

Tillgänglighetsanpassade hållplatser

Bilaga 1.

Förteckning tillgänglighetsanpassade hållplatser maj 2015

Denna information gäller 20 maj 2015 och bilagan uppdateras regelbundet. I förteckningen visas hållplatser i Blekinge län som är "tillgänglighetsanpassade" enligt vår definition där följande krav ska vara uppfyllda:

Plattform med kantstenshöjd 16 – 17 cm

Väderskydd med sittbänk (Under förutsättning att det är fysiskt möjligt)

Tidtabell

Belysning. I väderskydd eller allmän belysning.

Nivåfri anslutning till omgivande gång- och cykelvägnät alternativt närliggande väg eller gata

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

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

Några sammanfattande tal

Totalt antal tillgänglighetsanpassade hållplatser:	231
Totalt antal tillgänglighetsanpassade hpl över 20 påst. per dag:	107 82%
Antal ej tillgänglighetsanpassade hållplatser +20:	24 18% (20 av 24 i Karlskrona kom.)
Antal tillgänglighetsanpassade bytespunkter:	29 100%

Bytespunkt är markerad med gult

Hållplatsnamn	Kommun	20+*	Lägen**	Tillg.h.anp.
Fridhemsgatan	Karlshamn	X	2	Alla
Froarpsvägen	Karlshamn	X	2	Alla
Högskolan Östra Piren	Karlshamn	X	2	Alla
Janneberg	Karlshamn	X	2	Alla
Karlshamn Centrum väst	Karlshamn	X	2	Alla
Karlshamn Centrum öst	Karlshamn	X	2	Alla
Karlshamn Resecentrum	Karlshamn	X	5	Alla
Mörrum Bygatan	Karlshamn	X	1	Alla
Mörrum Stationsvägen	Karlshamn	X	2	Alla
Mörrums kyrka	Karlshamn	X	2	Alla
Nya Stan	Karlshamn	X	2	Alla
Offerkällan	Karlshamn	X	2	Alla
Petersgården	Karlshamn	X	2	Alla
Pukaviks rondell	Karlshamn	X	2	Alla
Recordvägen Svängsta	Karlshamn	X	1	Alla
Sjukhuset Länsmansv. Karl	Karlshamn	X	2	Alla
Sjukhuset Sölv.borgsv Karls	Karlshamn	X	2	Alla
Stora vägen	Karlshamn	X	1	Alla
Storgatan Asarum	Karlshamn	X	2	Alla
Svängsta centrum	Karlshamn	X	1	Alla
Väggaskolan	Karlshamn	X	2	Alla
Österslättskolan	Karlshamn	X	2	Alla
Östra Lycke	Karlshamn	X	2	Alla
Amiralen Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla

* Denna kolumn ger information om hållplatsen har fler än 20 påstigande per dag

** En hållplats består vanligen av två lägen, ett för varje riktning. Ibland finns bara ett läge och vid t.ex. busstationer kan lägena vara

Ankaret Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Annebo Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Backabo Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Benabacken	Karlskrona	X	1	Alla
Bengtsavägen Lyckeby	Karlskrona	X	1	Alla
Bubbetorp Rödeby	Karlskrona	X	2	Alla
Carlandravägen Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla
Carlemansvägen Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla
Drottninggatan Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Ekholmen Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Fågelmara	Karlskrona	X	2	Alla
Galgamarkstrappan Karlskr	Karlskrona	X	2	Alla
Gullberna Park Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Holmsjö	Karlskrona	X	1	Alla
Hässlegården Lyckeby	Karlskrona	X	1	Alla
Hästö	Karlskrona	X	1	Alla
Högskolan Gräsvik	Karlskrona	X	2	Alla
Intagsvägen Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Jämjö centrum	Karlskrona	X	2	Alla
Järavägen	Karlskrona	X	2	Alla
KA2	Karlskrona	X	2	Alla
Karlskrona C	Karlskrona	X	2	Alla
Karlskrona C/Blekingegatar	Karlskrona	X	2	Alla
Karlskrona Centrum	Karlskrona	X	2	Alla
Karlskrona Lokstallarna	Karlskrona	X	2	Alla
Klakebäcksvägen Jämjö	Karlskrona	X	2	Alla
Nättraby E22	Karlskrona	X	2	Alla
Nättraby hörnet	Karlskrona	X	2	Alla
Nättrabyskolan skolhållplats	Karlskrona	X	1	Alla
Parkvägen Jämjö	Karlskrona	X	1	Alla
Roslundavägen Nättraby	Karlskrona	X	1	Alla
Rödeby	Karlskrona	X	2	Alla
Rödebyholm Rödeby	Karlskrona	X	1	Alla
Silleboda	Karlskrona	X	2	Alla
Sjukhuset Bergåsa	Karlskrona	X	2	Alla
Sjukhuset huvudentrén Karl	Karlskrona	X	1	Alla
Skolan Rödeby	Karlskrona	X	2	Alla
Slottsbacken Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla
Spandelstorp Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla
Spandelstorpsskolan Lycke	Karlskrona	X	2	Alla
Stadsträdgården Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla
Sturkövägen	Karlskrona	X	2	Alla
Sunnadal Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Telenor Arena Karlskrona	Karlskrona	X	1	Alla
Torskors	Karlskrona	X	2	Alla
Trastvägen Rödeby	Karlskrona	X	2	Alla
Valhallavägen Karlskrona	Karlskrona	X	2	Alla
Vädergatan Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla
Ö Backen Lyckeby	Karlskrona	X	2	Alla
Östra Torp Lyckeby	Karlskrona	X	1	Alla
Olofström Läkarstationen	Olofström	X	2	Alla
Olofströms resecentrum	Olofström	X	6	Alla
Olofströms station	Olofström	X	2	Alla
Almvägen Kallinge	Ronneby	X	2	Alla
Brandstationen Ronneby	Ronneby	X	2	Alla
Bräkne Hoby	Ronneby	X	1	Alla
Fanjunkarevägen Kallinge	Ronneby	X	2	Alla
Gångbrogatan Ronneby	Ronneby	X	2	Alla
Götgatan Ronneby	Ronneby	X	2	Alla

Hjorthöjden Ronneby	Ronneby	X	1	Alla
Kallinge torg	Ronneby	X	2	Alla
Knut Hahnsskolan Ronneby	Ronneby	X	2	Alla
Parkdala Ronneby	Ronneby	X	2	Alla
Ronneby Resecentrum	Ronneby	X	6	Alla
Bokelundskolan Sölvesborg	Sölvesborg	X	1	Alla
Klosterplan Sölvesborg	Sölvesborg	X	2	Alla
Sölvesborg Resecentrum	Sölvesborg	X	2	Alla
Jämshög Bygatan	Olofström	X	4	automot mot Bromölla
Gullaberg Karlskrona	Karlskrona	X	2	Mot Centrum
Herrgårdsvägen Hästö	Karlskrona	X	2	Mot Centrum
Hultvägen Karlskrona	Karlskrona	X	2	Mot Centrum
Hässlegårdens daghem Lyckeby	Karlskrona	X	2	Mot Centrum
Kallinge skola Kallinge	Ronneby	X	2	Mot Eringsboda
Ronneby Stadshuset/Maxi	Ronneby	X	2	Mot Kallinge
Hästtorget Sölvesborg	Sölvesborg	X	2	Mot Karlshamn, Mjällby
Chapmanskolan Karlskrona	Karlskrona	X	2	Mot Lyckeby
Polhemsgatan Karlskrona	Karlskrona	X	2	Mot Lyckeby
Sparre Karlskrona	Karlskrona	X	2	Mot Lyckeby
Tullskolan Karlskrona	Karlskrona	X	2	Mot Lyckeby
Ekeberg Karlskrona	Karlskrona	X	3	Mot Lyckeby, mot Centrum linje 4
Asarums kyrka	Karlshamn	X	3	Mot Lyckeby, mot Centrum. Mot Mörrum
Saltö torg Karlskrona	Karlskrona	X	2	Mot Saltö
Hästaryd	Karlshamn	X	2	Nej, görs 2015
Alamedan Karlskrona	Karlskrona	X	2	Nej
Chapmansplan Karlskrona	Karlskrona	X	1	Nej
Dalby	Karlskrona	X	2	Nej
Furs Sjukhus	Karlskrona	X	1	Nej
Färjeterminalen Verkö	Karlskrona	X	1	Nej
Harry Martinsons v Lyckeby	Karlskrona	X	2	Nej
Jändelskolan Jämjö	Karlskrona	X	2	Nej
Karlskrona Amiralitetstorget	Karlskrona	X	2	Nej
Kronotorp Lyckeby	Karlskrona	X	2	Nej
Kungsmarken centrum Karlshamn	Karlskrona	X	2	Nej
Kungsplan Hoglands Park	Karlskrona	X	1	Nej
Kungsplan Karlskrona	Karlskrona	X	6	Nej
Landsvägsgatan Karlskrona	Karlskrona	X	2	Nej
Långö	Karlskrona	X	1	Nej
Myntagatan Lyckeby	Karlskrona	X	2	Nej
Toras väg Verkö	Karlskrona	X	2	Nej
Tornbyvägen Ramdala	Karlskrona	X	2	Alla
Uranvägen Torskors	Karlskrona	X		Nej
Varvet Port17 Karlskrona	Karlskrona	X	2	Nej
Verkö	Karlskrona	X	2	Nej
Saltö Karlskrona	Karlskrona	X	2	Nej
Kungsgatan Ronneby	Ronneby	X	1	Nej
Falkvik Nexövägen	Sölvesborg	X	2	Nej
Norra Vilboken	Olofström	X	1	Nej
Baldersvägen Karlshamn	Karlshamn		2	Alla
Erik Dahlbergsvägen	Karlshamn		2	Alla
Gustavsborg Karlshamn	Karlshamn		2	Alla
Hotel Karlshamn	Karlshamn		2	Alla
Häradsvägen Karlshamn	Karlshamn		2	Alla
Högadals idrottsplats	Karlshamn		2	Alla
Karlshamn Citygallerian	Karlshamn		2	Alla
Karlshamn torget	Karlshamn		2	Alla
Karpvägen Asarum	Karlshamn		2	Alla
Kolleviksvägen	Karlshamn		2	Alla
Korpadalsskolan Asarum	Karlshamn		2	Alla

