väl fungerande kollektivtrafik	33
11.2	Årlig infrastrukturplan	33
12	Marknadskommunikation, biljettförsäljning och kundservice	34
12.1	Trafikupplysning och biljettförsäljning	34
12.1.1	Trafikupplysning	34
12.1.2	Biljettförsäljning	34
12.2	Realtidsinformation allt vanligare i kollektivtrafiken	34
12.4	Förslag till riktlinjer för information och marknadsföring	34
13	Miljö	35
13.1	Förslag till riktlinjer miljö	35
14	Trafiksäkerhet	36
14.1	Förslag till riktlinjer trafiksäkerhet	36
15	Priser	37-39
15.1	Prissystemet i Blekinge idag	37
15.1.1	Låga priser i Blekinge	37
15.2	Översyn av nuvarande pris- och zonsystem	37
15.2.1	Med ökade trafikkostnader måste resenärerna vara med och bidra till finansieringen av trafiken	37
15.2.2	Total genomgång av prissystemet och zonindelningen	38
15.3	Nytt biljettmaskinssystem fr.o.m. år 2008	39
15.4	Förslag till riktlinjer för priser och prissystem	39
16	Ekonomi	40-43
16.1	Kostnaderna för kollektivtrafiken	40
16.2	Ekonomisk plan för åren 2009-2011	40
16.2.1	Avsnitt A – Oförändrad ambitionsnivå	40
16.2.2	Avsnitt B – Förslag till upplösning av reserver	41
16.2.3	Avsnitt C – Ambitionsförändringar	41
16.3	Trafiken Karlskrona-Emmaboda	43
16.4	Tilläggsstrafiken	43
16.5	Förslag till riktlinjer ekonomi	43
	Bilaga Ekonomiplan	44-47

1 Sammanfattning förslag till Marknadsplan 2009-2011

MARKNADSPLAN 2009-2011

Blekingetrafiken skall årligen göra en marknadsplan, trafik- och ekonomiplan, vilken skall fastställas av bolagets ägare. I marknadsplanen anges de övergripande riktlinjerna samt de ekonomiska ramarna för verksamheten. Föreliggande förslag till marknadsplan avser åren 2009-2011 och är en revidering av Marknadsplan 2007-2010. Detta innebär att Marknadsplan 2007-2010 uppdaterats och anpassats till de förhållanden som gäller hösten 2007.

Styrelsens förslag till marknadsplan 2009-2011 över- sänds till ägarna som underlag inför ordinarie bolags- stämman den 17 april 2008 då planen fastställs.

DAGENS TRAFIK

Blekinge har en bra kollektivtrafik. Resandet i busstrafi- ken har ökat i stort sett varje år. Under den tvåårsperiod som Blekinge Kustbana elektrifierats har vi lyckats behålla resandet på samma nivå som före elektrifieringen. Blekinge har, efter det tätbefolkade Skåne, det högsta resandet per invånare bland sydlänen. Totalt gjordes ca. 7,8 miljoner resor med Blekingetrafikens kollektivtrafik år 2006.

Fr. o. m. sommaren 2005 respektive sommaren 2006 upphörde de gynnsamma avtal Blekingetrafiken haft med SJ avseende tågtrafiken på Blekinge Kustbana samt netto- avtalet med Swebus avseende busstrafiken. I och med ett nytt bruttoavtal för busstrafiken och nya avtal för Tågbusstrafik under elektrifieringstiden och nu tågtrafik på Blekinge Kustbana har kostnaderna för trafiken ökat väsentligt i enlighet med vad som förutsågs i föregående marknadsplan.

Busstrafiken

Busstrafiken utgör kollektivtrafikens bas med drygt 80 % av samtliga kollektivtrafikresor. Totalt gjordes ca. 6,2 miljoner bussresor år 2006. Busstrafiken är idag effektiv och har en god kvalitet vad gäller fordon m. m. Fordonen är även väl anpassade till funktionshindrades behov och är av Euroklass 4 vilket innebär att de ur miljösynpunkt uppfyller lagkraven för nya bussar som inregistreras fram till oktober 2009.

Järnvägstrafiken på Kustbanan

Efter att Blekinge Kustbana elektrifierats återupptogs tåg- trafiken i juni månad 2007 med Öresundståg. Fr. o. m. 1 oktober 2007 körs 18 turer i vardera riktningen månda- gar-fredagar och 12 turer lördagar-söndagar Karlskrona-

Malmö/Köpenhamn. Med en väl fungerande tågersättnings- trafik under elektrifieringsperioden har resandet kunnat behållas. Då banan varit avstängd har man också passat på att rusta upp länets stationer med undantag av Bergåsa och Karlskrona stationer.

Järnvägstrafiken på Kust till Kustbanan

Staten, genom Rikstrafiken, har idag ansvar för tågtrafiken på Kust till Kustbanan.

Under hösten 2007 har emellertid Rikstrafiken med- delat att man inte längre tänker ta ansvar för trafiken på sträckan Karlskrona-Emmaboda fr. o. m. januari 2009. Samtidigt har SJ meddelat att man är beredd att utifrån kommersiella grunder köra fem busssturer.

För regional samverkan och integration är en väl fung- erande regionaltrafik inom sydostregionen mycket viktig. Det är därför angeläget att ett snabbt beslut fattas om hur trafiken skall vara inom denna region både på kort och lite längre sikt.

Kust till Kustbanan, sträckan Karlskrona-Emmaboda, trafikeras f.n. med tolv turer. Sju av dessa turer körs med buss p.g.a. brist på tåg och beroende på den dåliga stan- darden på bandelen Karlskrona-Emmaboda. Under de senaste åren har en viss ökning skett av resandet på sträckan Karlskrona-Emmaboda.

Närtrafiken

Inom Närtrafiken samordnas färdtjänst- och sjukresor samt resor med den Öppna Närtrafiken. Trafiken utförs med fordon som är särskilt anpassade för funktionshindrade. Närtrafiken i Blekinge utvecklades med statlig forsknings- hjälp vilket gjorde Blekinge till föregångare i landet.

Färdtjänstresorna inom Närtrafiken har under senare år minskat. De satsningar som under många år gjorts avse- ende tillgänglighet i den allmänna kollektivtrafiken gör det möjligt för alltfler att resa med buss och tåg. Trenden vad gäller sjukresorna är emellertid att dessa har ökat under senare år.

Öppen Närtrafik finns sedan några år tillbaka i hela länet. Varhelst man bor i länet kan man, om man har längre än en kilometer från hållplats eller en närliggande hållplats från vilken det högst går två serviceturer per dag, använda sig av den Öppna Närtrafiken. Fr. o. m. januari 2008 utökas den Öppna Närtrafiken till att gälla även på lördagar och söndagar.



Skärgårdstrafiken

Blekingetrafiken bedriver året runt skärgårdstrafik i Karlskrona Östra skärgård och till Hanö. Trafik bedrivs samtliga dagar med skärgårdsbåtar av hög standard. Under sommaren bedrivs en omfattande och attraktiv skärgårdstrafik för såväl länets invånare som gästade turister. Under år 2006 slogs ett nytt resanderekord i skärgårdstrafiken då det gjordes ca. 122 000 resor.

PRISSYSTEM OCH KUNDSERVICE

Priser

Ägarnas beslut om marknadsplan 2007-2010 innebar att Blekingetrafiken skulle öka intäktsnivån från resenärerna med 20 mnkr fram till år 2010. Blekingetrafiken bedömer att intäkterna från resenärerna år 2008 ökat med ca. 14 mnkr jämfört med 2005. Under hösten 2007 har bolagets styrelse tagit beslut om prisjusteringar som innebär att priserna blivit mer avståndsberoende än tidigare. Vidare har nya resekort införts vilka förhoppningsvis skall locka nya kunder. Nya möjligheter till mer resenärsanpassade biljetter och kort kommer att finnas då Blekingetrafikens nya biljettsystem och maskiner tagits i bruk under år 2008.

Kundservice och biljettförsäljning

Sedan våren 2004 har Blekingetrafiken en kundservice med biljettförsäljning i Karlskrona och Karlshamn. Genom samverkan med Pressbyrån finns sådan service även i Ronneby och Sölvesborgs kommuner. Via telefon ges vidare bl.a. trafikupplysning under en stor del av dygnet. Dessutom har Blekingetrafiken en webbplats som ständigt utvecklas och förbättras och som ger god service dygnet runt.

Med hänsyn till bolagets ekonomiska situation är avsikten att bolagets egna manuella försäljning i Karlskrona och Karlshamn skall avvecklas under 2008 och ersättas dels med försäljning manuellt via ombud, dels med nya biljettautomater.

Långtgående tillgänglighetsanpassning

Tåg, bussar och båtar är i hög grad anpassade till funktionshindrades behov. För de som inte kan åka i den allmänna kollektivtrafiken finns Närtrafiken med fordon anpassade för resenärer med funktionshinder. Tillgänglighetsanpassningen av stationer terminaler, hållplatser och bryggor har kommit relativt långt under senare år, inte minst med hänsyn till de åtgärder som vidtagits under elektrifierings-

tiden av Kustbanan. Inom ramen för stationsupprustningsprojektet har bl. a. genomförts höjningar av plattformarna och ombyggnad och tillgänglighetsanpassning av bussterminalerna i Karlshamn, Ronneby, Sölvesborg och Olofström under åren 2006 och 2007. En ombyggnad av centrumhållplatsen i Karlskrona planeras till år 2009. Även om riksdagens mål om tillgänglighetsanpassning år 2010 inte nås fullt ut har vi kommit långt i Blekinge.

EKONOMI

Föregående marknadsplan 2007-2010 förutspådde en väsentlig ökning av trafik kostnaderna under planperioden. Då marknadsplanen fastställdes våren 2005 var emellertid avtalen avseende den framtida buss- och tågtrafiken ännu inte tecknade. I dagsläget har vi bättre kännedom om de verkliga kostnaderna för trafiken sedan nu också beslut om tilldelning av kontrakt fattats i upphandlingen av Öresundstågtrafiken fr.o.m. 2009. Upphandlingen av Öresundstågtrafiken är emellertid i skrivandets stund ännu inte avslutad då denna överklagats av SJ.

Busstrafikens ekonomi

I enlighet med vad som förutsågs i föregående marknadsplan har busstrafikens kostnader ökat i och med det nya

bussavtalet. Avtalet, vilket började gälla i juni 2006 och sträcker sig fram till sommaren år 2013, innebar en kostnadsökning för bolaget i storleksordningen ca. 30 mnkr/år. Återgång till bruttoavtal och höjda kvalitets- och miljökrav var några av orsakerna till kostnadsökningen. Till detta kommer ökade höjda skatter på dieselbränsle. Eftersom bolagets bussavtal gäller fram till sommaren 2013 så är kostnaderna kända under en längre period såvida det inte tillkommer ytterligare skatthöjningar som skall kompensera entreprenören.

Järnvägstrafikens ekonomi

Även det nya avtalet med SJ om Öresundstågtrafiken på Blekinge Kustbana som gäller fram till januari 2009 har inneburit en ökad kostnad för bolaget. Den viktigaste orsaken till att kostnaderna för tågtrafiken är väsentligt större än före elektrifieringen är att Blekingetrafikens dåvarande avtal med SJ var ytterst förmånligt. Om vi vill behålla nuvarande ambition, d.v.s. ett tåg i timmen Karlskrona-Köpenhamn, är det således ofrånkomligt med väsentligt högre kostnader än under Kustpilottiden. Alternativet är kraftigt reducerad trafik.

Den gemensamma upphandling av Öresundstågtrafiken fr. o. m. 2009 som genomförts med bl a Skånetrafiken



har emellertid varit gynnsam och kostnaderna blir lägre än vad som beräknades i föregående marknadsplan. Avtalet med DSBFirst innebär en total kostnad, brutto, på ca. 91 mnkr/år för tågtrafiken på Blekinge Kustbana inkl tåganslutande trafik och expressbusstrafik.

Staten lämnar genom Rikstrafiken ekonomiskt stöd till den interregionala delen av tågtrafiken på Blekinge Kustbana. Bidraget trappas till viss del ner mot slutet av planperioden.

Närtrafikens ekonomi

Närtrafiken är dyr trafik även om kostnaderna minskat väsentligt under senare år. De totala nettokostnaderna för Närtrafiken beräknas i budget för 2007 till ca. 40 mnkr (ca. 220 000 resor), vilket kan jämföras med busstrafikens nettokostnad som beräknas till ca. 63 mnkr (drygt 6 miljoner resor). Kostnaden för färdtjänst har emellertid minskat under de senaste åren medan sjukreskostnaden har ökat.

Ekonomi för övriga trafikslag

Flygbuss- och skärgårdstrafik skall upphandlas och nya avtal tecknas under planperioden. Blekingetrafiken bedömer emellertid att kostnaderna kommer att följa den allmänna kostnadsutvecklingen.

SAMMANFATTANDE FÖRSLAG TILL RIKTLINJER OCH PRIORITERINGAR I VERKSAMHETEN

Förslagen i marknadsplanen tar sin utgångspunkt i att verksamheten skall bedrivas inom i princip oförändrade ekonomiska ramar. Förslagen till satsningar är därför begränsade till sådana förändringar som bedöms fullt ut kunna finansieras genom ökade intäkter från resenärerna. Nedan sammanfattas de förslag till riktlinjer och satsningar som redovisas mer i detalj i planens olika avsnitt.

Förslag – Busstrafiken

Busstrafiken utgör kärnan i länets kollektivtrafik med ca. 6,2 miljoner resor per år. Det är angeläget att fortsätta utvecklingen av en busstrafik med hög kvalitet, god tillgänglighet och höga miljökrav. En bra busstrafik förutsätter också planering i nära samråd med kommunerna som med olika infrastrukturåtgärder kan öka busstrafikens framkomlighet och därmed göra busstrafiken mer konkurrenskraftig mot bilen.

Under senare år har som inriktning gällt att koncentrera busstrafiken till stråk där människor bor och reser. Blekingetrafiken föreslår att nuvarande inriktning i princip behålls. Turer med litet resande skall som tidigare dras in. När busstrafik dras in får Närtrafiken i allt större utsträckning bli komplement.

I föregående marknadsplan 2007-2010 föreslogs att busstrafiken skulle reduceras med motsvarande 4 mnkr/år netto under planperioden. För att få budget för 2008 i balans görs inför trafikåret 2008/2009 neddragningar motsvarande 2 mnkr netto.

Som ambitionsförändringar i busstrafiken föreslås att Karlshamn får trafik mot Växjö för att ge Karlshamn och Ronneby ett jämbördigt trafikutbud till Tingsryd/Växjö. Vidare föreslås att linje 210 Ronneby-Ekenäs som i dagsläget bedrivs som tilläggstrafik överförs till bastrafiken.

Förslag – Järnvägstrafiken på Blekinge Kustbana

Fr.o.m. oktober 2007 körs timestrafik på Blekinge Kustbana under måndagar-fredagar. Detta turutbud planeras gälla även under kommande år.

Det regionala resandet genom länet kan emellertid förväntas öka i framtiden och även idag finns kapacitetsproblem i pendlingslägena. Ur ett miljöperspektiv bör i allt högre grad de mer långväga persontransporterna ske med kollektivtrafiken. För att möta denna utveckling bedömer Blekingetrafiken det nödvändigt att tågtrafiken på Blekinge Kustbana på sikt byggs ut till halvtimestrafik. Blekingetrafiken föreslår att grunden för en förtätad tågtrafik byggs upp redan under planperioden genom en successiv utökning av expressbusstrafiken genom länet. Kostnaden för en sådan successiv förtätning av busstrafiken beräknas i slutet av planperioden uppgå till 6 mnkr/år.

För att förkorta restiden mellan Karlskrona-Malmö anser Blekingetrafiken att tågstopp i Eslöv och Höör skall ifrågasättas.

Det är angeläget att länet kan fungera som en gemensam arbetsmarknad och att alla kommuner har goda kommunikationer som ansluter till tågen. Enligt beslut i föregående marknadsplan skall busstrafiken på linjerna 561 Olofström – Bromölla respektive 630 Olofström – Karlshamn underskottfördelas på ägarna på samma sätt som tågtrafik. Motsvarande bör gälla den kompletterande regionala busstrafiken längs kusten, Kustbusslinje 300.

Förslag – Järnvägstrafiken på Kust till kustbanan

Även tågtrafiken på Kust till Kustbanan är mycket viktig för den regionala utvecklingen och för samarbetet i sydost. Genom Rikstrafikens besked om att upphöra med köp av trafik på sträckan Karlskrona-Emmaboda fr.o.m. januari 2009 måste beslut inom en snar framtid fattas om tågtrafik skall bedrivas utan statlig stöd. Nettokostnaden för tågtrafik på sträckan bedöms f. n. till 12-15 mnkr/år. Enligt bolagsstämmobeslut skall kostnadsfördelningen av en sådan trafik ske mellan Landstinget och Karlskrona kommun som betjänas av trafiken. Trafiken på sträckan Karlskrona-Emmaboda är att betrakta som tilläggstrafik. Formerna och kostnaderna för den framtida trafiken kommer således att behandlas i särskild ordning utanför denna marknadsplan med Landstinget och Karlskrona kommun.

Förslag – Närtrafiken

Nettokostnaden för färdtjänsten har genom olika åtgärder kunnat minskas under senare år. Däremot har en viss ökning skett av kostnaden för sjukresorna. För att reducera Närtrafikens nettokostnader föreslogs i föregående marknadsplan olika besparingsåtgärder och prisförändringar. Åtgärderna har inneburit att kostnaderna med god marginal reducerats i enlighet med marknadsplanen.

Blekingetrafiken skall fortsätta att verka för en anpassning av den allmänna kollektivtrafiken till funktionshindrades behov så att behovet av färdtjänstresor successivt minskar.

Olika regelverk och prissättning gäller idag för färdtjänst- och sjukresor. För att uppnå samordning mellan färdtjänsten och de sjukresor som genomförs inom ramen för kollektivtrafiken bör regler och prissystem för de båda trafikslagen harmoniseras. Blekingetrafiken föreslår därför att bolaget i samverkan med Landstinget skall utreda sjukresornas regelverk och prissättning.

Förslag – Priser

I föregående marknadsplan beslutades att resenärerna skulle vara med och finansiera de senaste årens kostnadsökningar i trafiken. I planen föreslogs en successiv intäktsökning som i slutet av planperioden 2010 skulle uppgå till 20 mnkr/år. I enlighet med marknadsplanens riktlinjer har relativt kraftiga prishöjningar skett inför både 2007 och 2008.

