



Bilagor 1-6

Trafikförsörjningsprogram 2024-2031

Innehållsförteckning

1	Bilaga 1 – Barnrättslig reflektion.....	3
2	Bilaga 2 - Kollektivtrafikresande i Blekinge	6
3	Bilaga 3 – Tillgänglighetsanpassning och servicenivå	7
4	Bilaga 4 – Samverkansavtal	13
5	Bilaga 5 – Allmän trafikplikt.....	16
6	Bilaga 6 – Definitioner och begrepp	17

1 Bilaga 1 – Barnrättslig reflektion

Frågan som ska prövas
Ärende: Trafikförsörjningsprogram Blekinge 2024 - 2031
Ansvarig: Mona Glans Övriga deltagande vid bedömning 230503: Mattias Andersson, Jakob Emander, Magnus Forsberg, Anna-Lena Malm, Jenny Rydqvist och Hans Sahlin

Beskriv aktuellt ärende/vilken fråga ska prövas
<i>Vilket /vilka barn gäller prövningen?</i> <i>Beskriv aktuellt ärende/vilken fråga ska prövas:</i> Prövningen gäller alla barn i Blekinge och de som besöker oss vilka kan beröras av de föreslagna åtgärderna i Trafikförsörjningsprogrammet och hur barnens rättigheter tas om hand i planeringen och utförandet av kollektivtrafiken. Programmet innehåller ambitioner, prioriteringar, mål och riktlinjer för kollektivtrafiken under beskriven period.

Vilka barn berörs? Inga barn får diskrimineras (artikel 2)
<i>Kunskap om människors olikheter bör vara en självklar utgångspunkt i all verksamhetsplanering. Hur tas hänsyn till barnets rätt till likvärdiga villkor samt att inte barnet diskrimineras på någon grund?</i> I det stora hela berörs alla barn i Blekinge och de barn som besöker länet själva eller i sällskap med andra. Kollektivtrafiken berör alla barn oavsett om man är regelbunden användare eller inte. Kollektivtrafiken, inklusive system för information och biljetthantering ska vara tillgänglig för alla barn oavsett fysiska eller mentala funktionsvariationer. Särskild kollektivtrafik kompletterar vid behov. Skolskjuttrafik ingår inte i berörd kollektivtrafik.

Barnets bästa ska bedömas och beaktas (artikel 3)

På vilket sätt tas hänsyn till barnens bästa?

Kollektivtrafiken, inklusive åtgärderna som föreslås i detta dokument, bidrar till en bättre regional tillgänglighet. Genom samverkan med planering av hållplatser, stationer, gång- och cykelvägar samt kommunens fysiska planering ges förbättrade möjligheter för barn att på ett säkert sätt transportera sig. Region Blekinge är dock beroende av kommuner och andra externa partners för att denna utveckling ska kunna optimeras. Åtgärderna i detta program syftar till att barn, och andra resenärsgrepp, ska kunna transportera sig på ett säkert och effektivt sätt. Biljettpriser är särskilt anpassade till kundgruppen barn.

Alla barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling (artikel 6)

På vilket sätt tas hänsyn till barnens rätt till liv, utveckling och bästa uppnåeliga hälsa?

Programmet bidrar dels till det utpekade klimatmålet genom att stärka attraktiviteten för kollektivtrafiken vilket ska leda till minskade utsläpp av växthusgaser och lokala luftförorenande utsläpp. Samplanering med gång och cykel ger mer fysisk rörelse som stärker folkhälsan. Kollektivtrafiken ska främja det sociala livet i samhället genom att underlätta möten för alla. Barn är en av de grupper som inte har möjlighet att köra bil varför ett transportsystem där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras är särskilt viktigt. Kollektivtrafiken främjar jämlikheten i samhället. Barnens utveckling beror också på tillgänglighet till utbildning där kollektivtrafiken har en viktig roll.

Barnets delaktighet (artikel 12)

På vilket sätt har barn varit delaktiga? (Hur många och vilka barn?) Om barnen inte varit delaktiga, förklara varför! Har barnets rätt till åldersanpassad information tillgodosetts?