Notavalla Asarum	Karlshamn	2	Alla
Prästslätten Karlshamn	Karlshamn	2	Alla
Ringvägen Karlshamn	Karlshamn	2	Alla
Skalbaggevägen	Karlshamn	2	Alla
Strömma handelsområde	Karlshamn	2	Alla
Strömma Kreativum	Karlshamn	1	Alla
Södra Tostarp	Karlshamn	2	Alla
Tegelbruksvägen Karlshamn	Karlshamn	2	Alla
Tingshuset	Karlshamn	2	Alla
Tokaryd	Karlshamn	2	Alla
Vingatorpsvägen	Karlshamn	2	Alla
Ängsringen	Karlshamn	2	Alla
Bokskogsvägen Nättraby	Karlskrona	2	Alla
Brömsebro	Karlskrona	2	Alla
Bygatan Tving	Karlskrona	2	Alla
Ekedalsvägen Jämjö	Karlskrona	2	Alla
Fridlevstad	Karlskrona	2	Alla
Granitvägen Rödeby	Karlskrona	2	Alla
Holmsjö skola	Karlskrona	1	Alla
Hästö idrottsplats Hästö	Karlskrona	2	Alla
Karlsgårde	Karlskrona	2	Alla
Karlskrona Wämöparken	Karlskrona	2	Alla
Kungsmarken Karlskrona	Karlskrona	1	Alla
Kungsmarken panncentral	Karlskrona	2	Alla
Kungsmarksvägen Karlskrona	Karlskrona	2	Alla
Kvarngatan Karlskrona	Karlskrona	2	Alla
Kyrkan Nättraby	Karlskrona	2	Alla
Kyrkogården Karlskrona	Karlskrona	2	Alla
Lindesnäs Karlskrona	Karlskrona	2	Alla
Lyckeby	Karlskrona	2	Alla
Lösen Lyckeby	Karlskrona	2	Alla
Marieberg Karlskrona	Karlskrona	2	Alla
Motellet Karlskrona	Karlskrona	2	Alla
Pålycke	Karlskrona	2	Alla
Ringöbron Lyckeby	Karlskrona	2	Alla
Rosenhill Ramdala	Karlskrona	2	Alla
Rödeby Ek	Karlskrona	2	Alla
Skillinge	Karlskrona	2	Alla
Skärfva by	Karlskrona	2	Alla
Skönstavik	Karlskrona	2	Alla
Smedjetorpsvägen	Karlskrona	2	Alla
Strandgatan Karlskrona	Karlskrona	1	Alla
Såglyckan Nättraby	Karlskrona	2	Alla
Tornbyvägen Ramdala	Karlskrona	2	Alla
Tullparken Karlskrona	Karlskrona	2	Alla
Tving	Karlskrona	2	Alla
Vallby Ramdala	Karlskrona	2	Alla
Vedeby skola Lyckeby	Karlskrona	2	Alla
Viadukten	Karlskrona	2	Alla
Vårdcentralen Lyckeby	Karlskrona	2	Alla
Öljersjö Lyckeby	Karlskrona	2	Alla
Aniara Olofström	Olofström	2	Alla
Gamla torg Olofström	Olofström	2	Alla
IUC Olofström	Olofström	2	Alla
V Storgatan Olofström	Olofström	2	Alla
Volvo huvudkontoret Olofström	Olofström	2	Alla
Backaryd	Ronneby	2	Alla
Bräkne Hoby grundskola	Ronneby	1	Alla
Bräknevägen Ronneby	Ronneby	2	Alla

Djupadals vsk Ronneby	Ronneby	2	Alla
Espedalsskolan Ronneby	Ronneby	1	Alla
F17 Kallinge	Ronneby	1	Alla
Flisevägen	Ronneby	2	Alla
Hallabro	Ronneby	2	Alla
Hangarvägen Kallinge	Ronneby	2	Alla
Häggdalavägen Kallinge	Ronneby	2	Alla
Järnvallen Kallinge	Ronneby	2	Alla
Kallinge kyrka Kallinge	Ronneby	2	Alla
Knut Hahn skolhpl	Ronneby	1	Alla
Lievägen Ronneby	Ronneby	1	Alla
Lindvägen Kallinge	Ronneby	2	Alla
Lindvägen södra Kallinge	Ronneby	2	Alla
Linfältsvägen Kallinge	Ronneby	2	Alla
Listerby	Ronneby	1	Alla
Listerby E22	Ronneby	2	Alla
Ronneby Sörby	Ronneby	2	Alla
Ronneby Sörbycenter	Ronneby	2	Alla
Ronneby Vallgatan	Ronneby	1	Alla
Ronnebyhamn Ronneby	Ronneby	2	Alla
Rydenskan Ronneby	Ronneby	2	Alla
Stadshusbron Ronneby	Ronneby	1	Alla
Svärtavägen Ronneby	Ronneby	2	Alla
Sörbydal	Ronneby	2	Alla
Vallmovägen Kallinge	Ronneby	2	Alla
Vidablick Ronneby	Ronneby	1	Alla
Älgbacken Ronneby	Ronneby	2	Alla
Furulundskolan Sölvesborg	Sölvesborg	2	Alla
Hanöhus Hällevik	Sölvesborg	2	Alla
Mjällby Centrumvägen	Sölvesborg	2	Alla
Mjällby Österbo	Sölvesborg	2	Alla
Siretorp	Sölvesborg	2	Alla
Snapphanegatan Sölvesbor	Sölvesborg	2	Alla
Sölvesborg Ljungaviken	Sölvesborg	2	Alla
Sölvesborg Sölve	Sölvesborg	2	Alla
Knösö Lyckeby	Karlskrona	2	Mot Centrum
Mörtövägen Rödeby	Karlskrona	2	Mot Centrum
Stationsvägen Rödeby	Karlskrona	2	Mot Centrum
Nättraby Centrum	Karlskrona	2	Mot Centrum linje 5
Slättervägen	Ronneby	2	Mot Eringsboda
Snäckebacksskolan Ronnel	Ronneby	2	Mot Hjorthöjden
Halda Svängsta	Karlshamn	2	Mot Resecentrum
Björkvägen Kallinge	Ronneby	2	Mot Resecentrum
Lugnet	Ronneby	2	Mot Resecentrum
Söderbro Ronneby	Ronneby	2	Mot Resecentrum
Rondellen	Sölvesborg	2	Mot Resecentrum
Tivolivägen Sölvesborg	Sölvesborg	2	Mot Resecentrum
Bustorp	Ronneby	2	Resecentrum linje 24
Ekenäs badplats Ronneby	Ronneby	2	Resecentrum linje 24
Ekenäsvägen Ronneby	Ronneby	2	Resecentrum linje 24
Idrottplatsen Ronneby	Ronneby	2	Resecentrum linje 24
Risatorp	Ronneby	2	Resecentrum linje 24
Ronneby Brunn/Soft Center	Ronneby	2	Resecentrum linje 24
Sjötorpet Ronneby	Ronneby	2	Resecentrum linje 24
Marieborg Svängsta	Karlshamn	2	Mot Svängsta

Regler hållplatser kommersiell trafik

Bilaga 2.

Regler hållplatser kommersiell trafik

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

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

Annonsering i hållplats med väderskydd.