Utrymmet för ytterligare prishöjningar bedöms f. n. vara begränsat för att inte riskera att tappa en stor del av

resenärerna. Ambitionen är att större delen av intäkterna skall uppnås genom resandeökningar. Ytterligare prishöjningar kan emellertid inte uteslutas för att finansiera ovan redovisade förslag till ambitionsförändringar. Under planperioden kommer en total genomgång kommer att göras av hela pris- och zonsystemet.

BEHOV AV ÄGARTILLSKOTT 2009-2011

Den ekonomiska planen utgår ifrån att ägarnas ambition är att verksamheten skall bedrivas på i princip oförändrad ambitionsnivå och nuvarande nivå av aktieägartillskott. För att täcka det faktiska underskottet i trafiken föreslås att de överavskrivningsmedel på totalt 136 mnkr som bolaget byggt upp får tas anspråk under planperioden. Vid utgången av planperioden beräknas ca. 40 mnkr återstå av dessa medel. För att verksamheten långsiktigt skall kunna bedrivas i nuvarande omfattning krävs således att ägartillskottet ökar. Den ekonomiska planen bygger på en successiv anpassning av ägartillskottet till den faktiska kostnadsnivån för att undvika drastiska kostnadsökningar och eller/trafikreduceringar den dag bolagets reserver tar slut.

- För Blekingetrafikens verksamhet under planperioden 2009-2011 föreslås en totalram uppgående till 157 mnkr år 2009, 162 mnkr år 2010 samt 167 mnkr år 2011 i kostnadsläge 2008
- Blekingetrafikens skall genomföra föreslagna ambitionsförändringar av verksamheten samt i övrigt vidta de åtgärder som krävs för att den angivna totala kostnadsramen skall kunna hållas.
- Formerna och kostnaderna för den framtida trafiken Karlskrona-Emmaboda/Kalmar/Växjö hanteras som tilläggstrafik efter särskilda överenskommelser mellan Blekingetrafiken och Karlskrona kommun/Landstinget.

I en nära framtid kommer det utifrån ett miljöperspektiv med all sannolikhet att ställas högre krav på kollektivtrafiksatsningar. Att skapa en så attraktiv kollektivtrafik att många bilister istället väljer att resa kollektivt ger stora miljövinster, men kräver också resurser. Blekingetrafiken vill särskilt understryka att den ekonomiska ram som föreslås för planperioden inte har utrymme för någon mer långtgående utbyggnad av kollektivtrafiken. Blekingetrafiken inbjuder därför till en dialog med ägarna om det fortsatta arbetet att med hänsyn till miljön utveckla kollektivtrafiken i Blekinge.

2 Marknadsplanen – ägarnas styrinstrument

Enligt lag (1997:734) om ansvar för viss kollektiv persontrafik skall det i varje län finnas länstrafikansvariga som ansvarar för den lokala och regionala linjetrafiken för persontransporter. De länstrafikansvarigas uppgifter skall handhas av en trafikhuvudman. I Blekinge är Landstinget och länets kommuner länstrafikansvariga, vilka gemensamt bildat Blekingetrafiken AB för att vara trafikhuvudman.

Enligt lagen skall omfattningen av den trafik som skall bedrivas mm framgå av en trafikförsörjningsplan som trafikhuvudmannen årligen skall anta efter samråd med de länstrafikansvariga. I sådana län, där kommuner överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till trafikhuvudmannen, skall omfattning och principerna för dessa verksamheter också framgå av planen. Vidare skall enligt lagen planen redovisa exempelvis miljöskyddande och handikappanpassande åtgärder.

I planen ger ägarna sitt uppdrag till Blekingetrafiken att planera och genomföra trafiken under de kommande verksamhetsåren och planen är det viktigaste dokumentet för ägarnas styrning av kollektivtrafiken i Blekinge. Med de krav som ställs på verksamheten ifråga om flexibilitet, kundanpassning och affärsmässighet måste emellertid ägarnas styrning till stor del ligga på en övergripande nivå. Ägarna styr trafiken i första hand genom att ange riktlinjer och fastställa de ekonomiska ramarna för verksamheten.

2.1 FASTSTÄLLANDE AV MARKNADSPLAN

Enligt gällande trafikavtal mellan Blekingetrafiken och bolagets ägare skall marknadsplan (eller med lagstiftarens terminologi en trafikförsörjningsplan) fastställas årligen. Planen skall enligt avtalet avse de två verksamhetsåren efter nästkommande verksamhetsår. Med hänvisning till att bolagets verksamhet bygger på långsiktiga avtal, beslutade bolagsstämman emellertid i december 2002 om att framdeles göra avsteg från trafikavtalet och ge bolaget ekonomiska ramar och direktiv för fyra år. Föregående marknadsplan fastställdes i enlighet med detta beslut våren 2005 för perioden 2007-2010.

Vid bolagsstämma den 15 juni 2007 beslutades att, från och med 2008 och framåt, en samordnad planeringsprocess skall tillämpas som ligger i fas med ägarnas budgetplanering. Som ett led i denna process föreslås därför att ny marknadsplan framöver antas varje år genom vilken ägarna ger sitt uppdrag och de ekonomiska ramarna för de tre kommande verksamhetsåren efter nästkommande verksamhetsår.

Fastställandet av en årlig marknadsplan kommer att ske enligt följande ordning. Styrelsen fastställer vid sitt decembermöte 2007 förslag till marknadsplan 2009-2011. Styrelsens förslag till marknadsplan översänds till ägarna som underlag inför ordinarie bolagsstämma den 17 april 2008 då planen fastställs. I samband med marknadsplanen fastställer styrelsen även remissunderlag till ägarna avseende trafikplan för trafikåret 2008/2009 som samtidigt med marknadsplanen överlämnas till ägarna för synpunkter. Genom denna dialog med kommunerna om aktuella trafikförändringar för nästkommande trafikår säkerställs en bra koppling mellan kommunernas fysiska planering och i denna process kan årligen den s. k. tilläggstrafiken hanteras. Efter remissbehandling fastställer styrelsen i april trafikutbudet för 2008/2009.



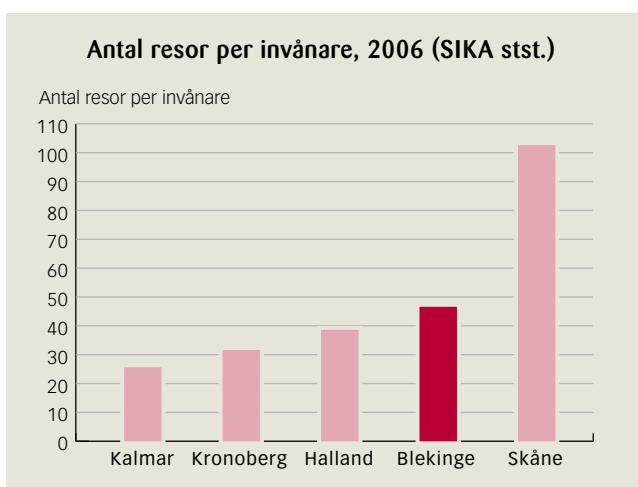
3 Kollektivtrafikens utveckling i Blekinge

Kollektivtrafiken har under den senaste tioårsperioden haft en positiv utveckling i Blekinge med ett stadigt ökat resande. Successivt har kvalitén förbättrats och tillgängligheten ökat genom anskaffning av nya fordon och strategisk upprustning av länets hållplatser och terminaler. Samtidigt har kostnaderna kunnat hållas nere till följd av extremt gynnsamma avtal vad avser både buss- och tågtrafiken. Kustpilensatsningen har i princip inte inneburit några kostnader för ägarna och kostnaden för busstrafiken har med tidigare nettoavtal kunnat hållas oförändrad under perioden 1999-2006 trots att årliga trafikatsningar genomförts.

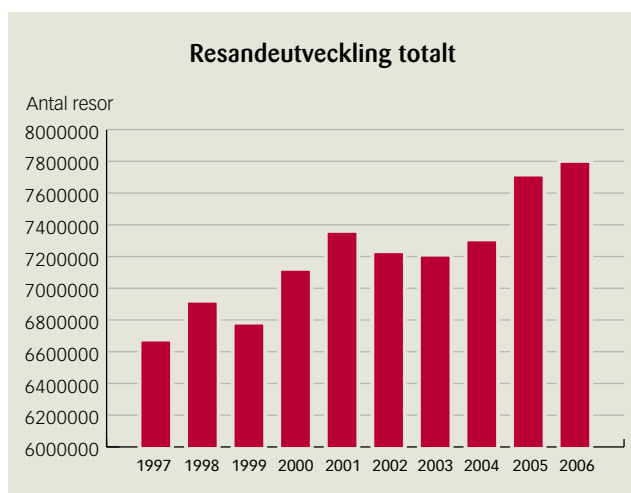
Den utbyggnad som skett av buss- och tågtrafiken till mycket låga kostnader för bolagets ägare har bidragit till att det regionalpolitiska målet om länet som en gemensam arbetsmarknad uppfyllts. Idag går det i princip att bo var som helst i länet och pendla med kollektivtrafik till sin arbetsplats. För många människor som planerar att flytta till Blekinge är den väl fungerande kollektivtrafiken en avgörande faktor.

3.1 RESANDET I ETT TIOÅRSPEKTIV

Enligt branschstatistik för år 2006, gjordes det 48 lokala/regionala kollektivtrafikresor per invånare i Blekinge (exkl. Närtrafik, samhällsresor). I jämförelse med övriga län i södra Sverige var det endast storstadslandet Skåne som hade fler resor per invånare. Se diagram nedan! Att Blekinge är ett tätbefolkat län är en viktig orsak till att det görs förhållandevis många resor per invånare i länet.



Under den senaste tioårsperioden har kollektivtrafikresandet (inkl. de resor som idag ingår i Närtrafiken) ökat med nästan en miljon resor i Blekinge. Bussresorna har ökat med ca. 16 %. Resandet på Blekinge Kustbana var som mest år 2003 d.v.s. det sista året då samtliga Kustpilentåg gick direkt till Malmö. Antalet resor detta år var 1 230 000. Förmodligen kommer resandet att öka på Blekinge Kustbana efter den 1 oktober 2007 då samtliga turer körs med Öresundståg. Till följd av de satsningar som gjorts på tillgänglighetsanpassning av den allmänna kollektivtrafiken har antalet tillstånd till färdtjänst kunnat reduceras. Därmed har också resandet inom Närtrafiken minskat under den senaste tioårsperioden. För resandet med flygbusstrafiken gäller en mindre nedgång under perioden. Under avsnittet för respektive trafikslag finns en närmare redovisning av resandeutvecklingen.



3.2 KOLLEKTIVTRAFIKENS UTVECKLING HITTILLS UNDER 2000-TALET

Det avtal, s.k. nettoavtal, som slöts om busstrafiken år 1999 var ekonomiskt fördelaktigt för bolaget och möjliggjorde en successiv utökning av busstrafiken vilket inneburit fler resenärer.

Blekingetrafiken har varit föregångare i landet vad gäller utveckling och samordning av den s.k. särskilda kollektivtrafiken, färdtjänst- och sjukresor. När den nya Närtrafiken startade i januari månad år 2002 anskaffades fordon som särskilt anpassats för färdtjänst- och sjukresenärer. Vidare gjordes en översyn av färdtjänstreglerna för att skapa rättvisare regler och för att anpassa reglerna till det sätt på vilket den nya Närtrafiken utförs. Ett ytterligare steg är att Närtrafiken har öppnats upp för allmänt resande i hela länet.

En annan viktig åtgärd är de pågående förbättringar som görs för att öka tillgängligheten till länets hållplatser. Genom förbättrad information och successiv tillgänglighetsanpassning av hållplatserna får allt fler möjlighet att resa med kollektivtrafiken.

Införandet av resegaranti för resor i busstrafiken, och numera också i tåg- och Närtrafiken, är ytterligare ett exempel på en åtgärd som är positiv för resenärerna och kollektivtrafiken.

3.2.1 Resandeutveckling

Totalt gjordes i Blekinge ca. 7,8 miljoner kollektivtrafikresor (inkl. Närtrafiken), under år 2006. Drygt 80 % av dessa resor var bussresor.

Resandeökningen under åren 2005-2006 var svagare än de tidigare åren på 2000-talet och resandestatistiken så långt tyder på att bussresandet för 2007 kan minska något.

Fram t.o.m. år 2003 ökade resandet på Blekinge Kustbana. Därefter har en liten nedgång skett till följd av att byte infördes under Kustpilottrafikens sista år. I stort sett har resandet kunnat behållas under elektrifieringstiden då Tågbusstrafik ersatt tågtrafiken mellan juni 2005-juni 2007.

Resandet i Närtrafiken, framför allt färdtjänstresorna, minskade under perioden 2000-2006 med drygt 150 000 resor. Busstrafiken har på olika sätt tillgänglighetsanpassats vilket gör att allt fler kan använda sig av den allmänna kollektivtrafiken. Detta har i sin tur inneburit att antalet färdtjänststillstånd kunnat reduceras.

Resandeutveckling 2003-2006

År	2003	2004	2005	2006
Busstrafik	5 574 000	5 716 400	6 177 200	6 185 800
Tågtrafik/Tåg-Busstrafik*	1 230 000	1 210 000	1 149 000	1 223 400
Skärgårdstrafik	110 900	100 600	110 900	121 900
Flygbusstrafik	36 900	33 800	37 300	37 900
Närtrafik	247 600	234 400	230 400	221 600
Resor totalt	7 199 400	7 295 200	7 704 800	7 790 600

* Exkl. resandet på sträckan Karlskrona-Emmaboda

Staten genom Rikstrafiken har idag ansvar för tågtrafiken på Kust till Kustbanan. Även om Blekingetrafiken inte haft något trafikansvar för Kust till Kusttrafiken har bolaget emellertid engagerat sig i utvecklingen av trafiken genom marknadsföringsbolaget Kust till Kust AB. Resandet på sträckan Karlskrona-Emmaboda bedöms ha ökat under flera år trots att endast fem turer av tolv idag utförs med tåg. Inte minst arbets- och studieresorna till Blekinge Tekniska Högskola bedöms vara orsak till denna ökning.

3.2.2 Kostnaden för kollektivtrafiken i Blekinge

Ägarnas kostnad för kollektivtrafiken har ökat under den senaste femårsperioden, 2002-2006, från ca. 85,8 mnkr till ca. 89,8 mnkr. Denna relativt begränsade kostnadsökning följer i stort KPI förändringen under perioden.

Genom det nettoavtal som gällde under perioden juni 1999-juni 2006 var kostnadsförändringen för busstrafiken liten. Samtidigt kan konstateras att kvalitén i busstrafiken höjdes väsentligt under perioden då t ex nya låggolvbussar satts in i trafiken vilka underlättat resandet för alla. Det nya bussavtalet innebar en höjning av nettokostnaden för busstrafiken med ca. 30 mnkr per år. Kostnadsökningen beror delvis på att fordonen ytterligare tillgänglighetsanpassats och att kvalitén i allmänhet höjts ytterligare.

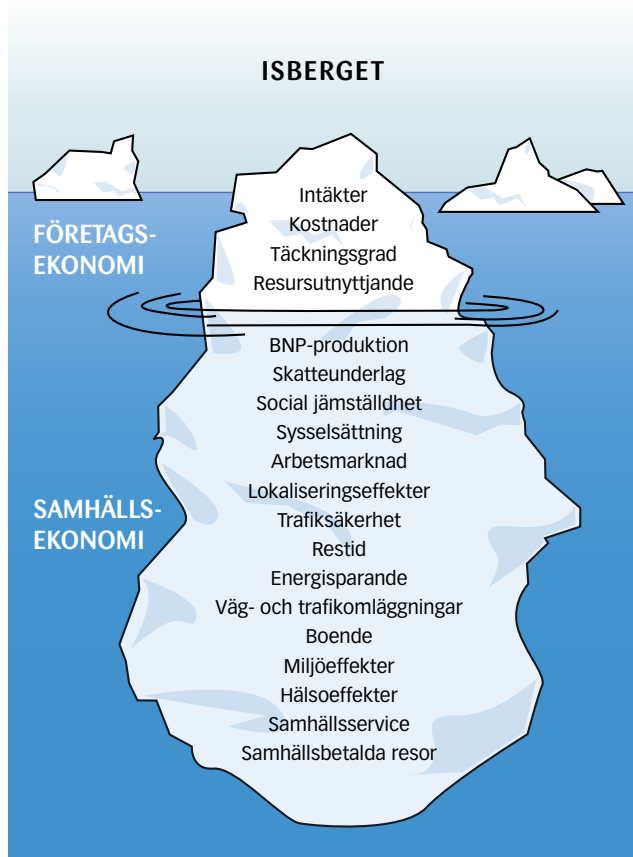
Blekingetrafikens kostnader för tågtrafiken har sedan avtalet kring Kustpilottrafiken började gälla varit mycket begränsad. Sedan detta mycket gynnsamma avtal löpt ut har kostnaderna ökat väsentligt.

4 Kollektivtrafikens roll och betydelse i Blekinge – den samhällsekonomiska nyttan

Samhället står idag med hotet om klimatförändringar inför stora utmaningar på miljöområdet. Vi står inför en omställning av samhället där vi måste prioritera arbetet med att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle. En utveckling av kollektivtrafiken utgör därvid en mycket viktig del. Genom att öka kollektivtrafikresandet och vinna marknadsandelar från biltrafiken minskar utsläppen av klimatpåverkande gaser betydligt.

Vid diskussioner om kollektivtrafiken handlar det emellertid oftast om kostnader och intäkter. Den samhällsekonomiska nytta och vinst som kollektivtrafiken ger beaktas däremot sällan. Kollektivtrafiken ger förutom miljövinster flera andra stora plusvärden som först och främst märks i ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vinster som på olika sätt kommer t.ex. bolagets ägare Landstinget och kommunerna till del.

Kollektivtrafikens alla intäkter är således inte synliga vilket kan symboliseras med hjälp av "isberget". Värdet av den samhällsekonomiska nyttan borde vägas in i samband med att man bedömer ägarnas kostnad för kollektivtrafiken.



I det följande beskrivs närmare några exempel på samhällsvinster av kollektivtrafiken vilka bör vägas in då man tar ställning till vilken kollektivtrafik man skall ha i länet.

Kollektivtrafiken ger en bättre miljö

Att åka tillsammans innebär ett betydligt lägre utsläpp av klimatpåverkande gaser.