Under framtagandet av programmet har samråd med olika grupper varit en central del av processen. I dialogen med resenärerna inbjöds och deltog en grupp med representanter från olika delar av Blekinge med olika kön och ålder inklusive barn. Även andra grupper har tagit upp barnens intressen och behov vilka är viktiga för kollektivtrafikens attraktivitet. Blekingetrafiken och regional utveckling har löpande dialog med skolor där barns behov är centrala.

Andra relevanta artiklar i barnkonventionen

Finns det andra relevanta artiklar i barnkonventionen som beslutet bör förhålla sig till?

Enligt vår bedömning är inte andra artiklar relevanta gällande barns rättigheter och behov.

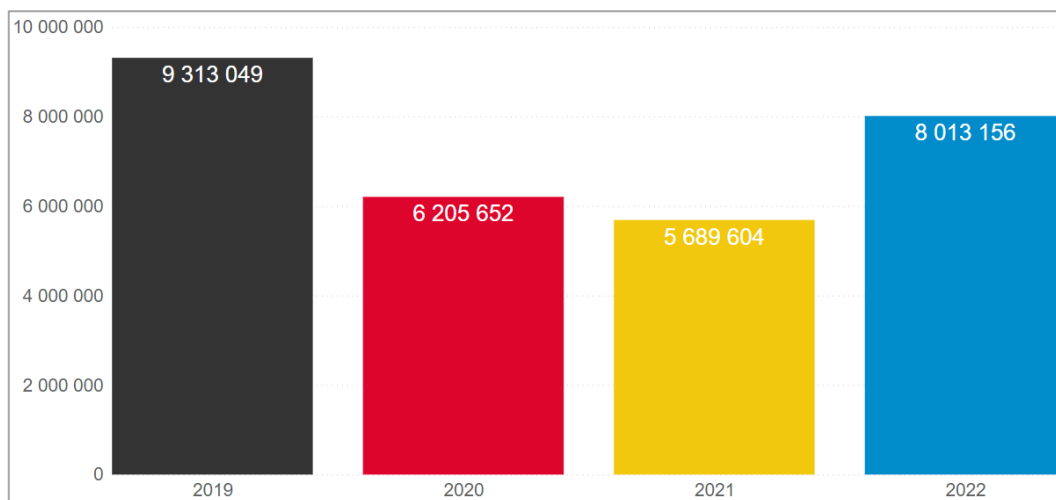
Summering av hur beslutet förhåller sig till barnkonventionen

Hur stämmer beslutet överens med barnkonventionen? Finns det eventuella utmaningar ur ett barnrättsperspektiv?

Planen stämmer överens med barnkonventionen i den mån att majoriteten av åtgärderna som föreslås i planen bedöms ge positiva effekter för barn i Blekinge och vi ser inte att några åtgärder ger negativa effekter. Sammanfattningsvis bedöms planen ge följande effekter så direkt eller indirekt påverkar barn:

- Förbättrad trafiksäkerhet på de regionala vägarna genom trafiksäkerhetsåtgärder
- Förbättrade möjligheter för kollektivt resande genom satsningar på järnvägen och på den övriga kollektivtrafiken
- Förbättrade möjligheter till mobilitet genom fler cykelvägar vilket ger bättre möjlighet för barn att på ett säkert, hälsosamt och självständigt sätt transportera sig kortare sträckor. Detta kan också bidra till att barn blir mer aktiva vilket i sin tur stärker folkhälsan
- Överlag förbättrade möjligheter för hållbart resande och således mindre klimatpåverkan från transportsektorn.

2 Bilaga 2 - Kollektivtrafikresande i Blekinge



2.1 Bakgrund och utgångsläge

Fram till år 2019 var resandeutvecklingen i Blekinge stabil. Mellan år 2016–2019 var resandet strax över eller under 9,3 miljoner resor. Generellt fördelas de stora resandevolymer mellan buss och tåg. Busstrafiken står för 70–75 procent och tågtrafiken står för 20–25 procent. Skärgårdstrafik och beställningstrafik (närtrafik, sjukresor och färdtjänstresor) står för 2–3 procent vardera.