Tidtabell ska finnas för kommersiell trafik. Region Blekinge ordnar plats, sätter upp tidtabellshållare och meddelar vilket format som ska användas, A3 eller A4. Uppsättning av tidtabell sker på anvisad plats av trafikutövare. Skötsel och uppdatering av tidtabell utförs av trafikutövare. Skötsel av tidtabellstavla sker av Region Blekinge. Tidtabell med fel mått, dåligt underhållna eller utgångna tidtabeller plockas bort av Region Blekinge utan skyldighet att informera om detta.

Dekal med mått 300x150mm liggande får placeras i gavelruta mot körriktning. Dekal ska placeras kant i kant med övriga dekaler. Inga mellanrum mellan andra dekaler och profilstolpe får förekomma. Placering sker från vänster till höger utifrån väderskydd sett. Dekal ska vara dubbelsidig, en dekal på vardera sidan av gavel ruta. Dekal underhålls av trafikutövare. Dekal som inte har rätt mått eller inte är underhållna tas bort av Blekingetrafiken. Ingen rapportering kommer att ske om detta har gjorts.

Annonsering i hållplats med hållplatsstolpe.

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

Ingen annonsering får ske på topptavla.

Fakturering

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

Magnus Forsberg
Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Region Blekinge

Kraft att vilja. Tillsammans är det möjligt.

Vi inspirerar, skapar tillfällen att mötas och stärker Blekinge i Sverige och Europa.

Tillsammans med våra medlemmar - Blekinges kommuner och landsting - arbetar vi för att göra det ännu mer attraktivt att besöka, leva och verka i vår region.



Region Blekinge, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona
Tel 0455-30 50 00 | E-post kansli@regionblekinge.se
www.regionblekinge.se

Samrådsredovisning

Bilaga 3.

Samrådsredovisning

Samråd är en central funktion i kollektivtrafiklagen. Beslut om mål och riktlinjer i trafikförsörjnings-programmet ska bygga på dialog med och kunskap förmedlad av olika samhällsgrupper. Det har därför varit viktigt att detta inte har betraktats som informationsmöten utan att dialogen skulle reflekteras i det underlag som besluten bygger på. Samråden som redovisas nedan har genomförts från hösten 2014 och fram till ganska sent i programmets utvecklingsprocess. Även de samråd som har genomförts sent har varit del av politikernas beslutsunderlag. Samråden har genomgående genomförts genom att samrådsparten har informerats om syftet med trafikförsörjningsprogrammet och samrådets funktion i processen. Största delen av samrådet har ägnats åt att hämta in synpunkter och önskemål som underlag till programmets utformning. Samråden redovisas här som referat från respektive sammanträde.

Resenärer

Resenärernas synpunkter påverkar kollektivtrafiken varje dag genom dels dialog med Blekingetrafikens kundtjänst och samtal med de drygt 300 förarna i Blekinge. Utöver det materialet representeras resenärerna här av tre organisationer som vi har haft fysiska sammanträden med.

Kommunala handikapprådet Karlskrona 140612

Under samrådet framkom synpunkter på vissa förarens utbildningsnivå som man önskade skulle förbättras i kommande avtal. Man önskade också bättre dialog med Region Blekinge för att förbättra kvalitetsarbetet. Ett sätt skulle kunna vara ett brukarråd där funktionsnedsatta deltar.

DHR (Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder) 140926

Samrådets första del bestod i en övning då olika grupper jobbade med olika målområden för att ta fram förbättringsmöjligheter. Därefter presenterade grupperna sina resultat och en diskussion fördes med samtliga deltagare. Här följer en sammanfattning av synpunkterna som lades fram.

Landsbygden har dålig trafik i vissa områden. Närtrafiken borde erbjuda kvällsturer. Fler båtlinjer. Kortare restider. Vinkzoner önskas, främst på landsbygden. Bättre hjälp från föraren med ramp mm. Utrop funkar inte alltid. Utrop önskas på hållplatserna om avgående bussar. Alla bussar bör stanna på exakt samma plats. Markunderhåll är viktigt vid hållplatser. Fler pendlarparkeringar för att inte behöva köra in i centrum. Bättre service, t.ex. kaffe, på tågen. Gratisresor för pensionärer. Dygnsbiljett för turister m.fl. Återinför sommarkorten.

Resenärsforum 150216

Vid frågan om taxeregler och betalning medan resenärsforum att det är rimligt att avgiftsbelägga vissa köp på fordonen för att styra dessa till andra säljkanaler och därmed minska förarens belastning och därmed förbättra tidhållningen i trafiken. Resenärsforum jobbar dock för bibehållen möjlighet att betala kontant på fordonen vilket fortfarande är naturligt för vissa resenärer.

Resenärsforum ger stöd åt programmets ambition att förbättra infrastrukturen för kollektivtrafiken. Pendlarparkeringar och bussgator är satsningar som ökar kollektivtrafikens attraktivitet.

Man ansåg att mål om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken är viktig då minskningen av biltrafiken tillför samhället mycket. Även tidhållningen och kvaliteten bör förbättras. Hållplatsåtgärder är viktiga även på landsbygden där enklare åtgärder som en mindre hårdgjord yta för resenären kan öka säkerheten.

Slutligen ansåg Resenärsforum att trafikförsörjningsprogrammet har ett värde endast vid god uppföljning för att mål och riktlinjer ska uppfyllas.

Kommuner och landsting

Region Blekinges intressenter och bidragsgivare till kollektivtrafiken besöktes. Under ca en timme under ordinarie arbetsutskottsmöten diskuterades kollektivtrafiken och ambitioner för denna efter en kort information.

Landstingsstyrelsens arbetsutskott 140916

Fördubblingsmålet ansågs i grunden vara positivt som en vision i längre perspektiv även om Landstinget förtydligade att de ekonomiska förutsättningar för utökade kostnader i kollektivtrafiken är svåra då investeringsbehoven i vården är stora. Det är viktigt att de ekonomiska konsekvenserna beskrivs då nya kollektivtrafiksatsningar föreslås. Det är viktigt att utnyttja befintliga resurser effektivare och då är infrastruktursatsningar avgörande där bättre dialog med kommunerna och trafikverket behövs. Bland allmänna frågor underströks också vikten av att jobba med det regionala perspektivet, d.v.s. Blekinges kontakt med omgivande regioner. Här är dyrare taxor över länsgräns ett hinder som behöver åtgärdas och restiderna behöver kortas.

Under olika trafikfrågor diskuterades bl.a. landsbygdstrafiken. Man nämnde pendlarparkering i anslutningar till kollektivtrafiken, samåkningsmöjligheter och Närtrafiken som alternativ till linjetrafik. Regelverket för Närtrafik bör ses över. Gällande landsbygden ska vi också titta på merutnyttjande av befintlig trafik som t.ex. skoltrafik. Skärgårdstrafik nämndes som en viktig trafikfråga. Sydostlänken nämndes som viktig för Blekinge.

Cykel på bussen nämndes som ett utredningsområde som kan gynna både turism och pendling. Även anslutningsmöjligheter med cykel vid hållplatser är viktigt.

Kommunstyrelsens arbetsutskott Karlskrona 140826

Möjlighet att ta med cykel på bussen är angeläget. En kort diskussion fördes om taxor där man ville se en differentierad taxa med lägre pris vid lågtrafik för att dels öka resandet och dels stödja resenärsgupper som har möjlighet att välja tid för sitt resande. Viktigt att vi inte bara pratar om pensionärer när det gäller lägre taxor. Även skolor bör kunna åka billigare i lågtrafik. Frågan om länsövergripande resor togs upp där man ville se både bättre trafik och mer lockande och mer enhetliga taxor.

Gällande trafikutbudet nämndes att starka stråk är viktigt och att 10-minuterstrafiken i Karlskrona är positivt. En diskussion fördes om landsbygdstrafiken där flera mindre orter ansågs ha dålig trafik idag. Ex Trummenäs och Skillingenäs. Man önskade också kortare restid till Malmö för Öresundståget och frågan om halvtimmestrafik bemöttes positivt. Karlskrona kommun vill stärka skärgårdstrafiken för att stärka Karlskronas profil som sjöstad. Frågan om det aktuella höghastighetståget togs upp som ett problem för Karlskrona. Liggande förslag kan innebära att den huvudsakliga trafiken mellan Malmö och Stockholm flyttas längre västerut. Här tar kommunen tillsammans med de sydöstra regionerna initiativ till att påverka beslutet.

När det gäller åtgärder från kommunen som kan öka det kollektiva resandet nämndes parkeringspolicyn. Det fördes också fram att vi behöver bli mer visionära för att öka resandet. Spårbilar och nya typer av båtar nämndes. Gällande infrastrukturen påverkar kommunen mycket och man var positiv till fler åtgärder för kollektivtrafiken. Pendlarparkeringar vid busshållplatser ute i kommunen nämndes som ett sätt att minska biltrafiken i centrum.

Slutligen nämndes turismen som en viktig framtidsfråga och här är åter skärgårdstrafiken en nyckel. Man önskade att kostnadsfördelningen diskuteras då detta idag belastar kommunerna till stor del.