Kollektivtrafiken ger fler arbete och ökar den ekonomiska tillväxten i Blekinge

Kollektivtrafiken har en mycket betydelsefull roll för den lokala och regionala utvecklingen. Med kollektivtrafiken knyts länet ihop till en gemensam arbetsmarknad och högskoleregion. De satsningar som gjordes under 1990-talet med först Kustpilentrifiken och därefter expressbusstrafik, Kustbussarna, innebar att det blev möjligt att i stort sett bo och arbeta var som helst i länet.

Blekinge har haft en svag befolkningstillväxt under en lång följd av år. En absolut förutsättning för att Blekinge skall kunna konkurrera med andra län i landet om arbetstillfällen och studerande är att det finns väl fungerande kommunikationer både till och från länet och inom länet.

Regionförstoring och vidgade arbetsmarknader är ett viktigt medel för att skapa tillväxt. Ett större upptagningsområde gör det lättare för Blekinges företagare att anställa rätt personer till sin verksamhet. Detta understryker t.ex. behovet av förbättrade resmöjligheter inom sydosttriangeln.

De satsningar som föreslås i marknadsplanen för att behålla och utveckla buss- och tågtrafiken bör av ägarna också ses som nödvändiga investeringar till grund för en positiv lokal- och regional utveckling och tillväxt.

Blekinge har under olika perioder haft en förhållandevis hög arbetslöshet. Med en bra kollektivtrafik kan arbetslösheten reduceras och den ekonomiska tillväxten öka. För varje person som inte behöver gå på A-kassa sparar samhället i snitt 250 000 kr år.

Kollektivtrafiken ger Blekinges kommuner och landsting ett ökat skatteunderlag

Genom kollektivtrafiken ges fler invånare i länet möjlighet att ta arbete. För många är resmöjligheter med kollektivtrafiken avgörande för att överhuvudtaget kunna ta ett arbete. Varje ny blekingebo som kommer i arbete bidrar med ungefär 75 000 kr i skatt (genomsnittlig samhällsinkomst). Det här bör beaktas när man gör satsningar inom kollektivtrafiken.



En bra kollektivtrafik är en förutsättning för länets högskoleverksamhet

Blekinge Högskola är lokaliserad i tre kommuner i länet, Karlskrona, Ronneby och Karlshamn. Dessutom bedrivs högskoleutbildning i Olofströms kommun. En förutsättning för att man skall kunna bo i hela länet och bedriva högskolestudier är att det finns tillgång till bra buss- och tågförbindelser. Inte minst satsningen på tågtrafiken och utbyggnaden av Kustbusstrafiken har i detta avseende haft stor betydelse.

En bra kollektivtrafik är också en viktig del i marknadsföringen av länet då man vill intressera studenter från andra håll i landet att flytta hit. Därmed är kollektivtrafiken av väsentlig regionalpolitisk betydelse som måste värderas.

Kollektivtrafiken skapar ett rättvisare samhälle

En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ. Drygt 50 % av befolkningen över 10 år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla. Inte minst i Blekinge arbetas intensivt med en samordning av buss-, tåg-, skolskjuts- och Närtrafik (färdtjänst- och sjukresor). Ökat samarbete ger bättre resmöjligheter för barn, äldre, personer med funktionshinder och alla andra som inte har tillgång till eller möjlighet att köra bil, samtidigt som det sparar pengar åt Landstinget och kommunerna.

Kollektivtrafiken ökar jämställdheten

50 % fler kvinnor än män åker kollektivt till arbetet (riksgenomsnitt). En bättre utbyggd kollektivtrafik förbättrar tillgängligheten, för både kvinnor och män, till arbets- och utbildningsmarknaderna och skapar förutsättningar för ökad jämställdhet i samhället.

Kollektivtrafiken bidrar till ett jämlikt samhälle

Den anpassning av kollektivtrafiken som görs för att funktionshindrade skall kunna åka med den vanliga kollektivtrafiken bidrar till att skapa ett jämlikt samhälle. Genom att anpassa kollektivtrafiken på det här sättet blir trafiken visserligen dyrare för bolaget, men insatserna bidrar till att andra, viktiga samhällsmål kan uppfyllas.

Kollektivtrafiken ger bättre hälsa

Forskning visar att den som åker kollektivt rör sig i genomsnitt fyra gånger längre sträcka per dag än den som åker bil. Detta förebygger folksjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar, högt blodtryck m.fl.

Kollektivtrafiken minskar antalet skadade och döda i trafiken

För dem som reser kollektivt är risken att dödas väsentligt mycket lägre än för dem som reser med bil. Skaderisken är åtta gånger större för bilister och 144 gånger större för mc-förare och mopedister. Kollektivtrafiken bidrar således också till att hålla Landstingets kostnader för sjukvård nere.

5 Busstrafiken

5.1 LÄNETS VÄL FUNGERANDE BUSSTRAFIK ÄR KOLLEKTIVTRAFIKENS BAS

Blekinge har en mycket bra busstrafik med ökat resande i stort sett varje år. År 2006 gjordes ca. 6,2 miljoner bussresor i länet vilket är drygt 80 % av samtliga kollektivtrafikresor i Blekingetrafikens regi. Busstrafiken utgör således kollektivtrafikens bas och svarar för de huvudsakliga skol- och arbetsresorna. Utan den väl utbyggda och fungerande busstrafiken i länet skulle många elever inte kunna komma till sina skolor och det skulle vara mycket svårare för olika arbetsplatser i länet att rekrytera arbetskraft.

Under den senaste tioårsperioden har antalet bussresor ökat med närmare en miljon resor. Att resandet ökat har flera olika orsaker. Ökad trafikvolym, en bättre anpassning av trafik och tidtabell till efterfrågan och kvalitetsförbättringar i många avseenden är de viktigaste orsakerna. Fordon och hållplatser har successivt fått en högre standard och idag är t.ex. alla bussar med undantag av expressbussarna (Kustbussarna) låggolvbussar. Det här innebär att busstrafiken under senare år blivit alltmer tillgänglig för resenärer med funktionshinder.

En lyckosam strategi har varit att alltmer koncentrera busstrafiken till stråk längs med Blekingekusten och till städerna samt mellan dessa och omkringliggande större

tätorter. I de glest bebodda områdena i norra länsdelen kommer trafikförsörjningen alltmer att ske med den Öppna Närtrafiken.

Särskilt väl utbyggd är stadstrafiken i Karlskrona. Tidigare undersökningar har visat att Karlskrona i jämförelse med andra svenska städer i ungefär samma storleksklass hade flest resor per invånare.

Även det regionala resandet, resandet mellan olika kommuner/kommuncentra, har ökat. För Blekinges del är Kustbusstrafiken ett bra exempel på denna trafik. Den utbyggnad som skett av den regionala busstrafiken under senare år har i hög grad bidragit till att länet idag kan ses som en integrerad arbetsmarknad.

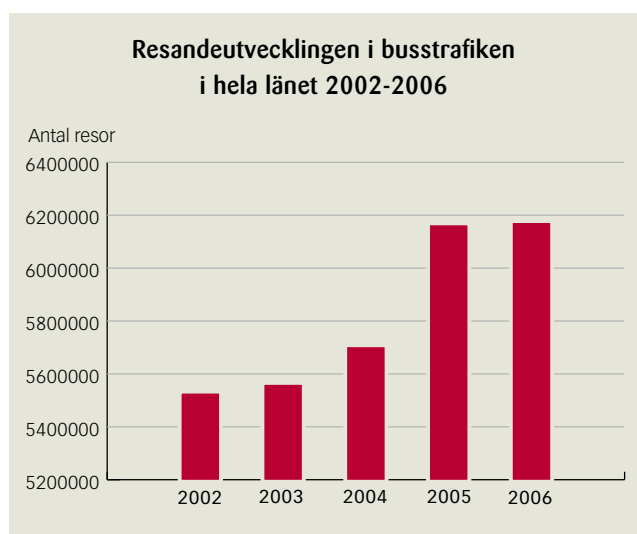
5.2 RESANDEUTVECKLING ÅREN 2002-2006

Busstrafiken har haft en positiv resandeutveckling under den senaste femårsperioden, 2002-2006. Under denna period har resandet ökat med nästan 650 000 resor eller 11,6 %.

Störst ökning, närmare en halv miljon resor, var mellan åren 2004-2005 då en stor del av de i nettoavtalet avtalade trafikökningarna fick genomslag. Satsningar på stadsbusstrafik med tätare turutbud på linjerna 2 Jämjö-Centrum, 4 Rödeby-Centrum och 5 Nättraby-Centrum är en av orsa-



kerna till det ökade resandet. Den utbyggda tätortstrafiken i Ronneby, linjerna 204 Ronneby-Kallinge och 215 Ronneby-Hjorthöjden samt motsvarande satsning på Karlshamns tätortstrafik Karlshamn-Asarum-Svängsta och Karlshamn-Mörum, linjerna 310 resp. 330, är ytterligare en förklaring. Satsningar på den regionala busstrafiken har även det bidragit till resandeökningen.



5.3 TRAFIKVOLYM 2002-2006

Antalet körda busskilometrar uppgick år 2006 till ca. 6,8 miljoner km vilket är en ökning med ca. 500 000 km sedan år 2002. Under den period som nettoavtal gällde för busstrafiken utökades den producerade volymen med 0,5 miljoner km vilket kunde ske utan i princip någon kostnadsfördring för Blekingetrafiken.

Förklaringen till att trafikproduktionen för Blekinges del kunnat utökas var således det nettoavtal som bolaget hade med entreprenören Swebus fram till sommaren 2006 och som innebar att trafikvolymen kunde utökas för 1,6 mnkr/år.

Fremst har trafikökningen skett genom en satsning på tätare trafik på linjer där det finns goda förutsättningar att öka resandet. Detta gäller i första hand tätortstrafiken i Karlskrona, Ronneby och Karlshamn. Samtidigt har en indragning skett av turer och linjer där resandet är och förväntas vara litet.

Vid en jämförelse mellan kommunerna kan konstateras att Karlskrona svarar för den klart största andelen trafikerade km, 58,5 %. Sölvesborgs och Olofströms kommuner som har lägst andelar svarar vardera för 4,2 % av produktionen.

5.4 BUSSTRAFIKENS INTÄKTS- OCH KOSTNADSUTVECKLING 2002-2006

Nettokostnaden, ägarbidraget till busstrafiken (bastrafiken), har räknat i fasta priser i princip varit oförändrad under perioden 1999-2006 till följd av nettoavtalet. Kostnadsökningen med det nya bruttoavtalet har netto beräknats till ca. 30 mnkr/år.

Det nya avtalet har inneburit en ytterligare kvalitetshöjning av busstrafiken då nya låggolvbussar satts in från starten samtidigt som andra satsningar gjorts för att öka tillgänglighet, förbättrad trafiksäkerhet och miljöanpassning. De nya fordonen har också den högsta miljöklass, Euroklass 4, som gällde vid upphandlingstillfället.

Mellan åren 2002 och 2006 har intäkterna ökat med ca. 14 % vilket motsvarar en intäktsökning på ca. 7,4 mnkr. Orsakerna till ökningen är dels prisjustering, dels det ökade resandet som beskrivits i tidigare avsnitt.

5.5 INRIKTNING FÖR BUSSTRAFIKEN

5.5.1 Generell inriktning

För den kommande planperioden anser Blekingetrafiken att den generella inriktningen för busstrafiken skall vara en fortsatt koncentration till stråk där många bor och reser. Linjer och turer med bra resande och/eller förutsättningar för ökat underlag skall bibehållas. Där bussturer med litet resande dras in bör den Öppna Närtrafiken i allt högre grad bli ett alternativ.

Utöver den trafik som har flest resenärer och ger bäst kostnadstäckning finns det regionala linjer som Blekingetrafiken anser särskilt viktiga för att vidga arbetsmarknaden och skapa ett bra underlag för t.ex. högskolan i Blekinge. Blekingetrafiken har ägarnas uppdrag att engagera sig i utvecklingen av trafiken i sydosttriangeln Karlskrona-Växjö-Kalmar. Vidare har bolaget i uppdrag att ta fram förslag på hur trafiken norrut från Ronneby, Karlshamn och Olofström kan utvecklas. En utveckling av denna regionala busstrafik kräver dock ett tillskott av ekonomiska resurser.

5.5.2 Bas- och tilläggsstrafik

Enligt det trafikavtal som finns mellan ägarna och Blekingetrafiken, skiljer vi på bas- och tilläggsstrafik.

Bastrafiken skall planeras och prioriteras utifrån bedömt trafikunderlag med utgångspunkt från de ekonomiska resurser som fastställs i marknadsplanen. Trafik som inte kan bedrivas inom de tillgängliga ekonomiska ramarna och i enlighet med de generella prioriteringarna kan utföras

som s.k. tilläggstrafik, och betalas då fullt ut av beställaren. Det finns således alltid en möjlighet för ägarna att själva köpa till sådan trafik som inte ryms inom bastrafiken, men som aktuell ägare ändå finner angelägen.

5.6 FORTSATT UTVECKLING AV BUSSTRAFIKEN

Länet har idag en väl fungerande busstrafik och inriktningen framöver skall vara att bibehålla och utveckla busstrafiken i stråk där många bor och reser. Från såväl enskilda som länets kommuner kommer det önskemål om fler turer till olika områden och ibland ny trafik till t.ex. bostadsområden som idag inte har någon busstrafik.

Blekingetrafiken följer utvecklingen av nya bostads- och arbetsplatsområden mycket noggrant och försöker när resurserna medger anpassa trafiken efter nya behov. Av det följande framgår i stora drag de trafiksatsningar som planeras för varje kommun respektive den regionala trafiken.

5.6.1 Busstrafik inom varje kommun

Karlskrona stadstrafik

En omläggning av stadstrafiken i Karlskrona planeras bli genomförd till tidtabellskiftet i augusti 2009, vilket förutsätter en ny centrumhållplats på Parkgatan som då ersätter nuvarande hållplats Kronan. Utifrån ett stadsmiljöperspektiv har i detta sammanhang diskuterats om inte trafiken i den inre stadskärnan på sikt bör utföras med minibussar. Merkostnaden för en sådan minibusslösning uppskattas till ca. 1,5-2 mnkr/år. I marknadsplanen avsätts emellertid inga pengar för detta.

Verksamheterna i Rosenholmsområdet genererar ett behov av trafik till området och idag trafikeras linje 5 Tele-nor Arena med 20-minuterstrafik från centrala Karlskrona. Det finns emellertid önskemål om bättre trafik till området för resenärer från de östra kommundelarna som Hässle-gården och Spandelstorp. I trafikplanen 2008/2009 kommer Blekingetrafiken att lämna förslag till kommunen om försökstrafik till Rosenholmsområdet. Om förslaget accepteras av kommunen kommer den att utföras som tilläggstrafik för att sedan utvärderas. Inga medel tas i marknadsplanen upp för en sådan trafik.

Ronneby och Karlshamns tätortstrafik

Stora förändringar gjordes av Ronneby och Karlshamns tätortstrafik inför hösten 2004. I Ronneby fick de flesta större bostadsområden tätare trafik till Resecentrum och till Maxi/Stadshuset och i Karlshamn förbättrades buss-

trafiken väsentligt mellan centrum och de större tätorterna Asarum, Mörrum och Svängsta.

Stomlinjerna i Ronnebys tätortstrafik 204, Ronneby-Kallinge och 215, Ronneby-Hjorthöjden, har utvecklats väl och resandet har ökat med ungefär 10 %.

Linje 210 Ronneby-Ekenäs-Ronneby hamn utförs idag som tilläggstrafik. En viss resandeökning har skett på linjen och resandeunderlaget bedöms också bli större bl. a. med anledning av den nybyggnation som sker av villor i Ekenäs och flerfamiljslägenheter i Ronneby hamn. Mot denna bakgrund bedömer Blekingetrafiken att trafiken på linje 210 fr. o. m. augusti 2009 kan utföras inom ramen för bastrafiken och marknadsplanen upptar således en årlig kostnad om 250 000 kr för en sådan trafik.

Även de satsningar som gjordes på tätortstrafiken i Karlshamn inför trafikåret 2004/05 slog väl ut. På linjerna 310, Karlshamn-Asarum-Svängsta, och 330 Karlshamn-Mörrum är ökningen ca. 15 %.

Inom kommunen är Strömma ett område under utveckling med etablering av affärer och nya verksamheter. Redan fr o m trafikåret 2008/2009 har kommunen framfört önskemål om att nuvarande linje 311 Karlshamns resecentrum-Strömma utökas med morgon- och eftermiddagsturer. Vidare har diskussioner förts med kommunen om en än mer utökad trafik på denna linje för att eventuellt tjäna nya områden i centrala Karlshamn. För framtiden skulle linje 311 kunna vara en sådan linje som blir aktuell att trafikera med miljövänliga minibussar.

Sölvesborg och Olofström

Vad gäller Sölvesborgs och Olofströms kommuner bedöms det inte finnas förutsättningar för särskild stadsbusstrafik. Det bedöms vara viktigast att i dessa kommuner försöka behålla och utveckla trafiken mellan de mindre tätorterna och kommuncentra.

De två större busslinjerna inom Sölvesborgs kommun, linje 432 Sölvesborg-Mjällby-Nogersund och linje 433 Sölvesborg-Mjällby-Norje, är i huvudsak tidtabellagda för skolskjutstrafik, vilket gör att man tvingas trafikförsörja alla samhällen på Listerlandet. Nuvarande trafik är inte enkel. Blekingetrafiken har därför utrett en annorlunda trafikering för linjerna. Trafikeringen skulle för Mjällbys del innebära ett trafikutbud som är mer likartat övriga tätorter i länet av motsvarande storlek. Förslaget till omläggning av trafiken innebär kostnadsfördyringar men några medel har inte tagits upp i budget för planperioden.

Liksom för Sölvesborg saknas i Olofström förutsättningar för särskild stadsbusstrafik och Blekingetrafiken gör bedömningen att den regionala trafiken får tillgodose även det lokala resandet i kommunen.

Under de senaste åren har i kommunen turer med litet resande dragits bort på landsbygden. Kommunen har med anledning härav framfört önskemål om en utökning av den Öppna Närtrafiken för att förbättra trafikförsörjningen för resenärerna på landsbygden. Till viss del har detta önskemål nu tillgodosetts genom utökningen av den Öppna Närtrafiken fr. o. m. 1 januari 2008 att gälla även under helger.

5.6.2 Regional trafik

Det är tydligt, inte minst vid en jämförelse med vårt grannlän Skåne, att den regionala trafiken har tiden för sig och lockar nya resenärer. Det kan konstateras att den inriktning Blekingetrafiken haft att koncentrera busstrafiken i det starka stråket längs Blekingekusten har fallit väl ut. I ljuset av miljödiskussionen bör också det mer långväga resandet i allt högre grad föras över till kollektivtrafiken. Att bygga upp trafikstrukturer som möjliggör detta och tar hand om det ökade resandet kräver en samhällsinvestering. Med en väl utbyggd och fungerande regional busstrafik vidgas arbets- och utbildningsmarknaderna för den enskilde och företag.