Inom busstrafiken är det stadstrafiken som står för majoriteten av resandet – 75–80 procent av alla resor med buss görs med stadstrafik. Regiontrafiken, som kör ute på landsbygden och mellan kommunerna, står för omkring 15 procent. Kustbusstrafiken står för de sista 5 procenten av bussresandet.

Öresundståg står för 80 procent av resandet med tågtrafiken, Pågatåg och Krösatåg står för omkring 10 procent vardera.

2.2 Resandeutveckling

När Covid-19 slog till i början på 2020 drabbades allt resande med kollektivtrafiken. På helåret minskade resandet med över 30 procent under 2020, och under 2021 minskade det ytterligare. Hårdast slog det mot resandet med regionbuss, som minskade med 45 procent.

Framförallt var det kunderna som före pandemin hade rest sporadiskt med kollektivtrafiken som slutade resa. De kunder som reste kollektivt ofta fortsatte att resa, men i lägre omfattning. Även det längre resandet, över kommun- och länsgräns, påverkades negativt.

När samhället började öppna upp igen återhämtade sig resandet starkt och snabbt. Redan i mars 2022, mindre än en månad sedan Covid-19 inte längre klassades som en pandemi, var resandet endast 10 procent lägre än motsvarande månad 2019.

Resandet har sedan dess sakta men säkert ökat, och ligger i skrivande stund ungefär 5 procent under resandet för 2019. Stadstrafiken fortsätter att vara motorn för kollektivtrafikresandet i Blekinge, och står, tillsammans med Öresundståg, för en stor del av återhämtningen av resandet.

3 Bilaga 3 – Tillgänglighetsanpassning och servicenivå

3.1 Tillgänglighetsanpassning

Som följd av att resandet varierar förändras antalet resor per hållplats över tid. Arbetet med att tillgänglighetsanpassa hållplatser, stationer och bryggor utförs i samverkan med Trafikverket och kommuner och en fastställd ansvarsfördelning är framtagen.

Redovisning av hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn	Antal
Totalt antal hållplatser i Blekinge	141
Antal tillgänglighetsanpassade hållplatser	130
Antal tillgänglighetsanpassade hållplatser som är bytespunkter	23

3.2 Servicenivå

Vid hållplatser med fler än 20 påstigande per dag är ambitionen att hålla en normal servicenivå. Blekingetrafiken har fyra nivåer för service – där nivån avgörs dels av fysiska förutsättningar, dels av antalet resenärer. Låg servicenivå innebär att samtliga fysiska tillgänglighetskrav är uppnådda.

Redovisning av servicenivåer vid hållplatser				
	Hög servicenivå	Normal servicenivå	Låg servicenivå	Ingen servicenivå
Hög kantsten	X	X	X	
Kontrastmarkering	X			
Nivåfri anslutning till omgivande gång och cykelvägnät	X	X	X	
Väderskydd	X	X		
Sittbänk	X	X		
Köpinformation	X	X		
Linjekarta	X	X		
Belysning	X			
Realtid	X			

Cykelparkering	X			
Pendlarparkering				
Taktila stråk				

På blekingetrafiken.se finns en sökfunktion för kunden som visar vilka tillgänglighetsanpassningar som finns på en hållplats. Många hållplatser har mer utrustning än vad kraven för de olika nivåerna anger. Taktila stråk ingår t.ex. ofta vid nybyggnad med plattform.

3.3 Redovisning av tillgänglighetsanpassade hållplatser

I förteckningen nedan visas vilka hållplatser och bytespunkter i Blekinge län som är tillgänglighetsanpassade. Informationen visar också vilka av dessa som används som byteshållplatser.