Kommunstyrelsens arbetsutskott Ronneby 140908

Fördubblingsmålet ansågs vara positivt men det fördes fram att detta inte får motverka trafik även till mindre orter och landsbygd. Det är viktigt för samhället att det finns alternativ till egna bilen även om man inte bor längs de starka stråken. För trafik på landsbygden är pendelparkeringar viktigt för såväl bil som cykel.

Frågan om subventionerad trafik för äldre togs upp och det konstaterades att frågan nyligen har varit uppe i regionstyrelsen där man har valt att inte bifalla denna önskan av ekonomiska skäl. Man önskade dock att olika värden tas upp i trafikförsörjningsprogrammet som miljö, socialt umgänge, säkerhet, rörlighet för ungdomar mm som kan vara motiv för trafik utöver syftet att fler ska åka i kollektivtrafiken.

Under stora trafikfrågor saknade Ronneby kommun förbindelse till Ronneby Flygplats. Här diskuterades såväl flygbuss till Ronneby och Karlshamn som tågstopp vid flyget. Här såg man möjligheter med halvtimmestrafik på Kustbanan mellan Karlskrona och Karlshamn, mycket viktigt för Ronneby, där vissa turer kunde stanna på flera stationer medan andra kunde ha kortare restid. Sören kommenterade det senare önskemålet med att detta kan vara svårt med olika trafikstruktur på en enkelspårig bana.

Under nöjdhet i trafiken vill man ha specificerat vad som menas med kvalitet. Restid, tidhållning, service, komfort, relevans var några begrepp som borde ingå. Kommunen ville också skicka med några frågor som kändes viktiga för den framtida planeringen. Linje 840 diskuteras fortfarande och man ser fram emot en utvärdering och fördjupad dialog om förändringen. Man vill diskutera skärgårdstrafik i kommunen. Karlshamns badbuss har väckt intresse och man kan tänka sig att införa något liknande i Ronneby. Slutligen påtalade man att området Parkdala/Påtorp har ett resbehov, inte minst pga ett migrationsboende med ca 300 boende. Stråket Påtorp-Soft Center- Resecentrum-centrum känns intressant.

Kommunstyrelsens arbetsutskott Karlshamn 140902

En diskussion fördes om borttagandet av kontant betalning på bussarna. Ledamöterna informerades om de möjligheter som finns med alternativ betalning. Det framfördes önskemål om att resenärerna får hjälp såväl genom skriftlig information som genom resenärsvärdar vid införandet av de nya rutinerna.

Som komplement till de "allmänna stora frågor" som presenterades föreslogs punkten Miljö/Klimat. En ledamot föreslog att trafik med "flexibla stopp" skulle provas i likhet med de försök som görs i Nybro. Trafiken där är lokal tätortstrafik i Nybro där bussen stannar efter resenärens önskemål.

Karlshamn underströk vikten av att förbättra förbindelserna till Växjö. Frågan har varit med länge men har inte prioriterats p.g.a. dålig lönsamhet. Kommunen meddelade rent allmänt att man ville utvärdera de senaste trafikförändringarna på linje 311 och 312 samt badbussen. Man förde fram att det är viktigt att använda befintlig infrastruktur i första hand innan nya anläggningar byggs. Vid fråga om det är viktigt att utöka trafiken ytterligare på Kustbanan var svaret osäkert. Det kan vara ett alternativ att köra mer buss på E22.

Kommunstyrelsens arbetsutskott Sölvesborgs 141111

Kommunstyrelsens arbetsutskott stödde det mesta av målsättningarna som presenterades och såg mycket positivt på den senaste stora händelsen med Pågatågets introduktion i Blekinge som skulle invigas 14 dec.

Sölvesborgs kommun såg allvarligt på de relativt höga priserna över länsgräns då detta drabbar många pendlare mot Kristianstad och längre ner i Skåne. Man hoppades på en lösning där inte länsgränsen påverkar taxan. Det fanns också olikheter mellan hur Skånetrafikens och Blekingetrafikens digitala service fungerar vilket försvårar för resenärerna.

Restider diskuterades och man ansåg att många på Listerlandet har lång restid för att nå Sölvesborg. Trafiken i detta område har nyligen lagts om med en god resandeutveckling som resultat men den utspridda bebyggelsen gör att det är svårt med kort resväg för alla. Sören beskrev planerna på ett snabbare tåg mot Skåne vilket kan bli aktuellt under 2015 vilket mottogs positivt.

Kommunstyrelsens arbetsutskott Olofström 141007

Störningarna i tågtrafiken på Kustbanan drabbar Olofström särskilt hårt då en mindre försening gör att bussförbindelsen i Bromölla missas och det då ofta blir en timmes försening till Olofström. Man ifrågasatte rimligheten i volymen av störningar som har varit och fick svaret att Trafikverket nu planerar omfattande investeringar för att öka kapaciteten på järnvägen mellan Kristianstad och Malmö. En diskussion fördes också om inte anslutningsbussarna alltid ska invänta försenade tåg vilket noterades.

Olofströms kommun meddelade att de drabbas extra hårt av extra höga biljettkostnader och flera taxeändringar p.g.a. många länsgränser i närområdet. Sören nämnde att utredning pågår i Sydosttaxan för att lösa detta. Ett nytt sätt att administrera trafik över länsgränser skulle kunna vara att varje län tar fullt ansvar för en linje även in i grannlänet för att ta bort regleringsproblematiken.

Olofströms har en stor andel av invånarna som bor på landsbygden där kollektivtrafik är svårt att bedriva till rimlig kostnad. Man efterlyser nya sätt att erbjuda trafik. Några exempel som nämndes var utbyggd närtrafik, ”byabussen”, bättre utnyttjande av befintliga resurser som t.ex. skolbussar. För att balansera en hög trafik kostnad bör värdet av en levande landsbygd beskrivas.

Våra grannlän

SKL är nationellt sammanhållande för dialogen mellan landets olika kollektivtrafikmyndigheter. Skåne, Kronoberg och Kalmar är Blekinges närmaste grannar som vi har regelbunden kontakt med på flera plan. Våra respektive trafikförsörjningsprogrammet har diskuterats för att dels komma överens om ambitioner gällande trafikplaneringen och dels hitta gemensamma formuleringar gällande strategiska frågor som påverkar utvecklingen av kollektivtrafiken. Det är också viktigt att politiken i respektive län ska kunna verka var för sig och inte vara styrd av överenskommelser med angränsande län om det inte är väl motiverat. Här följer några gemensamma ambitioner:

Länen ska gemensamt arbeta för att länsgränserna påverkar kollektivtrafiken och därmed resenären så lite som möjligt. Analyser gällande samhällsnytta och ekonomi ska utgå från resenärens behov och utvecklingen av den gemensamma regionen. Exempel på brister som finns idag är förhöjda priser för resor över länsgräns och linjer som vänder vid länsgräns av administrativa skäl. Under programperioden finns ambitionen att Närtrafiken inte ska påverkas

av kommun- och länsgränser. Resenärerna ska kunna resa till den mest naturliga målpunkten oavsett om en gräns passeras eller inte.

Kollektivtrafikens prioritering i den fysiska planeringen är viktig för konkurrenskraften och därmed samhällsvinster i form av t.ex. bättre miljö, mindre trängsel och bättre rörlighet. De mest framgångsrika städerna i Europa erbjuder grönnare och tystare stadskärnor. En nyckel är att kollektivtrafikens behov kommer in tidigt i stadsplanering och infrastrukturplanering. 13 mars 2015 hölls ett samråd om Blekinges trafikförsörjningsprogram där Kalmar Län, Skåne och Jönköpings län deltog. Kronobergs län representerades inte. Syftet med mötet var att inhämta synpunkter från deltagarna om vad de önskar att trafikförsörjningsprogrammet ska innehålla. Det är viktigt att angränsande läns trafikförsörjningsprogram beskriver gemensamma målsättningar och att planerade åtgärder över länsgräns sker i samverkan mellan länen. Undertecknad gick igenom programmets innehåll som generellt fick stöd av deltagarna men några frågor diskuterades:

I vision 2050 saknade deltagarna tydlighet med att Kalmar och Kronobergs län är viktiga delar av en gemensam arbetsmarknadsregion i sydöstra Sverige vilket nu är tillgodosett. Deltagarna såg mycket positivt på ett tidsatt mål om att ta bort fördyrande avgifter vid resa över länsgräns. Deltagarna strök under vikten av att jobba med en gemensam målsättning med utbyggnad av pendlarparkeringar för att minska biltrafik in till städerna. När det gäller uppbyggnad av infrastrukturplan rekommenderade Kalmar deras plan för bytespunkter mm. Jönköping informerade om att de har infört viseringsfrihet i stadstrafiken med bra resultat där t.ex. "fuskåkning" inte har ökat nämnvärt. Deltagarna diskuterade begreppet kostnadstäckning och menade att subventioneringsgrad kanske är mer vedertaget. Gällande nöjdhetsmätning påtalades att även serviceresors nöjdhet mäts med systemet Anbar vilket skulle kunna komplettera Kolbar som behandlar den allmänna kollektivtrafiken.