Arbetsmarknaden blir vidare mindre känslig vid förändringar. Det finns därför ett stort samhällsekonomiskt värde i en bra regional busstrafik som på ett bättre sätt knyter samman Blekinge med grannlän.

Kustbuss-/expressbusstrafik längs E22

För att möta framtida kapacitetsproblem bör på sikt tågtrafiken på Blekinge Kustbana utökas till halvtimmestrafik. Blekingetrafiken föreslår att grunden till en förtätad tågtrafik börjar byggas upp redan under planperioden genom en successiv utbyggnad av Kustbuss-/expressbusstrafiken längs E22, vilket närmare redovisas i avsnittet om Tågtrafiken.

Regional busstrafik till Karlskrona-Torsås/Kalmar

Idag finns sex expressbussturer måndagar-fredagar mellan Karlskrona-Kalmar med byte i Bergkvara för resor till Torsås. Dessa turer är i hög grad tidsanpassade för studerande vid högskolorna i Karlskrona och Kalmar. Behovet av en utveckling av den regionala busstrafiken Karlskrona-Torsås-Kalmar har utretts av bolaget. Eftersom dagens tågtrafik mellan Karlskrona-Kalmar inte fungerar för arbets- och studiependling har vi ansett det nödvändigt med en relativt kraftig utökning av den regionala busstrafiken.



I diskussioner med SJ om den framtida trafiken i triangeln Kalmar-Växjö-Karlskrona har SJ redovisat ett helt nytt förslag till trafikupplägg fr.o.m. 2009 på sträckan Karlskrona-Emmaboda. I detta förslag prioriteras en god regional trafik mellan de tre städerna. SJ:s förslag innebär att man kör åtta tågturer och fem bussturer Karlskrona-Emmaboda med betydligt bättre pendlingsmöjligheter och restider än vad som gäller idag. Se vidare avsnittet om Tågtrafiken. I det fall SJ:s förslag genomförs gör vi bedömningen att tåg- och busstrafiken Karlskrona-Emmaboda-Kalmar i princip kan ersätta den planerade utökningen av expressbusstrafiken mellan Karlskrona-Kalmar. Däremot kan det finnas ett behov av att utöka expressbusstrafiken Karlskrona-Torsås för att i första hand förbättra arbetspendlingen mellan grannkommunerna. Vi tar dock inte upp några särskilda medel för detta i marknadsplanen.

Regional busstrafik Ronneby-Karlshamn-Tingsryd/Växjö

Dagens busstrafik mellan Ronneby-Tingsryd-Växjö utgörs av 4 dubbelturer måndagar-fredagar och två dubbelturer lördagar-söndagar. Mellan Karlshamn och Tingsryd-Växjö finns endast två dubbelturer på fredagar och en på söndagar d.v.s. resmöjligheter främst för pendlare som veckopendlar.

Blekingetrafiken anser att en satsning under planperioden i första hand bör göras vad gäller kommunikationerna norröver från Karlshamn för att ge ett Ronneby och Karlshamn ett jämbördigt trafikutbud till Tingsryd/Växjö. Förslaget innebär fyra direktgående dubbelturer måndagar-fredagar Ronneby-Tingsryd-Växjö till vilka det finns anslutning i Tingsryd till och från Karlshamn. På lördagar och söndagar föreslås två dubbelturer. Ett genomförande av detta förslag innebär en kostnadsökning på ca. 1 mnkr, vilket finns upptaget i budget för planperioden.

Olofströms kommunikationer norrut

Olofströms kommun har idag en trafik norrut till Älmhult bestående av sju dubbelturer där turerna så långt möjligt anpassats till tågtrafiken till och från Alvesta, Växjö och Stockholm. Kommunen har till Blekingetrafiken framfört önskemål om en utbyggnad av trafiken norrut mot bl. a. Älmhult och Alvesta.

Blekingetrafiken skall utreda tänkbara trafikeringsalternativ för Olofströms kommunikationer norrut. Olofströms kommun har emellertid i förhållande till sin storlek och resandeunderlag en väl utbyggd och fungerande regional busstrafik. Blekingetrafiken gör därför bedömningen att en

utökning av trafiken norrut inte kan rymmas inom ramen för bastrafiken. Budget för planperioden tar således inte upp kostnader för en sådan utökad trafik.

5.7 BUSSTRAFIKENS KVALITÉ

Det Blekingetrafiken gör skall genomsyras i alla delar av hög kvalitet. Med en god kvalitet avseende fordon, hållplatser, tillgänglighetsanpassning, information m. m. får busstrafiken en högre status vilket gör det möjligt att behålla resenärer och locka till sig nya. Genom det nya entreprenörsavtalet finns t. ex. nu i bussarna både luftkonditionering, ut- och invändiga hållplatsutrop, säkerhetsbälten och alkolås.

I entreprenörsavtalet finns angivet att en årlig kvalitetsundersökning skall göras av busstrafiken. I denna undersökning mäts kvalitén vad avser förarens sätt att framföra fordonet och bemöta personalen samt fordonets kvalitet vad gäller t. ex. skyltning, städning m. m.

Blekingetrafiken har under senare år fått höga betyg i Svenska Lokaltrafikföreningens (SLTF) kundbarometer för t. ex. hållplatser, fordon och personal.

5.8 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR BUSSTRAFIKEN

Busstrafiken i Blekinge är idag effektiv och har en god kvalitet vad gäller fordon m. m. Busstrafiken har också alltmer anpassats till de funktionshinderade behov vilket gjort att behovet av särskild kollektivtrafik minskat. Det är viktigt att busstrafiken fortsätter att utvecklas med den inriktning som gällt under senare år.

- För all busstrafik skall gälla att den skall planeras utifrån principen att ett fungerande basutbud av möjligheter till arbetsresor, resor till skolor/utbildning samt resor för att nå service skall tillgodoses.
- Sådan trafik som bedöms ha eller kan få högt resande och en god kostnadstäckning skall prioriteras. Denna trafik skall så länge de ekonomiska resurserna medger vara s.k. bastrafik.
- Regionalt viktig busstrafik skall vara prioriterad trafik.
- Sådan trafik som har lågt resande och dålig kostnadstäckning skall årligen prövas i samråd med kommunerna. Den sämst utnyttjade trafiken skall läggas ned eller bedrivs som tilläggstrafik under förutsättning av full kostnadstäckning från berörd kommun. Trafikförsörjning i glest befolkade områden får i huvudsak ske med Öppen Närtrafik.

6 Tågtrafiken

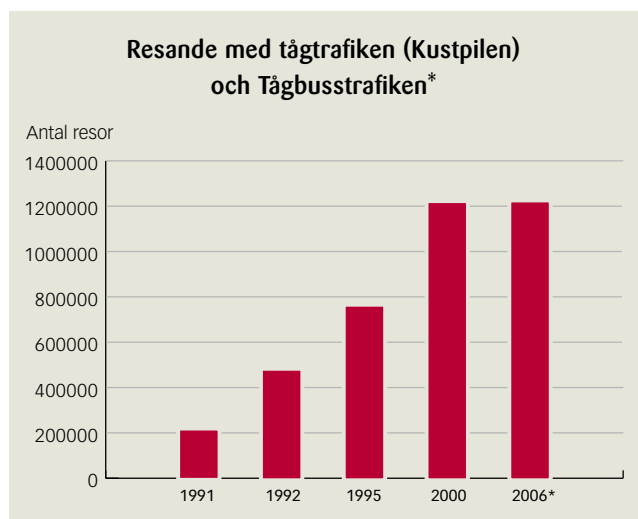
Människor pendlar allt längre för arbete och studier. Det regionala resbehovet ökar alltså. För den enskilde är goda allmänna kommunikationer ytterst angelägna. Långa pendlingsresor blir kostsamma om de skall ske med egen bil och kan därmed motverka en rörlighet på arbetsmarknaden. Långpendlare önskar bra och prisvärda allmänna kommunikationer där restiden kan användas meningsfullt. Tågtrafiken på Blekinge Kustbana har kommit att bli stommen i den regionala trafiken. På samma sätt finns ambitioner att utveckla en regional tågtrafik mellan de tre större städerna i sydost; Karlskrona, Kalmar och Växjö. I Skåne förs diskussioner om en utveckling av Pågatågtrafiken, vilken eventuellt skulle kunna sträckas ut till Sölvesborg eller t. o. m. Karlhamn i Blekinge. I ett längre perspektiv kanske Sydostlänken byggs och persontrafik aktualiseras också här.

6.1 RESANDEUTVECKLING

6.1.1 Blekinge Kustbana

Från starten med Kustpilen i januari 1992 ökade resandet med drygt en miljon resor till 1 230 000 resor år 2003. Tidigare gjorda bedömningar tyder på att resandet skulle bli uppemot 2 miljoner resor per år, på sträckan Karlskrona-Kristianstad, om restiden Karlskrona-Malmö reducerades med ungefär en halvtimme jämfört med idag.

När tågbyte infördes år 2003 med tågbyte i Kristianstad minskade resandet med 60 000 resor. Det visar att det är mycket angeläget trafikera med direkttåg Karlskrona-Malmö/Köpenhamn. Under den tid som järnvägen elektrifierades har Blekingetrafiken i stort sett lyckats behålla resandet på sträckan Karlskrona-Kristianstad. Under år 2006 gjordes ca. 1 223 000 resor med Tågbusarna.



6.1.2 Kust till Kustbanan sträckan Karlskrona-Emmaboda

Ansvaret för trafiken på Kust till Kustbanan ligger fortfarande fullt ut på staten. SJ utför trafiken på uppdrag av Rikstrafiken. Blekingetrafikens nuvarande engagemang i denna trafik inskränker sig till att våra periodkort gäller i trafiken på delsträckan Karlskrona-Emmaboda. Vidare är Blekingetrafiken delägare i marknads- och samverkansbolaget Kust till Kust AB.

Resandet mellan Karlskrona och Emmaboda uppgår till ca. 180.000 resor per år. Resandet har ökat något under de senaste åren, trots banans låga standard och återkommande trafikproblem.

6.2 BLEKINGE KUSTBANA OCH TRAFIKEN KARLSKRONA-MALMÖ/KÖPENHAMN

Kustbanan är nu väl upprustad och elektrifierad. Trafiken har efter återinvigningen utökats. Under vardagarna går hela 18 dubbelturer/dag mellan Karlskrona och Köpenhamn. På lördag och söndag körs 12 dubbelturer. Det innebär att vi har en förbindelse i timmen under de tider då människor reser. Ett bra utbud brukar ge ökat resande. Allt tyder också på att så blir fallet. Tågresandet ökar generellt i Sverige idag. Inte minst ökar de regionala resorna. I vårt grannlän Skåne har man konstaterat att just tågresandet ökar kraftigt, år från år. Mycket indikerar att vi får likartad utveckling. I några av turerna kan inte alla resenärer längre få sittplats, trots att de nya tågen har ca. 90 platser fler än Kustpilen. Till exempel har morgontåget som kommer in till Karlskrona strax före 0730 ståplatser ända från Bräkne-Hoby. Om denna utveckling håller i sig i, måste vi bereda oss på att öka kapaciteten, vilket kommer att kosta pengar.

För att möta en ökad efterfrågan och utveckla vår tågtrafik bör vi diskutera vilka långsiktiga ambitioner vi skall ha. Några tänkbara alternativ:

1. Öka kapaciteten i befintliga tågturer. Vi skaffar fler tåg och kör dubbelkopplade tåg.
2. Utöka Öresundstågtrafiken på Kustbanan till halvtimmes trafik, till en början under högtrafik.
3. Komplettera Öresundstågtrafiken med ett antal snabba förbindelser under högtrafik.
4. Etablera en lokaltågtrafik och öppna fler stationer. Detta skulle kanske kunna ske genom att i samverkan med Skånetrafiken dra upp Pågatågen (som har ren lokaltågkaraktär) till Blekinge.

I det korta perspektivet torde det vara mest realistiskt att komplettera tågtrafiken med en bra expressbusstrafik. Genom att lägga nya bussturer mitt emellan befintliga tågturer skapas en förbindelse i halvtimmen längs med Blekingekusten. Det avlastar tågtrafiken, men ger också pendlarna fler turer och större valfrihet. Redan nu finns ett antal sådana bussturer med vår Kustbuss. Vi föreslår att den till tågtrafiken kompletterande Kustbusstrafiken utökas successivt under planperioden. Till en sådan utökning avsätts 2 mnkr år 2009, 4 mnkr år 2010 och 6 mnkr år 2011.

Även om dagens trafikutbud är omfattande, finns dock en hel del önskemål. Ett är att vi borde inrätta en något senare tågtur från Köpenhamn till Blekinge för att passa kvällsflygen till Kastrup. Sista turen går nu kl 20.43 från Köpenhamn med ankomst Karlskrona kl 00.22. Inom Skåne körs dock två senare turer, kl 21.43 respektive 22.43. Dessa stannar dock i Bromölla. Med hänsyn till de ekonomiska begränsningarna anser vi inte att sådan nattrafik kan prioriteras i nuvarande läge. Några extra medel har därför inte satts av i planen.

Restiderna på Kustbanan och vidare ned till Malmö-Köpenhamn är väl långa idag. De skulle emellertid kunna kortas ganska väsentligt genom olika åtgärder.

- Trafikeringen skulle kunna effektiviseras med en ny mötesstation vid Åryd. En av Banverket gjord utredning visar att restiden kan förkortas mellan Karlskrona-Malmö sjutio minuter om en sådan mötesplats byggs. Banverket bedömer kostnaderna till ca. 50 mnkr. I detta sammanhang är det en relativt liten kostnad i förhållande till tidsvinsten. Blekingetrafiken föreslår att Region Blekinge, som ansvarar för länets infrastrukturfrågor, driver denna fråga till en snar lösning.
- Restiden Karlskrona-Malmö skulle kunna kortas med ca. 10 minuter genom att slopa stopp i Eslöv och Höör. Frågan har diskuterats en tid. Skånetrafiken har varit positiva till idén, men de berörda kommunerna är negativa till förslaget. Utifrån Blekinges perspektiv är frågan av största vikt. Nuvarande restider till/från Malmö är väl långa för att tågen skall vara riktigt konkurrenskraftiga gentemot bilresan. Vi bör därför driva frågan om kortare restider och slopade stopp i Eslöv och Höör.
- När Citytunneln blir klar under Malmö, år 2011 avkortas restiden ytterligare för resor till Kastup/Köpenhamn med ca. 10 minuter.



Med ovan nämnda tre förbättringar skulle restiderna till/från Köpenhamn inom några år kunna reduceras med ca. 30 minuter. Det är i sammanhanget väldigt stor restidsförbättring, vilken ger dels lägre driftkostnad, dels fler resenärer.

Blekingetrafiken har tillsammans med Skånetrafiken trafikeringsrätten och ansvaret för tågtrafiken på Blekinge Kustbana. F. n. har vi avtal med SJ, som ansvarar för att *driva själva trafiken. Trafiken drivs emellertid nu – i motsats till tidigare – som s k bruttokostnadstrafik. Det innebär att stor del av trafikansvaret nu åvilar Blekingetrafiken. Tågvärdarna ombord är exempelvis från DSB. Information, marknadsföring, kundkontakter, pris- och säljsystem, resegarantier m fl praktiska frågor är numera överförda från SJ till Blekingetrafiken. Detta ställer väsentligt högre krav på bolaget vad gäller kunskap och resurser.

Efter en gemensam upphandling som genomförts av Blekingetrafiken, Skånetrafiken och den danska Trafikstyrelsen, har det danska DSB i samverkan med engelska First Group tilldelats uppdraget att utföra Öresundstågtrafiken på banan fr o m 2009 till utgången av år 2015. Upphandlingsbeslutet har emellertid överklagats av SJ och i skrivandets stund har Kammarrätten ännu inte meddelat dom i målet.

Samverkansavtal avseende trafiken på Blekinge Kustbana har träffats med Rikstrafiken enligt vilket statligt stöd lämnas för den interregionala delen av trafiken.

6.3. TÅGTRAFIKEN MELLAN KARLSKRONA-EMMABODA

Även Kust till kustbanan är en viktig järnväg för länet, inte minst för att järnvägen knyter ihop sydöstra Sverige. Utan bra kollektiva transporter kommer t.ex. inte arbets- och studiependlingen att utvecklas. Idag kan man resa på en timmes tid mellan Växjö och Kalmar medan det tar väsentligt längre tid att resa mellan dessa städer och Karlskrona. Inte minst för samverkan mellan högskolor, universitet i sydost och rekrytering av arbetskraft till länets företag är en upprustning av sträckan Karlskrona-Emmaboda av väsentlig betydelse.

Trots banans dåliga standard och återkommande trafikproblem har resandet ökat något på sträckan Karlskrona-Emmaboda som idag trafikeras med tolv turer varav sju utförs med buss. På uppdrag av ägarna och genom samverkan i intressebolaget Kust till kust AB har Blekingetrafiken engagerat sig i utvecklingen av trafiken på Kust till kustbanan.

Läget för trafiken på Karlskrona-Emmabodabanan kan beskrivas enligt följande.

Rikstrafiken har meddelat berörda trafikhuvudmän att man efter år 2008 slutar att köpa tågtrafik på järnvägen mellan Karlskrona och Emmaboda. SJ har samtidigt meddelat att man fr. o. m. 2009 avser bedriva fem dubbelturer per dag med buss på företagsekonomisk grund. Bakgrunden till dessa besked är följande. Om vi inte agerar läggs tågtrafiken ned om drygt ett år. Vidare försvinner bussförbindelserna, vilka är 60 % av det totala utbudet.

Vi ifrågasätter starkt statens och Rikstrafikens beslut om att lägga ned persontrafiken på järnvägen. Regeringen har inte tagit ställning till sydostlänens erbjudande om en förskottering av medel till en upprustning, vilken syftade till att säkerställa en utveckling av järnvägstrafiken, inte nedläggning. Än mer anmärkningsvärd ter sig statens agerande, då det är regeringen som frågat länen huruvida man kunde förskottera upprustningspengar. Nu avvecklar Rikstrafiken persontrafiken på järnvägen innan regeringen hunnit fatta sitt beslut.