3.4 Hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn 2022

Bytespunkt är markerad med gult

<u>Hållplats</u>	<u>Kommun</u>	<u>Tillgänglighetsanpassning</u>
Asarum kyrka	Karlshamn	Huvudläge
Asarum Storgatan	Karlshamn	Alla Lägen
Campus Östra Piren	Karlshamn	Alla lägen
Centrum väst	Karlshamn	Alla Lägen
Centrum öst	Karlshamn	Alla Lägen
City Gross	Karlshamn	Alla Lägen
Fridhem	Karlshamn	Alla Lägen
Froarpsvägen	Karlshamn	Alla Lägen
Halda	Karlshamn	Alla Lägen
Hästaryd	Karlshamn	Alla Lägen
ICA Maxi Janneberg	Karlshamn	Alla Lägen
Janneberg	Karlshamn	Alla Lägen
Karlshamns resecentrum	Karlshamn	Alla Lägen
Kreativum	Karlshamn	Alla Lägen
Mörrum Bygatan	Karlshamn	Alla Lägen
Mörrum Stationsvägen	Karlshamn	Alla Lägen
Mörrums kyrka	Karlshamn	Alla Lägen
Nya Stan	Karlshamn	Alla Lägen

Offerkällan	Karlshamn	Alla Lägen
Prästslätten	Karlshamn	Alla Lägen
Pukaviks rondell	Karlshamn	Alla Lägen
Recordvägen	Karlshamn	Alla lägen
Sjukhuset	Karlshamn	Alla Lägen
Sjukhuset Länsmansvägen	Karlshamn	Alla Lägen
Svängsta centrum	Karlshamn	Alla Lägen
Väggaskolan	Karlshamn	Huvudläge
Österslättskolan	Karlshamn	Alla Lägen
Östralycke	Karlshamn	Alla Lägen
Af Chapmangymnasiet	Karlskrona	Alla Lägen
Alamedan	Karlskrona	Huvudläge
Almvägen	Karlskrona	Alla Lägen
Amiralen	Karlskrona	Alla Lägen
Amiralitetstorget	Karlskrona	Huvudläge
Ankaret	Karlskrona	Alla Lägen
Annebo	Karlskrona	Alla Lägen
Backabo	Karlskrona	Alla Lägen
Bastasjö	Karlskrona	Alla Lägen
Benabacken	Karlskrona	Alla Lägen
Bergåsa centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Bergåsa station	Karlskrona	Alla Lägen
Campus Gräsvik	Karlskrona	Alla Lägen
Carlandravägen	Karlskrona	Alla Lägen
Carlemansvägen	Karlskrona	Alla lägen
Chapmansplan	Karlskrona	Ej anpassad
Drottninggatan	Karlskrona	Alla Lägen
Ekeberg	Karlskrona	Alla Lägen
Ekholmen	Karlskrona	Alla Lägen
Galgamarkstrappan	Karlskrona	Alla Lägen
Gullaberg	Karlskrona	Alla Lägen
Gullberna	Karlskrona	Alla lägen
Harry Martinsons v	Karlskrona	Ej anpassad
Holmsjö	Karlskrona	Alla lägen
Hultvägen	Karlskrona	Huvudläge