Näringsliv inklusive besöksnäringen

Näringslivet är en viktig del av Blekinges utveckling varför det är viktigt att kollektivtrafiken utformas för att underlätta för företagen i Blekinge. Syften med samråden nedan vara att kartlägga kollektivtrafikens brister ur näringslivets inklusive besöksnäringens perspektiv.

Näringslivet i Sölvesborg 150114

Deltagarna hade inga synpunkter på beskriven process, upplägget av programmet eller den inriktning som har tagits fram. Vid fråga om trafikutbudet framkom några prioriterade delar av trafiken. En företagsledare i Olofström underströk att Sydostlänken är viktig för både Olofström och resten av Blekinge och att denna bör prioriteras. Flera av deltagarna tog upp taxor över länsgräns som ett problem för utvecklingen av kollektivtrafiken. För Sölvesborg är närhet till storstadsområden, främst Öresund, viktigt varför infrastrukturåtgärder även utanför länet kan vara viktiga. Man saknar tidigare förbindelser till och senare förbindelser från Kastrup. Det nyligen avslutade provet med bussförbindelser till Kristianstad hade uppmärksammats men ansågs inte hålla tillräcklig standard p.g.a. byte mm.

Från Sölvesborg är halvtimmestrafik till Karlskrona viktigt och fastighetsbolaget får ofta frågor om kommunikationer från inflyttningsintresserade. Restid till målpunkter likställs med närhet. Man såg positivt på nyheten om eventuell flyganslutning från Sölvesborg till Ronneby och såg gärna att tåget stannar vid flygplatsen även om restiden är viktig även mot Karlskrona.

Näringslivet i Karlskrona 150429

Deltagarna hade inga synpunkter på inriktningen av trafikförsörjningsprogrammet som presenterades. Några trafikfrågor diskuterades. Deltagarna såg positivt på bättre förbindelser Rödeby - Verkö. Man såg service som en central fråga från servering på tåg till WiFi på lokala bussar. Infotainment och bekvämare stolar togs också upp. Restiderna skulle kunna förkortas genom mindre biljetthantering ombord.

En diskussion rörde den kommersiella trafiken där man såg några dåliga konsekvenser som försämrat tågutbud till Göteborg och dålig resursanvändning med två konkurrerande linjer Karlskrona - Ronneby flygplats.

Man önskade att hållplatser generellt behöver ses över, bl.a. på Verkö.

Besöksnäringen i Blekinge, 150422

Mötet lämnade sitt stöd för de prioriteringar som presenterades som förslag till trafikförsörjningsprogram.

Deltagarna ansåg kommunikationer viktiga för besöksnäringen som omsätter ca 2 miljarder i Blekinge med en kraftig tillväxt de senaste åren. Skärgårdens tillgänglighet är viktigt för många besökare och kombinationen buss-båt är intressant turistprodukt. Evenemang är viktigt för gästens upplevelse men information om dessa kan bli bättre samt möjligheterna att använda kollektivtrafiken till dessa. Näringen underströk vikten av dialog mellan kommuner och Region Blekinge för att samordna verksamheterna.

Deltagarna saknade engagemang i vissa fall som exemplet Säljö udde som är beroende av att gäster kommer dit. Samma möjligheter borde gälla i skärgården som för evenemang på land. Viktigt är också bra förbindelser från hamnar och flygplats.

Resenärsservice diskuterades och deltagarna nämnde terminalvärdar och kortbetalning i skärgårdstrafiken som viktiga åtgärder samt WiFi i all kollektivtrafik. Snabbare förbindelser med bl.a. Öresund förordades. Besöksnäringen behöver fler Blekingar och det finns ett värde på 40000 kr och år per ny invånare enligt aktuella siffror.

Polen är en viktig marknad och Thomas Peters såg fram emot ett djupare samarbete där kollektivtrafiken är en partner.

Myndigheter

I trafikförsörjningsprogrammet är det viktigt att få med ett nationellt perspektiv. Stämmer programmets inriktning med Sveriges målsättningar. Vid detta samråd stämde vi av våra tankar med Trafikverket, Länsstyrelsen, Boverket och Naturvårdsverket

Samråd myndigheter 150317

Boverket nämnde processen med kommunerna om hur beslut om bebyggelse tas. Förtätning längs kollektivtrafikstråk är viktigt, varje område bör ha service för att minska transporterna och parkeringar är viktiga vid knutpunkter.

Länsstyrelsen såg positivt på att klimat- och energistrategin är med. Man eftersökte enkelhet för resenärerna och att samverkan mellan trafik och infrastruktur finns. Fördubblingsmålet är bra under förutsättning att nya resor tas från bilismen. Tillgänglighet och landsbygds-perspektivet är viktiga delar och godstrafiken får inte drabbas av en utbyggd persontrafik på järnvägen.

Naturvårdsverket nämnde vikten av att åtgärder miljöprövas så att planen bidrar till en bättre miljö bl.a. genom att reducera biltrafiken.

Region Blekinge nämnde att beteendeförändringar behövs vilka kan påverkas med t.ex. avgifter. Kommunsamverkan kan få mer plats i programmet och folkhälsofrågan bör lyftas in. Kommunernas prioritering av kollektivtrafiken är också en nyckelfråga.

Trafikverket nämnde vikten av samordning mellan olika trafikslag d.v.s. bl.a. bra bytesplatser och att infrastrukturen anpassas för kollektivtrafiken. Hon ville också se samordning mellan angränsande län.

Naturvårdsverket nämnde en baksida med Regionförstoringen som beskrivs i trafikförsörjningsprogrammet, nämligen en större energiåtgång vilket bör beskrivas. Man

saknade jämställdhetsperspektivet där kollektivtrafiken är positiv genom bättre rörlighet utan bil. Närhet mellan kommuner är viktigt i framtiden för att öka samverkan. Med bättre kollektivtrafiken minskar behovet av att många ska bo i städerna. En mindre klimatpåverkan kräver både teknikförändring och minskat energiuttag. Åtgärder som bilpooler och pendlingsparkeringar behövs för minskad biltrafik

Under miljöpåverkan önskade Länsstyrelsen och Region Blekinge att biogasproduktion är viktigt för regionens samlade utsläpp av växthusgaser. Avsättning för biogas behövs för en ekonomiskt hållbar hantering av bl.a. jordbruksavfall och här kan kollektivtrafiken vara ett alternativ. När det gäller framtida eldrift i kollektivtrafiken är det viktigt med krav på förnybar produktion.

Vid beskrivning av målet pendlingsbarhet är det viktigt att även bostadens avstånd till hållplatser tas med som en faktor.

Beskriv begreppet cykelstrategi. Cykel på buss och tåg samt cykelleder och cykelparkeringar vid hållplatser mm

Under ekonomi bör intjänade värden beskrivas med utökat kollektivtrafikresande och minskad biltrafik. Ex. Miljö, säkerhet, service, minskat underhåll

Trafikföretag

Den sista gruppen bland våra samrådspartners är trafikföretagen. Det är viktigt att kollektivtrafiken planeras och organiseras så att trafikutövarens kompetens och kreativitet tas till vara vilket är syftet med dea samråd.

Samråd Trafikföretag 150224

Den första frågan som diskuterades var betalningsrutiner som man ansåg tar för mycket tid idag och VO Trafik tittar på sätt att flytta kontanthantering från förarmiljön.

Därefter hanterades samarbetet med kommuner om framkomlighet i städerna. Flera företag vittnade om svårigheten att få prioriteringar för kollektivtrafiken i mindre städer där privatbilismen ofta är en viktig politisk fråga även om flera dokument tydligt säger att kollektivtrafiken ska prioriteras. Här vill Region Blekinge beskriva beslutsprocesser där kollektivtrafikens företrädare kommer in tidigt när förändringar planeras i städerna. Parkeringspolicy diskuterades där man tyckte att det generellt är för billigt att parkera i Blekinges städer.

Skärgårdstrafiken är viktig för Blekinge och mötets två skärgårdsentreprenörer såg möjlighet att utöka utbudet även om investeringskostnader i nya fordon är höga. Ett problem är den korta turistsäsongen. Cykelturism blir större och behovet ökar att ta med dessa på både båtar och bussar. Möjligheterna skiftar beroende på fordon och trafik men parterna ansåg att frågan är viktig för en framtida utveckling. Även taxirepresentanterna ansåg att de kan bidra och erbjuda taxitransporter för cykelfamiljer kanske i samarbete med hotell eller andra målpunkter.