För att säkerställa fortsatt trafik förs emellertid, i samarbete med Kalmar Läns Trafik och Länstrafiken Kronoberg,

förhandlingar med SJ. Parterna har enats om ett trafikeringsförslag som skulle kunna gälla fram till dess vi får järnvägen upprustad. Det skall noteras att SJ fullt ut blir huvudman för den berörda trafiken. Blekingetrafikens insats skall därmed ses som ett driftbidrag för att SJ skall kunna bedriva det föreslagna utbudet. Förslaget innebär bl a:

- Trafik med tåg bedrivs med åtta dubbelturer/dag (måndag-fredag) och sex (lördag-söndag)
- Tågtrafiken kompletteras med busstrafik, fem dubbelturer/dag (måndag-fredag) och tre dubbelturer under lördag-söndag.
- Järnvägstrafiken mellan Karlskrona och Kalmar kan förbättras väsentligt i förhållande till dagens situation
- Blekingetrafiken behöver skaffa två tåg att ställas till SJ:s förfogande. Detta föreslås ske genom avtal med Transitio, det tåguthyrningsbolag som ägs av landets trafikhuvudmän. Därmed blir Blekingetrafiken inte direkt ägare till tågen. Dessa hyrs istället av Transitio. Blekingetrafiken skall svara för de fasta kostnader för motsvarande 1-2 tåg. Ett tåg behövs för trafiken och ett andra tåg krävs som reservtåg för trafiken i sydost. Kostnaderna för detta tåg delas av trafikhuvudmännen i Sydost.
- Rikstrafiken bidrar med pengar under tiden 2009-2011. Därefter lämnar inte Rikstrafiken något som helst stöd.
- Totala nettokostnaden för trafiken bedöms bli i storleksordningen 12-15 mnkr/år sedan Rikstrafikens bidrag upphör.

Enligt bolagsstämmobeslut skall kostnaderna för trafiken fördelas lika mellan Landstinget och Karlskrona kommun. Trafiken är att betrakta som tilläggstrafik och kommer att behandlas i särskild ordning utanför denna marknadsplan efter överenskommelser med Landstinget och Karlskrona kommun. Kostnaderna för trafiken ingår således inte i den ekonomiska planen för perioden.

Frågan om upprustning av Emmabodabanan och eventuell förskottering av regionala medel till en sådan åvilar i första hand Region Blekinge. Kapitalkostnader för ev. banupprustning ingår således inte i våra kostnadsuppgifter.

6.4. FÖRDELNING AV KOSTNADER FÖR BUSSTRAFIK SOM ERSÄTTER ELLER KOMPLETTERAR TÅGTRAFIKEN

Det är viktigt att länet kan fungera som en gemensam arbetsmarknad och att varje kommun har goda kommuni-

kationer som ansluter till det interregionala järnvägsnätet. Olofströms kommun som ligger vid sidan av Kustbanan måste ha bra bussförbindelser som ansluter till tågen såväl väster- som österut. Busslinjerna 561, Olofström-Bromölla, och 630 Olofström-Karlshamn är för Olofströms del en ersättning för den tågtrafik som saknas och bör därför behandlas som sådan vid fördelning av kostnaderna mellan ägarna. Samma sak bör gälla för linje 300, Karlskrona-Karlshamn, som är kompletterande busstrafik vid tider då tåg saknas.

6.5 UPPRUSTNING AV BLEKINGES STATIONER

Blekingetrafiken har numera det ekonomiska ansvaret för väntsalarna i Karlskrona, Ronneby, Karlshamn och Sölvesborg. I Karlskrona och Karlshamn har bolaget sedan några år tillbaka egen verksamhet i form av biljettförsäljning och kundservice. Verksamheten startades upp med anledning av den starka reaktion från allmänheten som uppstod då SJ la ner sin manuella biljettförsäljning i länet. Med hänsyn till bolagets ekonomiska situation är emellertid avsikten är att bolagets egna manuella biljettförsäljning skall avvecklas under år 2008 och ersättas med dels försäljning manuellt via ombud, dels med nya biljettautomater.

I föregående marknadsplan fick Blekingetrafiken uppdrag genomföra en upprustning av länets stationer. Upprustningen har genomförts parallellt med elektrifieringen av Blekinge Kustbana i nära samverkan med och stöd av berörda kommuner och var i princip klar tills tågtrafiken åter kom igång i juni månad 2007. Karlskrona och Bergåsa stationer som inte omfattades av elektrifieringsarbetet har ännu inte upprustats.

Tanken är att stationerna skall fungera som moderna levande resecentra där resenärerna kan få information om trafiken och skydd såväl inne på stationerna som ute på plattformarna vid dåligt väder. Vidare har stationerna getts en enhetlig utformning vad gäller skyltning, information m. m. så att man genomgående i länet märker att man åker med Blekingetrafiken. Avsikten är att Karlskrona och Bergåsa stationer skall få samma utformning som övriga stationer vad avser information, skyltning m. m. under det närmaste året.

Kostnaden enbart för upprustningen av stationsmiljöerna har totalt beräknats till ca. 43,5 mnkr, inkl. ännu inte genomförda delar (Karlskrona och Bergåsa stationer). Banverk och Vägverk har bidragit med 20 mnkr i statsbidrag. Därmed är bolagets egen insats ca. 23,5 mnkr.



Med avskrivningstid på 10-20 år beräknas årskostnaden för bolaget bli ca. 2 mnkr/år.

6.6 TÅGSTRATEGI FÖR BLEKINGE PERSONTÅGTRAFIK

Ny tågtrafik kräver ofta infrastrukturella insatser och stora investeringar i tåg mm. Vidare medför den nya, stora driftkostnader. Sådana eventuella satsningar kräver lång framförhållning. För att ge våra ägare underlag för diskussion kring dessa frågor avser vi att till nästa marknadsplan presentera en strategi för Blekinges persontågtrafik.

6.7 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR TÅGTRAFIKEN

- Inriktningen skall vara att inom Blekinge behålla nuvarande utbud med direktgående timmestrafik Karlskrona-Köpenhamn. Då ekonomiska och kapacitetsmässiga förutsättningar finns skall en fortsatt utbyggnad ske av tågtrafiken. I avvaktan på detta kompletteras tågtrafiken med en successiv utökning av Kustbusstrafiken.
- I syfte att åstadkomma kortare restider Karlskrona-Malmö anser Blekingetrafiken att tågstopp i Eslöv och Höör skall ifrågasättas.

- Busstrafik som ersätter eller kompletterar tågtrafiken, f.n. linjerna 561, 630 och 300 skall vid kostnadsfördelningen mellan ägarna betraktas som tågtrafik.
- Trafiken fr. o. m. 2009 mellan Karlskrona och Emmaboda är att betrakta som tilläggstrafik och kommer därför att behandlas i särskild ordning efter överenskommelser med Landstinget och Karlskrona kommun. Bolaget skall även framgent vara delägare i Kust till Kust AB.
- Det regionala ansvaret för länets infrastruktur vilar på Region Blekinge. Det ankommer därmed på regionen att driva frågan om exempelvis upprustning av bandelen Karlskrona-Emmaboda, vilket måste ses som nyckeln till en stabil framtid för tågtrafiken från Karlskrona på Kust till Kustbanan. Vidare föreslås Region Blekinge driva frågan om en ny mötesplats vid Åryd.
- Blekingetrafiken skall i nästa års marknadsplan redovisa förslag till tågstrategi för en långsiktig utveckling av länets persontågtrafik.



7 Närtrafiken

7.1 NÄRTRAFIKENS HITTILLSVARANDE UTVECKLING

Blekingetrafiken har ansvar för upphandling, beställningsmottagning, samordning och utförande av färdtjänst- och sjukresor.

Sedan januari 2000 ligger också själva myndighetsutövningen med legitimering för färdtjänst och riksfärdtjänst på Blekingetrafiken, liksom utformning och beslut om regelverk för verksamheterna. Regelverket och egenavgifterna för sjukresor beslutas av Landstinget.

Riksdagen har beslutat att samhället senast år 2010 skall vara anpassat till funktionshindrades behov. Inriktningen är därför att anpassa den allmänna kollektivtrafiken för att så långt möjligt föra över resandet från de särskilda transportformerna, sjukresor och färdtjänst, till den allmänna kollektivtrafiken. För att möjliggöra detta och samordna och integrera färdtjänst- och sjukresor med den övriga kollektivtrafiken har ansvaret för trafiken samlats i hos en huvudman, Blekingetrafiken

Resorna utförs inom trafikformen Närtrafiken med en fordonspark av tillgänglighetsanpassade fordon. Närtra-

fiken, som startade i januari 2002, var resultatet av det stadsbidragsstödda projekt, "Kollektivtrafik för alla i Blekinge", som drivits av Blekingetrafiken. Med genomförandet av Närtrafiken blev Blekingetrafiken föregångare i landet på det här området.

Som ett viktigt steg i att integrera färdtjänst- och den allmänna kollektivtrafiken finns den Öppna Närtrafiken som till viss del kan ge kollektivtrafikservice där tillgång inte finns till busstrafik. Med den Öppna Närtrafiken kan man göra serviceresor på dagtid (måndag-fredag mellan kl. 09.00-16.00). Den Öppna Närtrafiken riktar sig främst till landsbygdsboende som har långt till närmsta hållplats, minst 1 km, eller tillgång till ett begränsat kollektivtrafikutbud. Fr.o.m. den 1 januari 2008 kommer servicen med Öppen Närtrafik att utökas då det blir möjligt att resa även på lördagar och söndagar.

7.2 RESANDEUTVECKLING

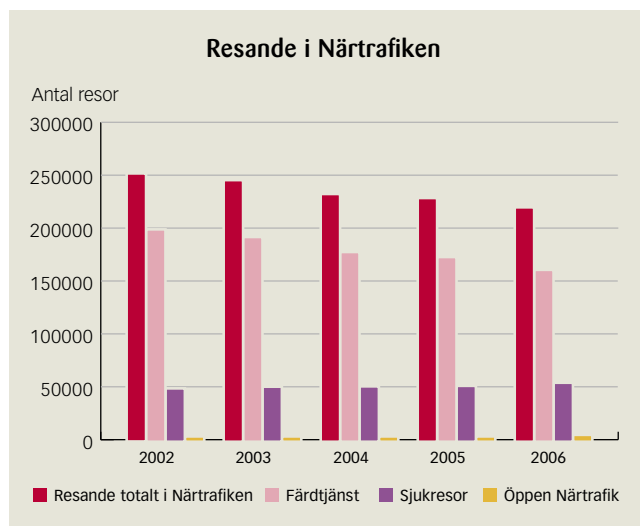
Under 2006 gjordes sammanlagt omkring 222 000 resor med Närtrafiken, varav ca. 162 000 färdtjänstresor, drygt



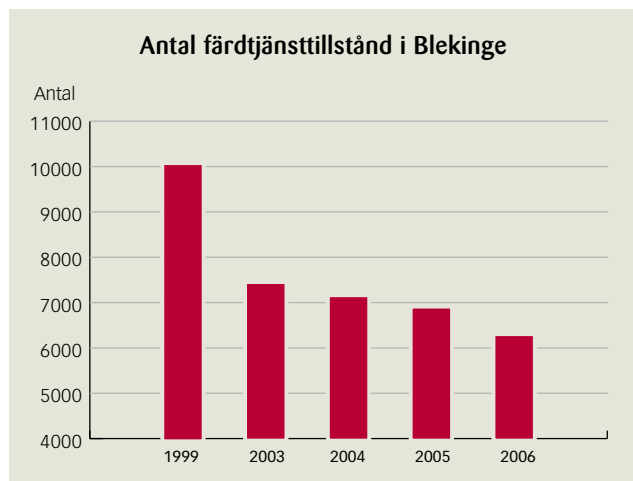
55 000 sjukresor och ca. 3 300 resor med Öppen Närtrafik. Närtrafikens startår 2002 medförde en kraftig nedgång i antalet färdtjänst- och sjukresor. Trenden mot minskat resande med Närtrafiken har därefter fortsatt. Från år 2002 till år 2006 har resandet minskat med ungefär 14%. Den satsning som Blekingetrafiken gjort på tillgänglighetsanpassning av fordon och hållplatser har gett ökade möjligheter för resenärer med funktionshinder att välja den allmänna kollektivtrafiken och antalet färdtjänstillstånd har minskat under perioden.

Det minskade resandet med Närtrafiken kan hänföras till färdtjänstresor medan en ökning skett under de senaste åren av sjukresor och resor inom den Öppna Närtrafiken. Denna trend håller i sig under år 2007. Den Öppna Närtrafiken utgör ett alternativ där bussturer med litet resande dras in och ökad marknadsföring av denna trafik är en viktig orsak till att resandet ökar. Fortfarande är dock antalet resor som görs med den Öppna Närtrafiken begränsad till 3 300 resor under år 2006.

Resandeutvecklingen sammanfattas i nedanstående diagram.



Mellan åren 2002 till 2006 minskade antalet tillstånd i Blekinge från 65 per 1 000 invånare till 42 per 1 000 invånare, en trend som kan märkas i hela landet. Minskningen av antalet tillstånd i Blekinge har dock varit betydligt större än genomsnittet.



Förklaringen torde vara att en stor del av färdtjänstillstånden i Blekinge var gamla tillstånd, vilka fattats enligt socialtjänstlagen före övergången från kommunerna till Blekingetrafiken. Bestämmelserna om färdtjänst i socialtjänstlagen, som från den 1 januari 1998 ersattes av färdtjänstlagen, medgav att man vid tillståndsgivningen beaktade även sociala hänsyn. Enligt färdtjänstlagen är det endast funktionshindret som har betydelse för rätten till färdtjänst. Färdtjänst ses enligt färdtjänstlagen som en särskild form av kollektiv persontrafik och inte som socialt bistånd.

Den sedan länge pågående anpassningen av den allmänna kollektivtrafiken till funktionshindrades behov gör det möjligt för allt fler att resa med t.ex. buss och tåg. Den utvecklingen kan förväntas fortsätta under kommande år och har en tydlig koppling till antalet färdtjänstillstånd.

I syfte att minska färdtjänstresandet finns en möjlighet för färdtjänstberättigade att åka buss och tåg inom länet till ett pris av 10 kr per zon och att gratis ta med sig en ledsagare. Genom att färdtjänstresande till en inte obetydlig del numera görs i busstrafiken har vi också kommit närmare målet om integrering av färdtjänsten med den allmänna kollektivtrafiken.

7.3 INTÄKTS- OCH KOSTNADSUTVECKLING

De totala nettokostnaderna för Närtrafiken uppgick under 2006 till ca. 35,2 mnkr (ca. 222 000 resor), vilket kan jämföras med busstrafikens ca. 68,7 mnkr (6,2 miljoner resor). Kostnaden per resa var därmed ca. 159 kr inom Närtrafiken och ca. 11 kr per resa i busstrafiken. Kostnadstäckningen för Närtrafiken är mycket låg, 14,7 %.



Marknadsplanen för 2007-2010 innebar att nettokostnaderna i Närtrafiken skulle reduceras med 4,5 mnkr/år under planperioden. Trafikkostnaderna inom Närtrafiken har genom en serie åtgärder minskat under de senaste åren och ligger nu väl i fas med marknadsplanen. Ytterligare minskning av kostnaderna i någon större utsträckning bedöms inte kunna göras under den nya planperioden. Rätten till sjukresa och färdtjänst är lagfäst. Avtalen i Närtrafiken och de ersättningsnivåer till entreprenörerna som där regleras gäller fram till 2011 med två optionsår. Det som kan styra kostnaderna för trafiken är regel- och prisförändringar samt en högre grad av samordning av trafik.

7.4 ÖVERSYN AV REGELVERKET FÖR SJUKRESOR INOM KOLLEKTIVTRAFIKEN

I trafikformen Närtrafiken utförs färdtjänst-, sjukresor och Öppen Närtrafik. För färdtjänsten i Blekinge län finns ett detaljerat och väl genomarbetat regelverk som utarbetats i samråd med bl. a. länets större handikapp- och pensionärsorganisationer. Regelverk och prissystem för färdtjänsten fastställs av Blekingetrafiken. För sjukresorna finns idag endast vad som kan sägas vara ett ramregelverk och motsvarande färdtjänstens detaljerade regelverk saknas. Regelverk och egenavgifter för sjukresorna fastställs av Lanstinget. Läget idag är således att, beroende på om resan är en färdtjänstresa eller sjukresa, olika regelverk och pris gäller för samma kund som gör samma resa med samma fordon.

En god samordning av resorna inom Närtrafiken och därmed ett mer effektivt tillvaratagande av samhällets resurser förutsätter ett så långt möjligt harmoniserat regelverk för resandet. Som ett led i samordningen av trafikslagen inom Närtrafiken är det också önskvärt att åstadkom-

ma samstämmighet i prissättningen. Systemet förenklas och blir mer begripligt för den enskilde. Blekingetrafiken föreslår därför att sjukresornas regelverk och prissystem utreds i samverkan med Landstinget. Dessa åtgärder skapar förutsättningar för besparingar.

7.5 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR NÄRTRAFIKEN

Samhällets kostnader för särskild kollektivtrafik har ökat dramatiskt under de senaste årtiondena. Blekingetrafiken skall som allmän inriktning även fortsättningsvis verka för att de samhällsbetalda resorna så långt möjligt skall kunna överföras från den särskilda till den allmänna kollektivtrafiken. Förutom kostnadsbesparingar leder en sådan arbetsinriktning även till en anpassning av den allmänna kollektivtrafiken till funktionshindrades behov vilket helt är i enlighet med Riksdagens beslut att samhället senast år 2010 skall tillgänglighetsanpassas.

Även om en långtgående tillgänglighetsanpassning sker av den allmänna kollektivtrafiken kommer det dock alltid att finnas personer med särskilda behov för sitt resande. För dessa personer skall finnas en god och enkel transportlösning där hänsyn tas till den enskildes behov.

- Blekingetrafiken skall fortsätta att verka för en anpassning av den allmänna kollektivtrafiken till funktionshindrades behov så att behovet av färdtjänstresor successivt minskar.
- Blekingetrafiken skall i samverkan med Landstinget utreda sjukresornas regelverk och prissystem för att uppnå bättre integration med den övriga Närtrafiken.

8 Skärgårdstrafiken

Blekingetrafiken bedriver skärgårdstrafik året runt i Karlskrona Östra skärgård och till Hanö. Under sommaren utökas trafiken då skärgården är länets största turistmål. Särskild sommartrafik finns i Karlskrona och Karlshamns skärgårdar. I Karlskrona finns sommartrafik till de större öarna i skärgården, till Nättraby samt mellan Torhamn och Östra skärgården. Den sistnämnda skärgårdslinjen startade sommaren 2003.