Hässlegårdens förskola	Karlskrona	Huvudläge
Hästö	Karlskrona	Alla Lägen
Intagsvägen	Karlskrona	Alla Lägen
Jämjö centrum	Karlskrona	Alla lägen
Jämjö Parkvägen	Karlskrona	Alla lägen
Järvägen	Karlskrona	Alla Lägen
Karlskrona centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Klakebäcksvägen	Karlskrona	Alla Lägen
Kronotorp	Karlskrona	Ej anpassad
Kungsmarken A-huset	Karlskrona	Alla lägen
Kungsmarken A-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsmarken B-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsmarken B-huset	Karlskrona	Alla Lägen
Kungsmarken centrum	Karlskrona	Huvudläge
Kungsmarken C-huset	Karlskrona	Alla lägen
Kungsplan	Karlskrona	Alla Lägen
Kvarngatan	Karlskrona	Alla Lägen
Landsvägsgatan	Karlskrona	Alla lägen
Lindesnäs	Karlskrona	Alla Lägen
Lokstallarna	Karlskrona	Alla lägen
Lyckeby centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Lyckeby Slottsbacken	Karlskrona	Alla lägen
Långö	Karlskrona	Ej anpassad
Marieberg	Karlskrona	Alla lägen
Motellet	Karlskrona	Alla Lägen
Mörtövägen	Karlskrona	Huvudläge
NKT Arena Karlskrona	Karlskrona	Alla Lägen
Norra Hässlegården	Karlskrona	Ej anpassad
Nättraby centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby E22	Karlskrona	Alla Lägen
Nättraby hörnet	Karlskrona	Alla lägen
Nättraby skola	Karlskrona	Ej anpassad
Polhemsgatan	Karlskrona	Alla Lägen
Ramdala	Karlskrona	Alla Lägen
Rosenholm	Karlskrona	Alla lägen

Roslundavägen	Karlskrona	Alla Lägen
Polhemsgatan Karlskrona	Karlskrona	Huvudläge
Ramdala	Karlskrona	Alla Lägen
Rosenholm	Karlskrona	Alla Lägen
Roslundavägen Nättraby	Karlskrona	Alla Lägen
Rödeby centrum	Karlskrona	Alla Lägen
Rödebyholm	Karlskrona	Alla Lägen
Rödebyskolan	Karlskrona	Alla Lägen
Saltö	Karlskrona	Alla lägen
Saltö torg	Karlskrona	Huvudläge
Spandelstorp	Karlskrona	Alla Lägen
Spandelstorpsskolan	Karlskrona	Alla Lägen
Sparre	Karlskrona	Huvudläge
Stadsträdgården	Karlskrona	Alla Lägen
Stationsvägen	Karlskrona	Huvudläge
Sturkövägen	Karlskrona	Alla Lägen
Sunnadal	Karlskrona	Alla lägen
Södra Hässlegården	Karlskrona	Alla Lägen
Toras väg	Karlskrona	Ej anpassad
Torskors	Karlskrona	Alla lägen
Trastvägen	Karlskrona	Alla lägen
Tullskolan	Karlskrona	Huvudläge
Uranvägen	Karlskrona	Ej anpassad
Varvet	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö	Karlskrona	Alla lägen
Verkö färjeterminalen	Karlskrona	Ej anpassad
Verkö industriområde	Karlskrona	Alla Lägen
Östra Torp	Karlskrona	Alla lägen
Gamla torg	Olofström	Alla Lägen
Jämshög	Olofström	Huvudläge
Olofströms resecentrum	Olofström	Alla lägen
Olofströms station	Olofström	Alla Lägen
Almvägen	Ronneby	Alla Lägen
Björkvägen	Ronneby	Alla lägen
Brandstationen	Ronneby	Alla Lägen

Fanjunkarevägen	Ronneby	Huvudläge
Gamla Hulta	Ronneby	Alla Lägen
Gångbrogatan	Ronneby	Alla lägen
Hjorthöjden	Ronneby	Alla Lägen
Kallinge F17	Ronneby	Alla Lägen
Kallinge kyrka	Ronneby	Alla Lägen
Kallinge skola	Ronneby	Huvudläge
Kallinge torg	Ronneby	Alla Lägen
Knut Hahnsskolan	Ronneby	Alla Lägen
Lindvägen södra	Ronneby	Alla Lägen
Listerby E22	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby resecentrum	Ronneby	Alla Lägen
Ronneby torg	Ronneby	Ej anpassad
Stadshuset Maxi	Ronneby	Alla lägen
Älgbacken	Ronneby	Alla Lägen
Hästtorget	Sölvesborg	Alla Lägen
Klosterplan	Sölvesborg	Alla Lägen
Mjällby centrum	Sölvesborg	Alla Lägen
Nexövägen	Sölvesborg	Alla Lägen
Sölvesborg Resecentrum	Sölvesborg	Alla Lägen