I miljöfrågan sa skärgårdsföretagen att utvecklingen inte har kommit långt. Varken el eller fossilfria bränslen är etablerade i båtbranschen. Taxiföretagen jobbar mycket med miljöbränslen som biogas och elhybrider samtidigt som ren eldrift börjar diskuteras. 40% av taxitrafiken är fossilfri idag.

Tillgänglighet är en viktig fråga för resenärerna. Detta är svårslösligt i skärgårdstrafiken dels p.g.a. skiftande vattennivå och dels svårt med framkomligheten för t.ex. rullstolar på många öar. Busstrafiken är nästan helt tillgänglighetsanpassad idag men det finns en svårighet att både klara tidhållning och bra mottagande av många funktionsnedsatta som behöver mer tid.

Ett önskemål/krav från flera företag var slutligen en dialog före kommande upphandlingar för rätt utformning av dessa.

Kraft att vilja. Tillsammans är det möjligt.

Vi inspirerar, skapar tillfällen att mötas och stärker Blekinge i Sverige och Europa.

Tillsammans med våra medlemmar - Blekinges kommuner och landsting - arbetar vi för att göra det ännu mer attraktivt att besöka, leva och verka i vår region.



Region Blekinge, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona
Tel 0455-30 50 00 | E-post kansli@regionblekinge.se
www.regionblekinge.se

Referat från strategiska dokument

Bilaga 4.

Namn: Bilaga 4 till trafikförsörjningsprogram 2016-2019. Förslag till Regionstyrelsen
Dnr: 503-66-2014

2016-02-17/magfor

Referat från strategiska dokument

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

Referat från strategiska dokument	3
1. Blekingestrategin 2014 - 2020	4
2. Länstransportplan för Blekinge 2014 - 2025	4
3. Klimat- och energistrategi	5
4. Kommunernas översiktsplaner	6
4. 1. Karlskrona - Översiktsplan 2030	6
4. 2. Ronneby - Översiktsplan 2006.....	6
4. 3. Karlshamn 2030, Förslag framme för granskning	6
4. 4. Sölvesborg, Översiktsplan 2010	7
4.5. Olofström - Översiktsplan för Olofströms kommun	7
5. Trafikförsörjningsprogram 2012 - 2015	8

1. Blekingestrategin 2014 - 2020

Blekingestrategin eller "Attraktiva Blekinge" är Region Blekinges strategi för att jobba med Blekinges utveckling. Här är livskvalitet och ett rikt arbetsliv grundläggande. En av hörnstenarna är god tillgänglighet till såväl arbete och skola som målpunkter i andra regioner och en konkurrenskraftig kollektivtrafik gör att vi kan förflytta oss på ett effektivt och hållbart sätt. Såväl regionförstoring som besöksnäringen gynnas av bra kommunikationer. Den demografiska utmaningen gör att Blekingeborna blir allt äldre vilket påverkar kollektivtrafiken i två dimensioner. Dels behöver trafiken anpassas för allt fler äldre samtidigt som vi behöver attrahera de unga för att bidra till att de stannar i Blekinge.

Förutom tillgänglighet grundas strategin på områdena livskvalitet, arbetsliv och bilden av Blekinge. Under livskvalitet nämns rörligheten som viktig både för det vardagliga livet och för Blekinges regionala attraktivitet, d.v.s. för att konkurrera med andra regioner. Utbyggd infrastruktur och bra kommunikationer är även viktigt för arbetslivet där såväl företag som anställda gynnas av en god utveckling. Bilden av Blekinge handlar om att locka såväl besökare som nya invånare till länet. Här är naturligtvis kommunikationer och infrastruktur en viktig pusselbit.

Blekinge har gemensamt bestämt att utvecklingen ska ske i samklang med de horisontella perspektiven vilka är hållbarhet, jämställdhet, mångfald, internationaliseringen samt samverkan. Kollektivtrafik innebär att resmöjligheter finns för alla till minimal miljöpåverkan. När vi planerar trafiken i samverkan med grannregioner, och målsättningen är att Blekinge ska komma närmare bl.a. öresundsregionen, så har vi täckt in dessa mål men naturligtvis behöver vi ha med oss de horisontella perspektiven i det dagliga arbetet för att vi ska nå hela vägen. Blekingestrategin sätter upp mål och indikatorer för de olika insatsområdena vilka ska genomsyra även utvecklingen av kollektivtrafiken. Blekingestrategin är central i kapitel 4 där vi sammanställer bilden av framtidens Blekinge. (Region Blekinge, 2013)

2. Länstransportplan för Blekinge 2014 - 2025

Dokumentet är framtaget och beslutat av Region Blekinge. Det beskriver politiskt beslutade prioriteringar gällande åtgärder i Blekinges infrastruktur fram till 2025. Planen revideras med intervall om fyra år. I förordet skriver regionstyrelsens ordförande att infrastruktur och transporter utgör en viktig del för att skapa ett attraktivt Blekinge. Det gäller såväl för att utnyttja länets strategiska läge i södra Östersjön som för den lokala utvecklingen. Ett effektivt transportsystem är viktigt för såväl boende som besökare och näringsliv. Länets miljöpåverkan gynnas av en utbyggd infrastruktur för järnvägsgods- och kollektivtrafik.

En överenskommelse har tecknats med Trafikverket om samfinansiering av kapacitetshöjande åtgärder på Blekinge Kustbana som syftar till att förbättra det dåliga läget Blekinge har enligt OECD-rapporten när det gäller tillgänglighet till viktiga EU-marknader. En annan ambition är att förbättra möjligheterna att pendla till arbete och utbildning mellan länen.

I planen stryker man under vikten av att systemanalysen från 2008 för östra Götaland ska vara en grund för planeringen där kollektivtrafiken är viktig för att binda ihop regionens centralorter.

Under avsnittet "Resor" står det att pendling och regionförstoring med hjälp av kollektivtrafik har väsentliga ekonomiska fördelar för kommuner och regioner. Under "Mål" anges att regeringen önskar att kollektivtrafiken ska utvecklas då denna är grundbulten i ett långsiktigt hållbart samhälle vilket ska kunna uppnås genom prioritering av resurser och samplanering.

I en framtidsprognos tror man att biltrafiken kommer att öka med 21% från 2010 till 2030. Medicinen för att kollektivtrafiken ska kunna bromsa den utvecklingen är hög turtäthet och korta restider. Här vill vi referera till en av programmets huvudambitioner vilken är att genom resursförstärkningar och beteendepåverkande åtgärder fördubbla antalet kollektivtrafikresor från 2008 till 2030.

Under ekonomin nämns Blekinge Kustbana där kapacitetshöjande åtgärder är nödvändigt för att kunna öka turtätheten och därmed öka resandet och samtidigt klara ökade volymer av godstransporter. Här har överenskommelse om samfinansiering tecknats mellan Region Blekinge och Trafikverket.

I övrigt nämns vikten av att öka tillgängligheten till viktiga kollektivtrafikstråk. Sydostlänken nämns som ett viktigt stråk för att förbättra järnvägssystemet i södra Sverige och att ambitioner finns att pröva denna inför nästa planöversyn 2018.

I den ekonomiska planen finns 75Mkr av statliga medel avsatta för kapacitetshöjning på Blekinge Kustbana som därför, under vintern 14/15, är föremål för en åtgärdsvalsstudie. 28,5Mkr finns som stöd till mindre kollektivtrafikinvesteringar under perioden. Totalt i planen finns 520 Mkr som stöd till transportinfrastrukturen i Blekinge för perioden 2014 - 2024. (Region Blekinge 2014)

Länstransportplanen finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida www.regionblekinge.se.

3. Klimat- och energistrategi

Dokumentet är framtaget av Klimatsamverkan Blekinge och beslutat av Länsstyrelsen efter remissbehandling i samtliga kommuner. I förordet skriver Landshövding Berit Andnor Bylund att en av två nämnda åtgärder för att minska klimatpåverkan är att ersätta fossilbränsle med förnybara bränslen. Strategin behandlar fyra målområden, Minskad energianvändning, Förnybar energi, Transporter och Engagera flera, för att nå målet "Inga nettoutsläpp av växthusgaser 2050". En studie av utvecklingen under perioden 2000 - 2010 visar dock att växthusgaserna har minskat med 20 procent sedan 1990 men att detta kan hänföras nästan helt till uppvärmning. Transporterna släpper ut samma mängd växthusgaser i slutet som i början av perioden. Antal bilar per invånare har ökat med nästan 20% de senaste 20 åren men klart minst i Karlskrona med den mest utvecklade kollektivtrafiken. Den största möjligheten att minska växthusgasernas volym finns idag i biltrafiken såväl i Blekinge som i ett globalt perspektiv och här anges kollektivtrafiken vara en viktig faktor.