Med skärgårdsbåten som utgår från Karlshamn trafikeras öarna Tärnö, Joggesö och Tjärö.

Skärgårdstrafiken är under sommartid av mycket stor betydelse för turismen och därmed utveckling av turistnäringen som bedömts ha goda tillväxtmöjligheter i länet.

All skärgårdstrafik i Blekingetrafikens regi bedrivs numera på nettoavtal.

Under den senaste tioårsperioden har antalet boende på öarna utan fast landförbindelse minskat med ca. 150 personer från ca. 750 år 1994 till ca. 600 personer år 2006. Av de boende bor ca. 450 personer på Aspö som har i daglig timmestrafik med vägfärja till Karlskrona.

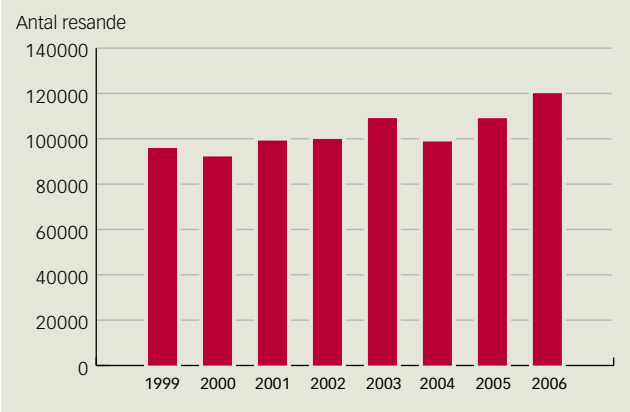
I Karlskrona Östra skärgård bor ca. 95 personer varav ca. 60 personer på Ytterön/Hästholmen. Mellan fastlandet och Ytterön/Hästholmen finns kabelfärja med tät daglig trafik. På Hanö bor f.n. drygt 30 personer vilket innebär att befolkningen på ön i stort sett halverats under den senaste tioårsperioden.

Det kan konstateras att antalet boende på öarna utan fast förbindelse minskat år från år och antalet boende under höst- och vinterperioden sannolikt är ännu färre än vad som framgår av redovisad statistik. Ungefär 70 % av resorna till Östra skärgården resp. Hanö görs under sommarperioden juni-augusti vilket visar att skärgårdstrafiken till en mycket stor del utnyttjas av sommarboende och turister.

8.1 RESANDEUTVECKLING

Under den senaste tioårsperioden har resandet varierat mellan 94 000-122 000 resor per år främst beroende på sommarvädret. Soliga, varma somrar innebär att fler reser i skärgårdstrafiken. Under år 2006 slogs rekord med ca. 122 000 skärgårdsresor.

Resandeutveckling i skärgårdstrafiken 1999-2006



Andelen resande som görs under sommaren, juni-augusti, är nästan 70 % av alla resor under året. Samtidigt är andelen fartygstimmar i sommartrafiken endast ca. 50 %. Av de olika linjerna är det trafiken till Hanö som har flest resor med ca. 50 000 resor under år 2006. Till Östra skärgården gjordes under samma år ca. 33 200 inkluderat sommartrafiken mellan Torhamn och Östra skärgården.

P.g.a. litet resande under vintersäsongen har Blekingetrafiken fr.om. hösten 2007 dragit ner på vintertrafiken i Östra skärgården och överfört dessa resurser till sommarperioden. Detta innebär att sommarperioden förlängs och

Boende i skärgården 2006

Område	Antal invånare	Skärgårdstrafik
Aspö	450	Statlig vägfärja
Östra skärgården exkl. Ytterön/Hästholmen	34	Året runttrafik, Blekingetrafiken
Ytterön/Hästholmen	60	Kabelfärja med trafik året runt. Året runttrafik, Blekingetrafiken
Ronneby skärgård	13	Ingen skärgårdstrafik
Karlshamns skärgård	18	Sommartrafik med Blekingetrafiken
Hanö	33	Året runttrafik, Blekingetrafiken

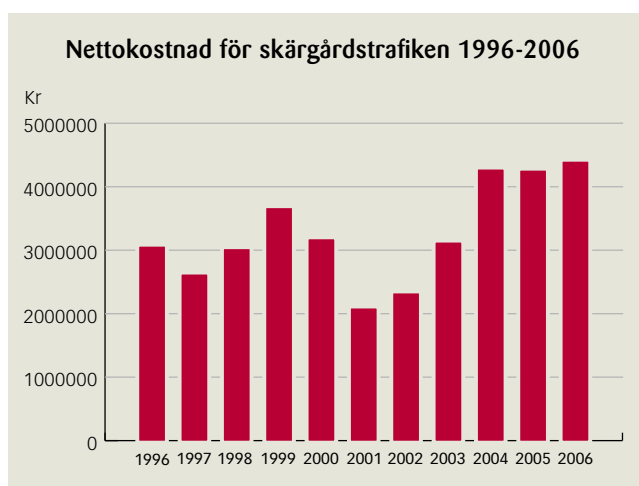


startar tidigare i juni månad och slutar någon vecka in i september.

År 2006 var antalet fartygstimmar 5 764 vilket var ca. 900 fartygstimmar mer än under år 2000.

8.2 SKÄRGÅRDSTRAFIKENS EKONOMI 1996-2006

Nettokostnaden för skärgårdstrafiken har ökat under tioårsperioden 1996-2006 från ca. 3,1 mnkr till ca. 4,5 mnkr. Vissa år är nettointäkterna bättre beroende på att resandet ökar vid somrar med bra väder. Detta medför då att nettokostnaden sjunker. Fr.o.m. 2004-09-01 gäller även nytt avtal för skärgårdstrafiken till Hanö vilket innebär att samtliga avtal om skärgårdstrafiken är s.k. nettoavtal.



Nettokostnaden per resa var 51,52 kr år 2000 och 36,57 år 2006. Såväl den totala nettokostnaden som nettokostnaden per resenär varierar eftersom resandet i skärgårdstrafiken är mycket beroende av sommarvärdet.

Nettokostnad kr/resenär i skärgårdstrafiken



Sommartrafiken bedrivs numera som tilläggs trafik. Omfattningen av skärgårdstrafiken under sommaren skall därför avgöras i samråd med berörda kommuner.

8.3 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR SKÄRGÅRDSTRAFIKEN

- Blekingetrafiken skall mot bakgrund av vikande befolkning på öar utan landförbindelse överväga att minska trafikutbudet under vintersäsongen.
- Med hänsyn till skärgårdstrafikens stora betydelse för turismen i länet skall Blekingetrafiken även bedriva sommartrafik i skärgården. Omfattningen av denna avgörs i samråd med berörda kommuner, som fullt ut betalar sommartrafiken som tilläggs trafik.

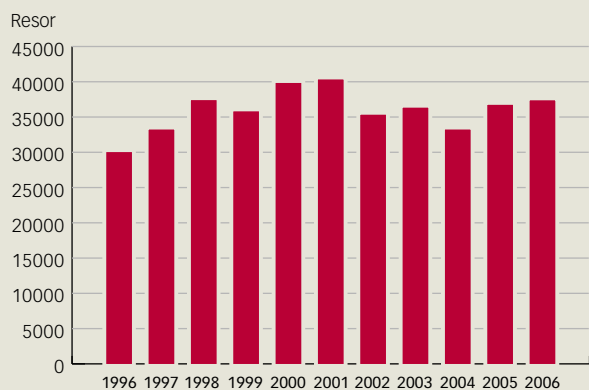
9 Flygbusstrafiken

Blekingetrafiken upprätthåller f. n. flygbusstrafik mellan Karlskrona och flygplatsen i Kallinge till två flyglinjer, SAS respektive Blekingeflyget. Eftersom antalet avgångar och ankomster ökat under senare år utförs sedan några år tillbaka flygbusstrafiken med två bussar. Kostnadstäckningen i befintlig flygbusstrafik har varit god men försämrats under senare år då Blekingetrafiken utökade trafiken från en till två flygbussar.

9.1 FLYGBUSSTRAFIKENS UTVECKLING

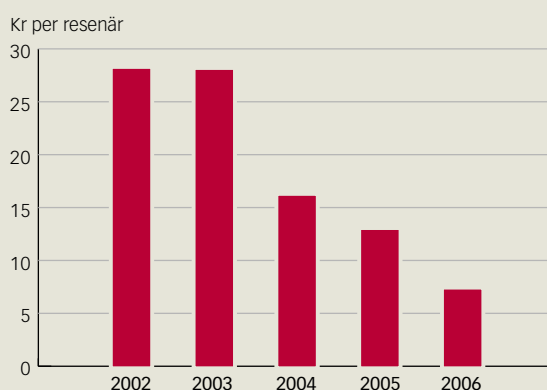
Antalet resor med flygbusstrafiken uppgick under år 2006 till 37 900. Resandet minskade fram till år 2004 men har därefter återigen ökat. Orsaker till detta är att det varit en bra ekonomisk konjunktur och näringslivsutveckling under de senaste åren och att antalet flygavgångar blivit flera då ytterligare ett flygbolag etablerat sig i länet.

Resande med flygbusstrafiken 1996-2006



Som framgår av diagrammet nedan har nettointäkten per resenär minskat väsentligt sedan flygbusstrafiken utökades till att betjäna två flyglinjer och en andra buss sattes in i trafiken. Nettointäkten per resenär har sjunkit från 28,49 kr per resa till 7,63 kr per resa.

Nettointäkt kr/resenär flygbusstrafiken



9.2 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR FLYGBUSSTRAFIKEN

- Flygbusstrafiken skall även fortsättningsvis bedrivas med full kostnadstäckning. Detta innebär att flygbusslinjerna var för sig skall täcka sina kostnader.
- Blekingetrafikens anslutningstrafik skall i första hand läggas upp på ett sådant sätt att det finns anslutningsturer till det flygbolags turer som har flest passagerare och som har störst efterfrågan på anslutningsresor.
- Blekingetrafiken skall sträva efter en så stor samordning som möjligt vad gäller anslutningstrafik till olika bolags flygturer. Då detta inte är möjligt prioriteras anslutningstrafik till de turer som har flest resande och ger bäst intäkter.

10 Skolskjutstrafiken

En mycket stor del av elevernas resor till länets skolor sker i Blekingetrafikens regi.

Blekingetrafiken har ett allmänt ansvar för att planera och upprätthålla en linjetrafik som kan tillgodose gymnasieelevernas transporter till/från skolan. I många fall kan även grundskoleeleverna nyttja linjetrafiken. Skolorna köper biljetter i form av terminskort (ca. 5 000 st/termin) till de elever som kan nyttja dessa linjelagda transporter.

Den linjelagda trafiken kompletteras med speciella skolskjutstransporter för i första hand grundskoleelevernas resor. Dessa transporter betalas fullt ut av berörd kommun. Blekingetrafiken biträder några av kommunerna med framför allt upphandling av trafiken.

Av samtliga bussresor i länet görs ca. 20 % med terminskort vilket motsvarar drygt en miljon bussresor per år.

En fördel med att skoltrafik linjeläggs är att denna även kan utnyttjas av andra än de som gör skolresor. Det är samordningen av resor som gör det möjligt att få ett tillfredsställande resandeunderlag på många linjer. Några av Blekingetrafikens busslinjer har emellertid nästan uteslutande skolbarn som resenärer. Skall Blekingetrafiken upprätthålla sådan trafik eller skall den överföras till berörd kommun? Frågan är av intresse då Landstinget via Blekingetrafiken bidrar med kostnadstäckning för sådan trafik som egentligen kanske skall betraktas som skolskjuts och därmed fullt ut bekostas av aktuell kommun.

I samtliga kommuner finns skolskjutstrafik som kommunerna/skolorna har ett eget ansvar för. Blekingetrafiken skall enligt trafikavtalet, om önskemål finns från någon

kommun, medverka vid skolskjutsplaneringen samt därvid också upphandla resp. kommuns behov av skolskjutstrafik.

Några kommuner har önskat att Blekingetrafiken svarar för planering och upphandling av ren skolskjutstrafik. Blekingetrafiken har vid några tillfällen bistått med sådan hjälp. Vi konstaterar emellertid att detta är resurskrävande.

Med hänsyn till de kostnadsbesparingar som Blekingetrafiken måste åstadkomma anser vi att Blekingetrafikens engagemang vad gäller den skolskjutstrafik som skolorna bedriver i egen regi bör begränsas till att ge råd och stöd vid upphandling. Däremot skall bolaget inte åta sig att som upphandlande enhet genomföra upphandlingarna.

10.1 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR SKOLSKJUTSTRAFIKEN

- Blekingetrafiken skall ansvara för planering av gymnasieresorna inom linjetrafiken efter kontakt med berörd kommun.
- Kring sådana busslinjer som nästan uteslutande används av grundskolelever till/från skola skall Blekingetrafiken initiera överläggningar om kostnadsansvaret med berörd kommun.
- Blekingetrafiken skall begränsa sitt engagemang i kommunala skolskjutsar till råd och stöd vid upphandlingar och således inte åta sig det fulla arbetet med och ansvaret för upphandlingar.



11 Infrastrukturplan 2009-2011

11.1 INFRASTRUKTUREN, GRUNDEN FÖR EN VÄL FUNGERANDE KOLLEKTIVTRAFIK

För att kollektivtrafiken skall fungera väl och kunna utvecklas krävs en god infrastruktur. Dessutom måste fordonen vara utformade på ett sådant sätt att resandet underlättas för alla. Det måste vara enkelt och säkert för resenärerna att ta sig till hållplatserna och ombord på bussar och andra fordon. Vidare måste kollektivtrafiken snabbt och smidigt kunna ta sig fram vilket ofta kräver infrastrukturåtgärder som prioriterar kollektivtrafiken före bilarna. En väl utbyggd och fungerande infrastruktur utgör således grunden för kollektivtrafiken.

Satsningar på förbättrad framkomlighet

På många håll prioriteras bussar framför annan trafik genom särskilda körfält, bussgator och bussprioriterade ljussignaler m .m. Övergången mellan buss och tåg underlättas genom samordnade resecentra. Hastighetsdämpande farthinder, gupp, bör undvikas längs busslinjer då sådana är besvärande för resenärer och förare. I stadskärnor prioriteras busstrafiken medan bilarna hänvisas till sidogator. Vidare skapas centrala hållplatser med god tillgänglighet, komfort, information och väderskydd. Under senare tid har man också på många platser, i nära samverkan med stadsplaneringen i övrigt, moderniserat och tillgänglighetsanpassat stationerna till attraktiva resecentra.

Kollektivtrafikens framkomlighet är av avgörande betydelse för konkurrensen med bilen varför en ökad samverkan måste till för att förbättra bussarnas framkomlighet i trafiken. Ofta är bussarnas medelhastighet i stadstrafiken lägre än 10 km/timmen. Dålig framkomlighet för bussarna och låg hastighet innebär också ökad risk för förseningar och dålig kvalitet i trafiken. Marknadsundersökningar visar ofta tydligt att restid är den viktigaste faktorn för att bussen ska kunna öka sitt resande och vinna marknadsandelar.

En bra busstrafik med hög marknadsandel är viktig för att få en god kostnadstäckning, bättre miljö, mindre olyckor och en god framkomlighet även för övrig trafik. Med hänsyn till detta är det angeläget att trafikhuvudmannen, berörda kommuner och Vägverket ökar sitt samarbete för att förbättra framkomligheten så att busstrafikens möjligheter tas till vara på ett bättre sätt.

Kollektivtrafiken – tidigt med i den kommunala planeringen

Det kan således konstateras att infrastrukturen har en avgörande roll för kollektivtrafikens utveckling. Det är med hänsyn till detta viktigt att kollektivtrafiken beaktas tidigt i den kommunala planeringen. F.n. sker detta främst genom att Blekingetrafiken deltar och ger synpunkter på t.ex. kommunernas översiktsplaner och detaljplaner.

Ett sätt att ytterligare integrera kollektivtrafiken i den kommunala planeringen är att Blekingetrafiken deltar med synpunkter redan vid upprättandet av planerna.

11.2 ÅRLIG INFRASTRUKTURPLAN

Blekingetrafiken har i samråd med främst länets kommuner och Vägverket gjort en infrastrukturplan för åren 2009-2011 som fastställs i särskild ordning. Avsikten med planen, som årligen skall revideras, är att denna skall ligga till grund för kommunernas ställningstagande till och budgetering av medel för olika infrastrukturobjekt under planperioden. Vidare skall planen utgöra ett underlag för Region Blekinge vid fördelning av statsbidragsmedel från den regionala länsplanen. För Vägverket är planen ett informationsunderlag vid beslut om ansökningar av statsbidrag för regionala objekt på det lokala vägnätet.

Planen är dessutom ett underlag för Vägverket vid beslut om anslag till investeringsåtgärder på regionala och nationella vägnätet samt för Banverket vid ställningstagande till olika järnvägsprojekt.

12 Marknadskommunikation, biljettförsäljning och kundservice

God information om och marknadsföring av kollektivtrafiken kan ge ett betydligt ökat resande med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är konkurrensutsatt och konkurrerar om resenärer med framförallt bilen. För att få fler resenärer i kollektivtrafiken måste vi arbeta med både med hårda faktorer, som linjesträckning och avgångstider, som med mjuka faktorer som information till och kommunikation med resenärer och ickeresenärer. Vår målsättning är att bli tydligare i vår kommunikation, att öka kunskapen om kollektivtrafiken och påverka attityderna till den.

De viktigaste insatserna under kommande år är att:

- Ge god trafikupplysning och kundservice
- Tillförlitlig trafikinformation och störningsinformation
- Produktion av tidtabeller för den trafik bolaget ansvarar
- Riktade informations och marknadsföringsinsatser till utvalda målgrupper
- Information i länets tidningar om trafikförändringar och vid prisförändringar m m
- Utveckling av vår webbplats
- Aktiv roll gentemot massmedia.

Trafikupplysningen kommer att svara för kommunikationen med kunden. Arbetet med att förbättra trafikinformationen fortsätter och målsättningen är att kunna förmedla en mer individuellt anpassad information via flera kanaler. En av våra viktigaste kanaler är vår webbplats. För att förbättra informationen vid störningar kommer vi att satsa på realtidsinformation.

Blekingetrafiken har en grafisk profil som utgör grunden för den visuella igenkänningen och den visar tydligt vem avsändaren är. Den stärker vårt varumärke och med en enhetlig grafisk profil ger vi en samlad bild utåt. Färger och grafiska element går igen i all information och marknadsföring de speglar verksamheten och förmedlar våra kärnvärden. Genom bl.a. de informations- och marknadsföringsinsatser som görs skall detta varumärke förstärkas ytterligare.