Med detta som utgångspunkt har energi- och klimatmål för Blekinge utformats:

Minskade växthusgasutsläpp - 50 procent minskning från 1990 - 2020. Vision: Inga nettoutsläpp 2050

Minskad energianvändning - 20 procent mindre energianvändning 1990 - 2020

Förnybar energi - Minst 80 procent av all energi 2020. Inga fossila bränslen i uppvärmning 2020

Transporter - Energianvändningen ska åter vara nere på 1990 års nivå 2020

I åtgärdsprogrammet ligger fördubblingsmålet till 2030 inom kollektivtrafik och åtgärder som nämns är mindre fordon, utveckla den anropsstyrda trafiken, bättre bytespunkter, Sydostlänken, verka för halvtimmestrafik på Blekinge Kustbana, utveckla tågtrafik mot Göteborg, utred hur bilresenärer kan lockas till kollektivtrafiken samt utveckla service komfort och pris. När det gäller fysisk planering är målet att Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ska prioriteras i planarbetet bl.a. genom att kollektivtrafiken prioriteras före biltrafiken i all

planering. Som styrmedel nämns parkeringspolicy som främjar ett transportsnålt samhälle. (Länsstyrelsen Blekinge Län, 2013)

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

4. Kommunernas översiktsplaner

Kollektivtrafiken har en generellt sett en stor plats i våra fem kommuners översiktsplaner, inte minst när det gäller miljö- och klimatfrågorna. Det är viktigt med bra möjligheter till rörlighet. Ambitionen är hög i samtliga kommuner gällande förbindelser mellan länets städer och till/från storstadsområden medan bilden av den lokala trafiken varierar. I det följande lyfts några ytterligare skrivningar i respektive kommun.

4. 1. Karlskrona - Översiktsplan 2030

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

4. 2. Ronneby - Översiktsplan 2006

Mycket tidigt under planeringsförutsättningar tas arbetet mot ett hållbart samhälle upp. Här beskrivs infrastrukturen av vägar och byggnader som en viktig faktor för att bl.a. resurssnåla transporter. Under Vision 2020 återfinns utvecklade kommunikationer som viktig för goda pendlingsmöjligheter. I kommunens miljöprogram beskrivs mål som bl.a. ska nås genom att underlätta för kollektivtrafiken i den fysiska detaljplaneringen. Under stadsutvecklingen av Ronneby nämns vikten av sammanhängande stråk som är positivt för kollektivtrafikplanering och flera konkreta exempel tas upp.

Man nämner begreppet "Bandstad Blekinge" som syftar på städerna längs Blekingekusten med korta avstånd vilket är gynnsamt för kollektivtrafik. Utan en medveten satsning på tåg-, buss- och cykeltrafik finns ingen möjlighet att nå de nationella miljömålen enligt Ronnebys översiktsplan. Det är viktigt att vi i Blekinge ser på infrastruktur och kommunikationer helhet där kommuner, länsstyrelse och region jobbar tillsammans. Busstrafiken framhålls som viktig för de mindre tätorterna där kommunikationen kan förbättras. Man nämner också försök med behovsanpassad landsbygdstrafik som intressant. När det gäller järnvägen önskar man att den stärker sin ställning för det kollektiva resandet. I planen finns skisser på nya och snabbare dragning av Kustbanan som då skulle öppna för lokaltågstrafik till mindre stationer. (Översiktsplan 2006 Ronneby kommun, 2006)

4. 3. Karlshamn 2030, Förslag framme för granskning

Blekingestrategin anges som en koppling mellan kommunal och nationell nivå. En samlad vision i Karlshamn är "Karlshamn, en plats för liv och lust". Hållbara kommunikationer och god infrastruktur utgör 2 av 8 ledord i planen och båda har med kollektivtrafiken som en del av syftet med ledordet. Även förtätning och miljövänlig energi kan anses ge stöd för en utvecklad kollektivtrafik. Utbyggnadsstrategin 20-minutersstaden syftar till att ge fler möjlighet till goda

kommunikationer. Man skriver att goda kommunikationer är nödvändigt för kommunens utveckling.

Kommunikationer och infrastruktur är ett av tio utvecklingsområden. Med en regional arbetsmarknad ökar pendlingen vilket gör att kollektivtrafiken spelar en allt större roll. Goda kommunikationer mellan resecentra är därför en nödvändighet. Man vill skapa bättre förutsättningar genom bättre infrastruktur. Man vill förbättra järnvägsförbindelserna till Karlshamn och främja förbättring av kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens utveckling ska genom mobility management kunna få en större roll.

Sydostlänken nämns som viktig för hela regionen. (Karlshamn 2030, Översiktsplan för Karlshamns kommun, 2015)

4. 4. Sölvesborg, Översiktsplan 2010

Under kommunikationer i nulägesbeskrivningen får kollektivtrafiken goda omdömen. Koncentreringen till starka stråk har gett resultat och Närtrafiken kompletterar i glesbebyggda områden. Pendlingsavstånden till grannstäder beskrivs som korta. Under regional samverkan beskrivs önskemålet om halvtimmestrafik med tåg där man nämner samverkan med skånekommuner och man skriver om utbyggnad av pågatågstrafik i nordöstra skåne och västra Blekinge som nu är förverkligat.

Ett av flera allmänna intressen är fysisk tillgänglighet där man skriver om samordningen mellan flera färdstätt där den fysiska planeringen är viktig. Man vill förbättra tillgänglighet och framkomlighet för kollektivtrafiken. Man vill öka antalet hushåll med gång- eller cykelavstånd till resecentrum

Bland utvecklingsfrågorna finns infrastruktur och kommunikationer som ska förbättras för att göra kommunen bättre att leva, bo och verka i. Man noterar att mindre tätorter har lägre standard avseende bl.a. kollektivtrafik vilket är viktigt för arbetspendling och tillgång till service. Kollektivtrafikservice försvåras av en spridd bebyggelse varför man förordar förtätning i redan bebyggda områden vilka i första hand är Sölvesborg, Hällevik/Nogersund, Hörvik/Krokås, Mjällby och Norje. God tillgänglighet till kollektivtrafik och ett väl utbyggt gång- och cykelnät ska prioriteras. (Översiktsplan för Sölvesborgs kommun, 2010)

4.5. Olofström - Översiktsplan för Olofströms kommun

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

Under järnvägstrafik nämns att utveckling av Blekinge Kustbana är viktig även för Olofströms kommun varför bussförbindelser är viktiga. Genom Sydostlänken ser man möjlighet att på sikt föra över både gods och persontrafik mot Kustbanan till järnvägen. Man vill också verka för förbättrad kollektivtrafik såväl regionalt som lokalt.

Sydostlänken framhävs som nationellt betydelsefull för att binda samman stambanan med Blekinges hamnar. Den allmänna kollektivtrafiken beskrivs som en faktor av de som avgör kommunens attraktivitet för såväl invånare som näringsliv. Närtrafiken bedöms ha en viktig roll i glesbebyggda områden. (Översiktsplan för Olofströms kommun, 2012)

5. Trafikförsörjningsprogram 2012 - 2015

Region Blekinges första trafikförsörjningsprogram påbörjades 2011 innan den regionala kollektivtrafikmyndigheten hade bildats. Det beslutades formellt av regionstyrelsen i november 2012 och en mindre uppdatering gjordes i november 2013. Programmet präglas av de nyheter som lagen formellt innebär, d.v.s. att kommersiell linjetrafik nu blev tillåten och att kollektivtrafiken genom programmet ska ha en bred förankring genom ett antal samråd. Man tar också avstamp i den önskade samhällsutvecklingen som beskrivs i olika strategiska dokument. Trafiken beskrivs dels övergripande ur olika perspektiv och dels mer detaljerat per trafikområde.

Man valde ett övergripande mål - "Mål om fördubblat resande" mätt i antal resor. Därefter följer de underliggande målen Ekonomi, Kvalitet, Kundfokus, Restid, Priser och biljetter samt mål för Tillgänglighet. Målen är av beskrivande karaktär vilket ger en bra bild av ambitionen i verksamheten men är inte alltid mätbara och därmed svåra att följa upp. Programmets riktlinjer bygger på målen och beskriver i vilken riktning man ska gå i olika frågor vilka har varit betydelsefulla för t.ex. bussupphandlingen som genomfördes 2013. Riktlinjerna är i vissa delar övergripande vilket ger flexibilitet för trafikplaneringen men innebär då också svårighet med uppföljning av de politiskt beslutade riktlinjerna.

Avsnittet om allmän trafikplikt är centralt i programmet och beskriver omfattningen av den trafik som samhället tar ansvar för och därmed ska upphandla. Detta avsnitt ska finnas i programmet som grund för de formella besluten om allmän trafikplikt. Programmet avslutas med avsnitt om infrastruktur och ekonomi. (Regionalt trafikförsörjningsprogram för Blekinge, 2012)

Programmet finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida.

Kraft att vilja. Tillsammans är det möjligt.

Vi inspirerar, skapar tillfällen att mötas och stärker Blekinge i Sverige och Europa.