12.1 TRAFIKUPPLYSNING OCH BILJETT FÖRSÄLJNING

12.1.1 Trafikupplysning

Den kanske viktigaste delen i Blekingetrafikens informationsverksamhet är den kundservice som bolaget svarar för

och där trafikupplysningen till resenärerna ingår som en viktig del. Via telefon kan resenärerna få information om trafik, priser m. m. samtliga veckodagar och även kvällstid.

12.1.2 Biljettförsäljning

Blekingetrafikens biljettförsäljning och kundservice finns i dagsläget på Karlskrona och Karlshamns stationer. På dessa ställen kan resenärerna köpa buss- och tågbiljetter, hämta tidtabeller och få information om allt man behöver veta när man ska resa. I Ronneby och Sölvesborg har Blekingetrafiken försäljningsombud som säljer bolagets rabatt- och periodkort. Med hänsyn till den ekonomiska situationen kommer den biljettförsäljning som bolaget bedriver i egen regi att successivt avvecklas kommande år och målsättningen är att biljettförsäljningen sker via biljettautomater och via ombud. Målsättningen är även att under planperioden införa e-handel via "Mina sidor" på Blekingetrafikens webbplats så att resenärerna kan köpa sitt periodkort och ladda sitt rabattkort via internet.

12.2 REALTIDSINFORMATION ALLT VANLIGARE I KOLLEKTIVTRAFIKEN

I samband med elektrifieringen av Blekinge Kustbana tog Blekingetrafiken över ansvaret för resenärsinformation på järnvägsstationerna och upphandlade för ändamålet ett trafikinformationssystem. Systemet, som beräknas drif sättas under 2008, kommer att presentera realtidsinformation för bussar och tåg som angör järnvägsstationerna och resecentra i anslutning till dessa. Blekingetrafiken planerar att under perioden fram till 2011 ha utökat denna resenärservice till att även omfatta övriga större busshållplatser/knutpunkter i länet.

12.4 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR INFORMATION OCH MARKNADSFÖRING

- Blekingetrafiken ska prioritera en god allmän basinformation om resmöjligheterna inom kollektivtrafiken via lämpliga kanaler.
- Satsning på aktiv marknadsföring ska avvägas mot den nytta den kan förväntas ge i form av ökat resande.
- Förstärka varumärket ytterligare genom marknadsförings- och informationsinsatser.
- Informationen ska genomsyras av hög kvalitet.

13 Miljö

Att åka kollektivt är miljövänligt. Trafikens miljöstörningar minskar genom att fler reser med Blekingetrafiken. Varje gång någon väljer kollektivtrafiken framför bilen är det en vinst för miljön. Det är Blekingetrafikens uppfattning att den bästa miljöatsningen är att kollektivtrafiken har ett bra trafikutbud och att trafiken är effektiv, d.v.s. är väl utformad och planerad, så att alltfler successivt övergår från att köra bil till att åka kollektivt. Blekingetrafikens främsta miljömål är således en god resandeutveckling för kollektivtrafiken.

I avsnittet nedan redogörs för hur Blekingetrafiken som företag arbetar med miljöfrågorna i trafiken.

Samtliga bussar upphandlade av Blekingetrafiken är Euroklass 4-bussar, vilket innebär att de redan nu uppfyller lagkraven för nya bussar som inregistreras fram till oktober 2009. Närtrafiken upphandlades till 2006 med genomgående nya fordon. Blekingetrafiken ligger således mycket väl framme från miljösynpunkt vad gäller dieseldrivna fordon. Öresundstågtrafiken körs med el från förnybara källor.

Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) har tagit fram ett miljöprogram, SLTF:s miljöprogram 2007, med syftet att detta skall vara rådgivande för trafikhuvudmännen. Programmets vision är att kollektivtrafiken i framtiden är:

- En föregångare i fråga om låga utsläppsnivåer och en kretsloppsriktad helhetssyn
- Ett långsiktigt hållbart transportsystem
- Ett naturligt medel för resenärer och politiker att uppnå det hållbara samhället.

För att visionen ska uppnås behöver fossila bränslen fasas ut och utsläppen av kväveoxider och partiklar från bussars förbränningsmotorer minskas. Följande övergripande mål anges i SLTF:s miljöprogram.

- Minst 40 % av kollektivtrafikens km produktion med buss och icke eldrivna tåg ska år 2012 utföras med förnybara bränslen och 90 % år 2020.
- Kollektivtrafiken skall bidra till att behovet av biltransporter minskar. Detta ska ske genom att öka kollektivtrafikresandet med 30 % fram till 2020.
- Medelutsläppen för partiklar från busstransporter ska år 2010 ha minskat med 85 % jämfört med år 2000.
- Medelutsläppen för kväveoxider från busstransporter ska år 2010 ha minskat med 60 % jämfört med år 2000.



I programmet ges rekommendationer om prioriteringar av miljöatsningar vid t.ex. upphandling av ny trafik.

Samtliga bussar upphandlade av Blekingetrafiken är Euroklass 4-bussar, vilket innebär att de redan nu uppfyller lagkraven för nya bussar som inregistreras fram till oktober 2009. Blekingetrafiken ligger således mycket väl framme ur miljöhänsyn vad gäller dieseldrivna fordon.

En övergång från diesel till alternativa förnyelsebara bränslen skulle vara en positiv miljöåtgärd men innebär samtidigt en ökad kostnad för bolaget. Kostnad uppstår dels för omställning av bussarna, dels för alternativt bränsle som oftast är något dyrare än diesel. Nuvarande avtal för busstrafiken gäller fram till 2013. Det har varit bolagets bedömning så här långt att satsning på nya fordon och ny teknik görs i samband med upphandling inför en ny avtalsperiod. Att byta ut fordonsflottan under gällande avtalsperiod är mycket kostsamt och Blekingetrafikens bedömning har varit att det är bättre att dessa pengar används för att skapa en attraktiv trafik.

13.1 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER MILJÖ

- Blekingetrafikens främsta miljöatsning är att utveckla en attraktiv trafik för att i så stor utsträckning som möjligt söka vinna marknadsandelar från bilismen.
- Vad avser miljöatsningar inom busstrafiken bör inriktningen vara att Blekingetrafiken skall följa SLTF:s miljöprogram och rekommendationer så långt som de ekonomiska förutsättningarna medger detta.

14 Trafiksäkerhet

Att resa med kollektivtrafiken är mycket trafiksäkert i förhållande till att åka med bil. Antalet döda per miljard personkilometer är enligt Vägverkets statistik 0,3 för buss, 1,0 för tåg och 6,0 för personbil. Det här innebär att det är 20 gånger farligare att åka bil jämfört med buss.

På väg till och från hållplatser och på hållplatser finns risker. Det är därför viktigt att Blekingetrafiken i samråd med Vägverk och berörda kommuner fortsätter satsningen på att tillgänglighetsanpassa hållplatserna och därvid samtidigt se på de enskilda hållplatsernas utformning ur trafiksäkerhetssynpunkt. Inte minst gäller detta hållplatser som används av skolbarn. I samband med att hållplatserna tillgänglighetsanpassas skall Blekingetrafiken verka för att trafiksäkra cykel- och gångleder byggs som leder fram till hållplatserna.

Säkerhetsbälten

Bälteskrav har, fr.o.m. 1 januari 2004, införts i alla nya bussar med undantag av bussar som kör i stadstrafik. Bälten finns numera på Blekingetrafikens samtliga bussar med undantag av stadsbussarna.

Alkolås

Blekingetrafiken har fr.o.m. de senaste genomförda upphandlingar installerat alkolås i samtliga fordon.

14.1 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER TRAFIKSÄKERHET

- Blekingetrafikens ambitioner när det gäller trafiksäkerhetsfrågor ska ta sin utgångspunkt i rådande lagstiftning.
- Blekingetrafiken skall informera på bussarna om kravet på användning av säkerhetsbälte.
- Blekingetrafiken skall verka för att säkra gång- och cykelvägar byggs fram till samtliga större och viktigare hållplatser.
- Samtliga fordon som utför transportuppdrag åt Blekingetrafiken skall vara försedda med alkolås.



15 Priser

15.1 PRISSYSTEMET I BLEKINGE IDAG

15.1.1 Låga priser i Blekinge

Blekingetrafikens priser, och framförallt då periodkortspriserna för de längre resorna, har under en längre tid legat bland de absolut lägsta i landet. I marknadsplanen 2007-2010 beslutade bolagsstämman att resenärerna måste vara med och finansiera de ökade kostnaderna i trafiken och att en successiv ökning av intäkterna skulle ske under planperioden. I enlighet med marknadsplanens riktlinjer om intäktsökningar beslutades om prisjusteringar inför januari 2007 respektive 2008. Trots de höjningar av biljett- och kortpriserna som nu genomförts ligger Blekingetrafikens priser på en fortsatt låg nivå vid en jämförelse med övriga landet.

Blekingekortet gäller för obegränsat resande med buss och Öresundståg i hela länet under en 30-dagarsperiod. En jämförelse med motsvarande kort från våra grannlän visar följande:

Län	Pris
Blekinge	900 kr
Skåne	990 kr
Kronoberg	1050 kr
Kalmar*	1170 kr

*Gäller för 40 resor.

-I och med att Öresundstågtrafiken inleddes på Blekinge Kustbana i juni 2007 strandsattes också nya principer för gränstrafiken till Skåne. Från det att Blekingetrafiken tidigare tog kostnaderna och erhöll de fulla intäkterna för Tågbusstrafiken till Kristianstad svarar nu respektive trafik huvudman för kostnaderna, erhåller intäkterna samt fastställer priserna inom sitt län. Som en följd av de nya principerna för gränstrafiken mot Skåne upphör också den ömsesidiga giltigheten av Blekinge- respektive Skånekortet in det andra länet från och med 1 januari 2008. För att underlätta det gränsövertidande resandet sker istället en samordnad prissättning där det är möjligt att köpa kombinerade periodkort med giltighet i båda länen. Blekingetrafikens uppfattning är att motsvarande överenskommelser om den gränsöverskridande trafiken bör träffas även med Kalmar Läns Trafik och Länstrafiken Kronoberg. Principen bör överlag vara att varje trafik huvudman sätter priserna inom egna länet och att kunden erbjuds kombinerade periodkort som bygger på adderade periodkortpriser.



15.1.2 Nuvarande zonsystem

Blekingetrafikens prissystem bygger på en zonindelning av länet och har i sina väsentliga delar varit oförändrat sedan verksamheten inleddes i början på 80-talet. I princip är varje kommun indelad i två zoner – en tätorts- och en landsbygdszon. Denna zonindelning gäller fortfarande, även om den kompletterats med en skärgårdszon.

Den relativt grova zonindelningen har både för och nackdelar. En viktig fördel är att prissystemet är lättförståeligt för resenärerna. Det begränsade antalet zoner medför även att problematiken vid zongränserna – som alltid uppstår vid gränsdragningar – är relativt begränsade.

Nackdelar är att den grova zonindelningen kan upplevas som orättvis. En lång kontantresa mellan t. ex. Brömsebro och Karlskrona kostar lika mycket som en betydligt kortare resa Nätraby – Karlskrona. Zonsystemets uppbyggnad gör även att resor i norr-sydlig riktning inom en kommun blir betydligt billigare än motsvarande lång resa i öst-västlig riktning som är kommunöverskridande.

Priserna är i princip inte heller kvalitetsmässigt differentierade. Det kostar lika mycket att pendla med den driftmässigt billigare busstrafiken som den dyrare tågtrafiken. Länskortet "öppnar" i princip hela trafiksystemet.

15.2 ÖVERSYN AV NUVARANDE PRIS- OCH ZONSYSTEM

15.2.1 Med ökade trafik kostnader måste resenärerna vara med och bidra till finansieringen av trafiken

Som redovisats i marknadsplanen innebär de nya avtalen på buss- och tåg sidan kraftiga kostnadsökningar för bolaget. Ägarna har i marknadsplanen 2007-2010 tydligt angett att en medfinansiering från resenärernas sida är både rimlig och nödvändig. För att inte tappa resenärer skall

intäktsökningen emellertid ske successivt år från år för att i slutet av planperioden uppgå till 20 mnkr/år:

Intäktsökning			
2007	2008	2009	2010
5 mnkr	10 mnkr	15 mnkr	20 mnkr

En sådan intäktsökning under perioden på 25-30 % kommer naturligtvis att vara kännbar för resenärerna. Ytterligare prishöjningar under den nya planperioden fram till 2011 bedöms därför inte möjliga utan att förlora en stor andel av resandet. Det föreslås därför att tidigare marknadsplanens 2007-2010 riktlinjer om intäktsökningar utsträcks till att gälla även 2011 vid vilken tidpunkt målet på 20 mnkr/år i ökade intäkter skall vara nått. Ambitionen är att huvuddelen av de ökade intäkterna skall uppnås genom ökat resande.

15.2.2 Total genomgång av prissystemet och zonindelningen

I linje marknadsplanens riktlinjer om intäktsökningar har bolaget inför 2007 och 2008 beslutat om prishöjningar. Bedömningen är att intäktsökningen från resenärerna år 2008 skall ha ökat med 14 mnkr jämfört med 2005. Dessa prisjusteringar har genomförts inom ramen för nuvarande prissystem och zonindelning. För att falla väl ut kräver emellertid en successiv intäktsökning i storleksordningen 20 mnkr/år en total översyn och genomgång av hela taxekonstruktionen. Beroende på var det bedöms vara möjligt att få ut intäktsökningar kan olika restyper och biljettslag få olika stora prisjusteringar. Främst pendlingsresor längre sträckor med tåg är idag förhållandevis billiga med en hög subventionsgrad. Det bör som i föregående marknadsplan återigen poängteras att möjligheterna att ta hem intäkter bedöms vara som störst inom periodkortsresandet. Ett steg i den riktningen har nu tagits genom prishöjning av länskortet som tidigare legat på en mycket låg prisnivå.



Inom bolaget har ett projekt för en total översyn av prisstrukturen startats upp. Inom ramen för projektet skall bl a övervägas huruvida priset kan göras mer avståndsberoende samt om kvalitet (trafikslag) och trafikutbud är faktorer som bör avspeglas i priset.

15.3 NYTT BILJETTMASKINSSYSTEM

FR.O.M. ÅR 2008

Blekingetrafikens nuvarande biljettmaskinsystem är sedan år 1992. Nya moderna biljettsystem har utvecklats till vilka s. k. smartcards används. De nya biljettsystemen innebär fördelar för resenärerna och förarna som på ett snabbare och enklare sätt kan hantera biljetterna och för trafikhuvudmännen och entreprenörernas hantering av intäkter och statistik.

Blekingetrafiken har tillsammans med övriga län i södra Sverige upphandlat ett nytt biljettsystem. Systemet kommer i Blekinge att driftsättas successivt under 2008 där installation av biljettautomater på tågstationerna längs Kustbanan är först ut och planeras till våren 2008.

Systemet kommer att ha många fördelar utöver de redan nämnda. Några av de viktigaste är att,

- man kan samverka övriga län vilket gör att man inte behöver ha ytterligare ett kort när man reser över länsgränser. Regionsamverkan underlättas
- förarmiljön förbättras , genom minskad kontanthantering och enklare försäljningsdialog
- man får ett snabbare passagerarflöde i bussarna
- systemet medverkar till säker och snabb intäktshantering
- systemet möjliggör snabbare redovisning och uppföljning
- man kan ha flera olika typer av taxor och systemet underlättar prisförändringar
- systemet ger ett bättre underlag vad gäller bl.a. resandestatistik vilket ger förutsättningar för en säkrare trafikplanering.

Ovan har angivits några av de allra viktigaste fördelarna med ett nytt biljettsystem som grundas på smartcardslösning. Systemet öppnar också upp möjligheter för kunderna att i framtiden ladda korten via bl.a. internet och mobiltelefon.

15.4 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER FÖR PRISER OCH PRISSYSTEM

- Blekingetrafiken skall successivt under planperioden 2009-2011 öka intäkterna från resenärerna så att de vid slutet av planperioden ökat med 20 mnkr/år i förhållande till intäkterna 2005.
- Priserna skall ses över och intäkterna skall öka särskilt inom de tunga trafikslagen tågtrafik och busstrafik.
- Priserna inom respektive trafikslag skall vara enhetliga och likvärdiga i hela länet.
- Priser för termins- och skolkort skall justeras enligt samma principer som gäller för övriga resenärer
- Mer kvalitets-, utnyttjande- och avståndsberoende priser skall övervägas där även trafikens servicenivå och trafikkostnader skall kunna beaktas vid prissättningen
- Blekingetrafiken skall eftersträva att dels genom överenskommelser med grannlän, dels genom införande nytt pris- och biljettsystem underlätta länsgränsöverskridande resor. Administrativa gränser skall inte utgöra hinder för resor och arbetsmarknadsutvidgning. I likhet med vad som idag gäller i den gränsöverskridande trafiken till Skåne bör principen vara att varje trafikhuvudman sätter priserna inom egna länet och att kunden erbjuds kombinerade periodkort som bygger på adderade periodkortpriser.
- Även om priserna kommer att justeras uppåt för resenärerna skall det vara Blekingetrafikens övergripande målsättning att även framgent hålla en prisnivå som av resenärerna upplevs som prisvärd med beaktande av kvalitet och service
- Prisstrukturen för alla trafikslag som Blekingetrafiken utför skall fastställas av Blekingetrafikens styrelse.

16 Ekonomi

16.1 KOSTNADERNA FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den andel av kostnaderna för kollektivtrafiken i Blekinge som ägarna finansierar via skattemedel sjönk under 90-talet kraftigt. Detta var främst en följd av mycket gynnsamma avtal för busstrafiken (nettoavtal) och tågtrafiken på Blekinge Kustbana.

Fr. o. m. juni 2005 upphörde avtalet med SJ för tågtrafiken medan avtalet avseende busstrafiken under 2006 ersattes med nytt bruttokostnadsavtal efter upphandling. Därmed har kostnaderna för trafiken stigit väsentligt i enlighet med vad som förutsågs i föregående marknadsplan.

I den föregående Marknadsplanen för åren 2007-2010 var ägartillskottet för bastrafiken 2007-10 beräknat uppgå till följande i kostnadsläge 2006:

År	2007	2008	2009	2010
Beräknat underskott	147 mnkr	180 mnkr	176 mnkr	173 mnkr
Upplösning reserver	0 mnkr	30 mnkr	26 mnkr	23 mnkr
Ägartillskott	147 mnkr	150 mnkr	150 mnkr	150 mnkr

Budgeten för verksamhetsåret 2007 uppgick till 148,9 mnkr, vilket med beaktande av den allmänna kostnadsutvecklingen inrymdes väl inom ramen för marknadsplan för år 2007.

Bolagets budget för 2007 var emellertid inte i överensstämmelse med vad Landstinget avsatt för verksamheten. Vid bolagets bolagsstämma juni 2007 beslutades "att diskrepansen mellan ägarnas tillskott för 2007 och Blekingetrafikens ekonomiska ram enligt marknadsplanen balanseras genom att aktivera överavskrivningar". Med anledning härav beslutade styrelsen att ägartillskotten för 2007 års bastrafik skulle justeras med utgångspunkt från Landstinget Blekinges ägartillskott (62,6 mnkr.) för 2007. Budgeterat ägartillskott reducerades således med 9,7 mnkr., vilket finansierades genom ianspråktagande av överavskrivningar. Med beaktande av verksamhetens utveckling under året bedöms f.n. emellertid inte dessa överavskrivningar behövas tas i anspråk.

Kollektivtrafikens beräknade faktiska underskott uppgår i budget 2008 till 184 mnkr. Landstingets ekonomiska ram för Blekingetrafiken uppgår till 63,8 mnkr. För att Blekingetrafikens budget skall kunna inrymmas i Landstingets ram för 2008 fastställdes budgeten för 2008

till 142,1 mnkr, vilket kan jämföras med nivån 157 mnkr. i föregående marknadsplan (uppräknat till 2008 års antagna kostnadsnivå). Den angivna budgetnivån uppnåddes genom ytterligare besparingar i busstrafiken samt ökad upplösning av reserverna år 2008, 42 mnkr. jämfört med marknadsplanens antagna upplösning 30 mnkr.

Bolagets reserver i form av överavskrivningar – som f. n. uppgår till totalt 136 mnkr. – har en möjlig användningstid som naturligtvis står i förhållande till i vilken takt de tas i anspråk. För att verksamheten långsiktigt skall kunna bedrivas med nuvarande ambitionsnivå krävs därför att ägarnas tillskott ökar. Finns inte förutsättningar för detta är alternativet att reducera verksamheten.

Om verksamheten måste reduceras är det önskvärt att detta sker på ett kontrollerat och metodiskt sätt. Det vore en olycklig utveckling om drastiska nedskärningar måste ske i ett slag när överavskrivningarna framgent tar slut. Det är därför angeläget att ägarna diskuterar och fastställer på vilken nivå och med vilka ambitioner kollektivtrafiken i länet långsiktigt skall bedrivas.

16.2 EKONOMISK PLAN FÖR ÅREN 2009-2011

Bolaget har i förslag till ekonomiska ramar kommande år haft utgångspunkten att ägarnas ambitioner är att verksamheten skall bedrivas på i huvudsak oförändrad ambitionsnivå. För att undvika drastiska kostnadsökningar och/eller trafikreduceringar den dag bolagets reserver i form av överavskrivningar tagits slut bygger den ekonomiska planen vidare på att de medel som ägarna tillskjuter successivt anpassas mot den faktiska kostnadsnivån.

Av bilagda sammanställning framgår förslaget till ekonomisk plan för perioden 2009-2011. Beloppen i planen är angivna i 2008 års beräknade kostnadsläge.

16.2.1 Avsnitt A – Oförändrad ambitionsnivå

Bolagets beräknade verkliga underskott åren 2009-2011 jämfört med förutsättningarna som var aktuell vid en oförändrad verksamhet vid föregående marknadsplan (uppräknad till kostnadsnivå 08) framgår av följande tabell:

År	2009	2010	2011
Förslag	176 mnkr	181 mnkr	182 mnkr
Föregående plan (uppräknad till kostnadsnivå 08)	206 mnkr	207 mnkr	207 mnkr

Även om kostnaderna ökat väsentligt jämfört med de "gyllene åren" till och med 2006, ser situationen idag således klart bättre ut än vid föregående marknadsplan. Blekingetrafiken har vidtagit en rad åtgärder som aktualiserades vid föregående marknadsplan innebärande trafikreduceringar och intäktsökningar för att minska underskottet. Samtidigt har emellertid trafikens fordonskvalité ändå kunnat förbättras påtagligt vilket medfört bl a bättre anpassning för funktionshindrade och reducerad miljöpåverkan.

Även en gynnsam upphandling av tågtrafikdriften fr. o. m. 2009 påverkar det beräknade resultatet positivt.

16.2.2 Avsnitt B – Förslag till upplösning av reserver

Enligt föregående marknadsplan skulle underskottet 2009-11, efter upplösning av reserver, begränsas till 150 mnkr. i beräknat kostnadsläge 2006. Detta motsvarar ca. 157 mnkr i kostnadsläge 2008. I denna marknadsplan föreslås därför att det totala underskottet för en oförändrad ambitionsnivå år 2009 begränsas till 157 mnkr. För åren 2010 och 2011 föreslås en upptrappning av underskottet med 5 mnkr/år för att inleda en process mot en successiv anpassning till det reella underskottet på ca. 180 mnkr.

Förslag till ägarbidrag resp. erforderlig upplösning av överavskrivningar:

År	2009	2010	2011
Beräknat underskott	176 mnkr	181 mnkr	182 mnkr
Upplösning reserver	19 mnkr	19 mnkr	15 mnkr
Ägartillskott	157 mnkr	162 mnkr	167 mnkr

16.2.3 Avsnitt C – Ambitionsförändringar

Hoten av ett förändrat klimat innebär att samhället står inför stora förändringar. Transporternas står för en väsentlig del av de klimatpåverkande koldioxidutsläppen. En god och attraktiv kollektivtrafik blir ett viktigt medel för att successivt kunna reducera de klimatpåverkande utsläppen.

I den situation samhället befinner sig i kan det synas naturligt att Blekingetrafiken föreslog påtagliga och offensiva förslag för utveckling av länets kollektivtrafik. Samtidigt kan emellertid konstateras att det faktiska ekonomiska stödet till kollektivtrafiken de senaste åren varit lägre än det som föreslogs i föregående marknadsplan.

Med de signaler Blekingetrafiken fått väljer bolaget därför att begränsa förslagen till att

- dels ägarnas ekonomiska stöd återgår till den ekonomiska nivå som föreslogs i föregående marknadsplan med en successiv upptrappning av tillskotten för att långsiktigt kunna anpassas till den verkliga kostnadsnivån
- dels begränsade ambitionsförändringar som är fullt ut finansierade genom ökade intäkter från resenärerna.

Detta innebär att någon påtagligt utökad eller förbättrad kollektivtrafik i länet inte kan förväntas under planperioden.

Förslagen till ambitionsförändringar är följande:

Förslag 1 – Linje 210 blir bastrafik

Ronneby kommun har under de senaste åren finansierat trafik på linje 210 Ronneby-Ekenäs som tilläggstrafik. Resandet på linjen, som betjänar ett område under utveckling i kommunen, har successivt förbättrats. Linjen borde därför kunna inrymmas i bastrafiken. Med hänsyn till de rådande ekonomiska begränsningarna som medför att Blekingetrafiken f.n. måste reducera befintlig busstrafik ytterligare har emellertid en samtidig utökning med ny bastrafik inte ansetts kunnat genomföras. Blekingetrafiken föreslår dock nu att linjen – som medför mycket begränsade merkostnader – fr. o. m. 2009 överförs till bastrafiken.

Förslag 2 – Karlshamn får trafik mot Växjö

Karlskrona har genom Kust till kustbanan och linje 500 Karlskrona – Kalmar trafik mot Småland. Olofström har anslutningar mot norr via trafik till Älmhult. Ronneby har – även om de är utbudsmässigt begränsade – förbindelser med Växjö.

Karlshamn har emellertid inga förbindelser norrut mot Tingsryd och Växjö. Blekingetrafiken föreslår därför att Karlshamn fr. o. m. tidtabellskiftet juni 2009 får anslutningar till linjen Ronneby-Växjö i Tingsryd. Utbudet föreslås motsvara det utbud Ronneby har mot Växjö.

Förslag 3 – Utveckling av den regionala trafiken längs med kusten

Kollektivtrafiken längs med Blekingekusten har under 90- och inledningen av 2000-talet utvecklats på ett mycket positivt sätt. Blekingetrafiken anser att det finns möjlighet genom en förtätad trafik öka det kollektiva resandet i dessa relationer väsentligt.



Från juni 2007 har Öresundstågen introducerats i Blekinge. Trafiken bedrivs som timmestrafik genom länet. Tågtrafiken kompletteras i de största resrelationerna med expressbusstrafik i arbetstidslägen. Öresundstågen innebär att antalet sittplatser ökat med ca. 100. Trots detta kan konstateras att de mest frekventerade tågturerna redan har ståplatser i länet och expressbusstrafik måste förstärkas.

Det skulle vara önskvärt att utveckla tågtrafiken genom länet till halvtimmestrafik i vart fall vid arbetstidslägen. En dubbling av tågsätt kommer troligtvis också att erfordras inom en snar framtid för att undvika alltför många stående passagerare. En sådan trafikutökning är emellertid förknippade med väsentliga merkostnader och är med rådande ekonomi inte realistisk.

Efterenheterna av trafikens utveckling medför emellertid att någon form av beredskap måste finnas och avsättas för att hjälpligt ta hand om den förväntade resandeutvecklingen. Den föreslagna ekonomiska nivån innebär att det inte skapas resurser för ytterligare tågtrafik, men det ger utrymme för viss ytterligare tågkompletterande expressbusstrafik.

Förslag 4 – Ökade biljettintäkter

I samband med föregående marknadsplan togs beslutet att Blekingetrafiken skulle öka intäkterna från resenärerna i buss- och tågtrafiken med 19 mnkr från 2005 till 2010. Resenärerna har därför under de senaste åren fått vidkännas relativt kraftiga taxehöjningar. Blekingetrafiken bedömer att intäkterna från resenärerna år 2008 skall ha ökat med ca. 14 mnkr jämfört med år 2005.

Utrymmet för ytterligare prishöjningar bedöms f.n. vara begränsat då nya prishöjningar innebär en påtaglig risk att den önskvärda överflyttningen av persontransporter till kollektiva färdmedel motverkas. På något sätt måste emellertid de ovan redovisade förslagen till kostnadsökningar finansieras. Blekingetrafikens förhoppning och ambitioner är att merparten av de ökade intäkterna i detta förslag skall uppnås genom ökat resande. Ytterligare prisjusteringar för att uppnå intäktsökningen kan dock inte uteslutas.

16.3 TRAFIKEN KARLSKRONA-EMMABODA

Rikstrafiken har tagit beslutet att i fortsättningen inte ekonomiskt stödja trafiken på sträckan Karlskrona-Emmaboda. Eftersom SJ förklarar att man avser att kommersiellt endast bedriva fem turer med buss fr. o. m. 2009 innebär Rikstrafikens beslut de facto att staten genom sin myndig-

het Rikstrafiken tagit beslutet att tågtrafiken på sträckan Karlskrona – Emmaboda skall läggas ner år 2009. Detta trots att sydostlänen förklarar sig beredda att förskotta en upprustning av bandelen och bidra till en framtida trafikering på sträckan.

Beslut måste fattas inom en mycket snar framtid om tågtrafiken framgent skall bedrivas utan statligt stöd, vilket då kommer kräva nya och inte oväsentliga ekonomiska insatser från Karlskrona kommun och Landstinget. Den långsiktiga ekonomiska nya insatsen bedöms för närvarande bli i storleksordningen 12-15 mnkr/år.

Frågan om den framtida trafiken sträckan Karlskrona-Emmaboda kommer att hanteras utanför denna marknadsplan separat med Karlskrona kommun och Landstinget då trafiken blir att betrakta som tilläggstrafik.

16.4 TILLÄGGSTRAFIKEN

Omfattningen av den framtida tilläggstrafiken hanteras utanför marknadsplanen i separat dialog mellan Blekingetrafiken och beställande ägare.

16.5 FÖRSLAG TILL RIKTLINJER EKONOMI

- Blekingetrafikens verksamhet under planperioden 2009-2011 fastställs i enlighet med bilagda ekonomiplan, innebärande en totalram uppgående till 157 mnkr år 2009, 162 mnkr år 2010 samt 167 mnkr år 2011 i kostnadsläge 2008.
- Blekingetrafiken skall genomföra föreslagna ambitionsförändringar av verksamheten samt i övrigt vidta de erforderliga åtgärder som krävs för att den angivna totala kostnadsramen skall kunna hållas.
- Formerna och kostnaderna för den framtida trafiken Karlskrona-Emmaboda/Kalmar/Växjö hanteras som tilläggstrafik efter särskilda överenskommelser mellan Blekingetrafiken och Karlskrona kommun/Landstinget.

Bilaga Ekonomiplan

BASTRAFIK

A. Oförändrad ambitionsnivå

Alla siffror i Kkr.	Budget	Förslag flerårsplan 2009-2011		
	2008	2009	2010	2011
Busstrafik				
Intäkter	75 821	75 821	75 821	75 821
Kostnader	-144 050	-143 055	-143 162	-143 192
Netto	-68 229	-67 234	-67 341	-67 371
Tågtrafik, tåganslutningstrafik (630, 561), linje 300				
Intäkter	49 686	48 400	45 760	45 760
Kostnader	-98 044	-90 764	-92 142	-93 231
Netto	-48 358	-42 364	-46 382	-47 471
Närtrafik				
Intäkter	5 389	5 389	5 389	5 389
Kostnader	-44 404	-44 077	-44 159	-44 077
Netto	-39 014	-38 688	-38 769	-38 688
Båttrafik				
Netto (nettoavtal)	-4 411	-4 411	-4 411	-4 411
Flygbusstrafik				
Intäkter	2 768	2 768	2 768	2 768
Kostnader	-1 845	-1 845	-1 845	-1 845
Netto	923	923	923	923
Administration/Övrigt				
Intäkter	2 783	2 483	2 483	2 483
Kostnader	-27 692	-27 055	-27 251	-27 289
Netto	-24 909	-24 572	-24 768	-24 805
TOTALT BASTRAFIK oförändrad ambitionsnivå				
Intäkter	136 448	134 862	132 222	132 222
Kostnader	-320 446	-311 207	-312 970	-314 045
NETTOKOSTNAD	-183 998	-176 345	-180 748	-181 823
Ägarfördelning				
Landstinget	-84 659	-80 922	-83 115	-83 650
Karlskrona kommun	-50 418	-48 597	-49 518	-49 744
Ronneby kommun	-15 810	-15 132	-15 542	-15 643
Karlshamns kommun	-17 467	-16 700	-17 149	-17 259
Sölvesborgs kommun	-9 570	-9 209	-9 449	-9 507
Olofströms kommun	-6 073	-5 785	-5 975	-6 021
Totalt	-183 998	-176 345	-180 748	-181 823

B. Förslag om användande av reserver

	Budget	Förslag flerårsplan 2009-2011		
	2008	2009	2010	2011
<i>Alla siffror i Kkr.</i>				
<i>Förslag: Upplösning av avskrivningar över plan</i>	41 777	19 345	18 748	14 823
BASTRAFIK EFTER UPPLÖSNING RESERVER	-142 221	-157 000	-162 000	-167 000
Ägarfördelning efter upplösning				
Landstinget	-63 771	-71 250	-73 741	-76 239
Karlskrona kommun	-41 872	-44 640	-45 683	-46 712
Ronneby kommun	-11 891	-13 317	-13 783	-14 252
Karlshamns kommun	-13 181	-14 715	-15 225	-15 738
Sölvesborgs kommun	-7 273	-8 146	-8 418	-8 692
Olofströms kommun	-4 234	-4 933	-5 150	-5 368
Totalt	-142 221	-157 000	-162 000	-167 000

C. Förslag om ambitionsförändringar

Alla siffror i Kkr.	Budget	Förslag flerårsplan 2009-2011		
	2008	2009	2010	2011
<i>Förslag 1: Linje 210 överförs till bastrafik</i>		-250	-250	-250
Ägarfördelning				
Landstinget		-105	-105	-105
Ronneby kommun		-145	-145	-145
<i>Förslag 2: Regionaltrafik Karlshamn - Tingsryd (Växjö)</i>		-500	-1 000	-1 000
Ägarfördelning				
Landstinget		-210	-420	-420
Karlshamns kommun		-290	-580	-580
<i>Förslag 3: Utveckling av regional buss-/tågtrafik (BKB)</i>		-2 000	-4 000	-6 000
Ägarfördelning				
Landstinget		-1 000	-2 000	-3 000
Karlskrona kommun		-409	-818	-1 228
Ronneby kommun		-188	-375	-563
Karlshamns kommun		-205	-410	-616
Sölvesborgs kommun		-110	-220	-330
Olofströms kommun		-88	-176	-264
<i>Förslag 4: Ökade biljettintäkter</i>		2 750	5 250	7 250
Kalkylerad ägarfördelning				
Landstinget		1 265	2 415	3 335
Karlskrona kommun		822	1 569	2 167
Ronneby kommun		228	434	600
Karlshamns kommun		251	479	662
Sölvesborgs kommun		113	217	299
Olofströms kommun		71	136	187
TOTALT FÖRSLAG AMBITIONSFÖRÄNDRINGAR		-	-	-
Ägarfördelning				
Landstinget		-50	-110	-190
Karlskrona kommun		413	751	939
Ronneby kommun		-105	-86	-108
Karlshamns kommun		-244	-511	-534
Sölvesborgs kommun		3	-3	-31
Olofströms kommun		-17	-40	-77

	Budget	Förslag flerårsplan 2009-2011		
	2008	2009	2010	2011
<i>Alla siffror i Kkr.</i>				
TOTALT BASTRAFIK				
efter föreslagna ambitionsförändringar.				
Förslag Ekonomisk plan 2009-2011				
Intäkter	178 225	156 957	156 220	154 295
Kostnader	-322 446	-313 957	-318 220	-321 295Kkr
NETTOKOSTNAD	-144 221	-157 000	-162 000	-167 000
Ägarfördelning,				
Förslag ekonomisk plan 2009-2011				
Landstinget	-63 771	-71 300	-73 851	-76 429
Karlskrona kommun	-41 872	-44 227	-44 933	-45 773
Ronneby kommun	-11 891	-13 422	-13 869	-14 360
Karlshamns kommun	-13 181	-14 959	-15 737	-16 272
Sölvesborgs kommun	-7 273	-8 142	-8 421	-8 723
Olofströms kommun	-4 234	-4 950	-5 190	-5 445
TOTALT	-142 221	-157 000	-162 000	-167 000