Tillsammans med våra medlemmar - Blekinges kommuner och landsting - arbetar vi för att göra det ännu mer attraktivt att besöka, leva och verka i vår region.



Region Blekinge, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona
Tel 0455-30 50 00 | E-post kansli@regionblekinge.se
www.regionblekinge.se

Ekonomi

Bilaga 5.

Namn: Bilaga 5 Ekonomi till trafikförsörjningsprogram 2016-2019. Förslag till Regionstyrelsen
Dnr: 503-66-2014

2016-02-17/magfor

Bilaga 5 Ekonomi

I denna bilaga finns kompletterande information till kapitel 11 i huvuddokumentet. Bedömda kostnader för de fyra namngivna åtgärderna delas upp på respektive finansjär. En beskrivning anger även hur beräkningen av bedömd kostnad för övriga åtgärder och kapacitetsökningar för att nå marknadsandel målet är gjord.

Vissa kostnadsfördelningar grundas på kommunernas andel av befolkningen i Blekinge och för att få fram en bedömning har vi här använt SCB:s siffror för 30 september 2015. Blekinge 155733, Karlshamn 31799 (20,4%), Karlskrona 65153 (41,8%), Olofström 13117 (8,4%), Ronneby 28554 (18,3%), och Sölvesborg 17110 (11,0%).

Vi upprepar här reglerna för underskottsfordelning från kap 11. Konsortialavtalet styr hur nettokostnader för kollektivtrafiken fördelas mellan finansjärerna som är Blekinges fem kommuner och Landstinget Blekinge. Region Blekinge reviderar varje år en treårsbudget där planerade förändringar presenteras och godkänns genom beslut i Regionstyrelsen.

Kostnadsfordelningen inom Blekinge beskrivs här översiktligt. För mer detaljer hänvisas till avtalet.

- Kostnadsdelarna Tågtrafik, Kustbusstrafik, Sjukresor, Beställningsmottagning och kringkostnader som t.ex. Information, Marknadsföring, Försäljningskostnader betalas av Landstinget till 50% och 50% av kommunerna. Mellan kommunerna fördelas kostnader efter invånarantal
- Kostnader för Linjetrafik på land, Närtrafik och Färdtjänst betalas till 58% av den kommun där trafiken utförs och 42% av Landstinget
- I övrigt kan respektive finansjär, eller flera finansjärer, uppdra åt Region Blekinge att upphandla och driva trafik och bekostar då detta på egen hand. Exempel idag är skärgårdstrafik, skoltrafik, resandesvag trafik, Krösatåg och Pågatåg.

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

Kostnader för namngivna åtgärder uppdelade per finansjär

Kostnadsläge 2016

Utveckling av Karlskrona stadstrafik	Totalt: 4,0 mnkr ramökning från 2017
	Karlskrona kommun(58%): 2,32 Mkr
	Landstinget (42%) 1,68 Mkr
Utbyggnad Öresundståg helg	Totalt: 3,0 mnkr ramökning från 2017
	Landstinget(50,0%): 1,50 Mkr
	Karlshamns kommun(10,2%) 306 Tkr
	Karlskrona kommun(20,9%) 627 Tkr
	Olofströms kommun(4,2%) 126 Tkr
	Ronneby kommun(9,2%) 276 Tkr
	Sölvesborgs kommun(5,5%) 165 Tkr
Utveckling av Karlshamns stadstrafik	Totalt 3,0 mnkr ramökning från 2018
	Karlshamns kommun(58%): 1,74 Mkr
	Landstinget (42%) 1,26 Mkr

TVå tågavg. /tim Karlshamn - Karlskrona Totalt 21,5 mnkr ramökning från 2022

Vid en förlängning av trafiken från Karlshamn till Karlskrona är det främst Ronneby och Karlskrona tillsammans med Landstinget som påverkas av utökade kostnader. Trafikupplägg i denna beräkning bygger på samma trafikupplägg som dagens Pågatågstrafik. Bedömningen av nettokostnadsökning per kommun och år påverkas av vilket trafikupplägg som väljs och hur trafikens olika delkostnader utvecklas fram till trafikstart.

Landstinget	10,7 Mkr
Karlskrona kommun	7,4 Mkr
Ronneby kommun	3,2 Mkr
Karlshamns kommun	26 Tkr
Sölvesborgs kommun	15 Tkr
Olofströms kommun	11 Tkr

Övriga åtgärder marknadsandelsmål. Totalt 3,9 mnkr årlig nettokostnadsökn. från 2017

En beräkning av vad marknadsandelsmålet kostar i form av nya resurser utöver de planerade trafiksatsningarna är med många osäkra faktorer inte möjlig att göra i detalj. Det som är mycket avgörande är att en handlingsberedskap finns för att snabbt sätta in åtgärder när möjligheter öppnas för att nå nya resenärer och anpassa trafiken efter behov som uppkommer kontinuerligt. Det som kan konstateras är att rörligheten och därmed antalet resor i samhället har ökat stadigt, vilket är positivt och viktigt för utvecklingen, men gör också en kraftig andelsökning av kollektivtrafiken till ett tufft mål.

Hur har vi då tagit fram denna bedömning av årlig kostnadsökning för kollektivtrafiken? Vi börjar med några antaganden

- Dagens beläggning som är hög i Blekinge jämfört med andra regioner förblir oförändrad
- Kostnad per resa är oförändrad vilket är optimistiskt då nya resenärer normalt kräver större insatser än befintliga
- Ökning av nettokostnad för trafiken motsvarar ökning av antalet resor
- **Storleken på resandeökningen med kollektivtrafiken för att nå ökning av kollektivtrafikens marknadsandel från beror på bilresandets utveckling**
- Enligt Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering 2018 - 2029 ökar biltrafiken med mellan 16% och 25% fram till 2030 där den lägre nivån innebär att ekonomiska styrmedel har satts in för att minska biltrafikens ökning.

I beskrivningen nedan visas genomförda och planerade trafiksatsningar sedan 2013 samt hur dessa har påverkat och kommer att påverka kostnaderna (Nettokostn. exkl. index i 2014 års kostnadsläge)

<u>Åtgärder</u>	<u>Nettokostnad År</u>	
<u>Genomförda åtgärder</u>		
Krösatåg	15 mnkr	2013
Pågatågsatsning	14 mnkr	2014
<u>Nettokostnad 2014:</u>	183 mnkr	
<u>Beslutade ej genomförda åtgärder</u>		
Snabbturer Öresundståg	7 mnkr	2016
<u>Föreslagna åtgärder i detta program</u>		
Utveckling av Karlskrona stadstrafik	4 mnkr	2017
Utbyggnad Öresundståg helg	3 mnkr	2017
Utveckling av Karlshamns stadstrafik	3 mnkr	2018
<u>Två tågavgångar per timme Kh-Kna</u>	<u>21 mnkr</u>	<u>2022</u>
Totalt genomförda och planerade trafiksatsningar:	67 mnkr	

Ökning av kollektivtrafiken som krävs för att nå en ökad marknadsandel till 2030 beroende på biltrafikens utveckling med redovisade antaganden

Utöver planerade satsningar enligt ovan krävs kapacitetshöjningar och komplettering av utbud för att nå målet om en ökad marknadsandel. Om Trafikverkets prognos om ökat bilresande med mellan 16 procent och 25 procent till 2030 stämmer krävs ny kapacitet årligen för att kunna ta emot nya resenärer och därmed öka andelen resor i kollektivtrafiken. Det som mest skrämmar bilister från att välja kollektivtrafiken är trängsel. Anpassning av kapacitet och andra åtgärder för att möta ökad efterfrågan måste ske kontinuerligt och med kort varsel, vilket innebär en årlig ökning av bidraget med 3,9 miljoner kr, motsvarande 0,8 procent av verksamhetens omslutning. Åtgärderna är nödvändiga för att öka konkurrenskraften i linje med programmets ambitioner samt för att anpassa resurserna till ökat resande till följd av Sveriges åtaganden i klimatavtalet Cop21.

Fördelning av dessa kostnader beror på trafiksatsningarnas art och var dessa genomförs. En fördelning enligt 2014 års bokslut kan dock ge en bild av vilken årlig kostnadsökning som genomsnittligt kan bli aktuell för respektive finansjär:

Landstinget	1,8 mnkr
Karlskrona kommun	1,2 mnkr
Ronneby kommun	250 tkr
Karlshamns kommun	320 tkr
Sölvesborgs kommun	230 tkr
Olofströms kommun	100 tkr

Kraft att vilja. Tillsammans är det möjligt.

Vi inspirerar, skapar tillfällen att mötas och stärker Blekinge i Sverige och Europa.

Tillsammans med våra medlemmar - Blekinges kommuner och landsting - arbetar vi för att göra det ännu mer attraktivt att besöka, leva och verka i vår region.



Region Blekinge, Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona
Tel 0455-30 50 00 | E-post kansli@regionblekinge.se
www.regionblekinge.se