4 Bilaga 4 – Samverkansavtal

Inför regionbildningen 2019 skrevs ett samverkansavtal gällande kollektivtrafiken mellan dåvarande Blekinge Läns Landsting och kommunerna i Blekinge. Avtalet hanterar respektive parts ansvar för olika delar av kollektivtrafiken inklusive främjande av kollektivtrafiken i samhällsplaneringen i stort. Avtalet hanterar också finansieringen av olika delar av kollektivtrafiken. Efter detta avtal har även en fördjupande överenskommelse gjorts gällande detaljavgrensning avseende kollektivtrafikens infrastruktur.

Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Blekinge Län

4.1 Parter

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

4.2 Bakgrund och syfte

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

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

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

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

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

4.3 Kollektivtrafikmyndighetens ansvar

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

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

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

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

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

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

4.4 Gemensamma utgångspunkter för kollektivtrafikens utveckling

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

4.5 Finansiering

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

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

Dessa framgår av bilaga till detta avtal

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

4.6 Tillköp

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

4.7 Former för samverkan

För den övergripande politiska styrningen av kollektivtrafiken svarar Regionfullmäktige. För beredning, förankring och samordning i kommunerna finns ett inrättat Samverkansråd med företrädare från landstinget/regionen och kommunerna för att säkerställa inflytande i beredningsprocessen. Kollektivtrafikgruppen med företrädare från kommunerna, Region Blekinge och Trafikverket finns för att ventilera och diskutera kollektivtrafikfrågor. Dessutom har en trafiknämnd inrättats i Region Blekinge. Reglemente för trafiknämnden framgår av bilaga.

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

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

5 Bilaga 5 – Allmän trafikplikt

Här följer en beskrivning av befintliga beslut om allmän trafikplikt vid tidpunkten januari 2023. Besluten uppdateras löpande och finns i sin helhet på Region Blekinges hemsida. RKM är en förkortning för Regionala kollektivtrafikmyndigheten.

5.1 Busstrafik i Blekinge, RS 221207

I Blekinge är all busstrafik belagd med allmän trafikplikt med undantag för flygbusstrafiken till Ronneby Airport som upprätthålls i kommersiell regi. Flygbusstrafiken är vital för Blekinges utveckling varför trafikens kvalitet och utveckling följs för att vid behov kunna återföras till styrning via avtal.

Busstrafik över länsgräns mot Skåne, Region Skåne 191016

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Skåne och har tagits av Skånes RKM efter godkännande av Blekinge.

Busstrafik över länsgräns mot Kalmar län, RS 221207

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Kalmar och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från myndigheten i Kalmar län.

Busstrafik över länsgräns mot Kronobergs län, RS 221207

Beslutet avser all befintlig busstrafik mellan Blekinge och Kronobergs län och har tagits av Blekinges RKM efter godkännande från motsvarigheten i Kronobergs län.

Tågtrafik över länsgräns mot Kalmar län, Region Kalmar 200826

Beslutet avser all befintlig tågtrafik mellan Blekinge och Kalmar län och har tagits av Kalmars RKM efter godkännande från Blekinge.

Tågtrafik över länsgräns mot Skåne, Region Skåne 180312

Beslutet avser all befintlig tågtrafik mellan Blekinge och Skåne och har tagits av RKM/Regionala utvecklingsnämnden i Region Skåne

Skärgårdstrafik i Blekinge, RS 161214

I Blekinge är all skärgårdstrafik belagd med allmän trafikplikt.

6 Bilaga 6 – Definitioner och begrepp

Begrepp	Definition
Allmän kollektivtrafik	Linjelagd och anropsstyrd kollektivtrafik som är tillgänglig för allmänheten.
Allmän trafikplikt	Krav som den regionala kollektivtrafikmyndigheten definierar eller fastställer för att sörja för kollektivtrafik av allmänt intresse. Trafiken är sådan att ett trafikföretag inte skulle ha något intresse av att bedriva den kommersiellt utan att få viss ersättning, eller åtminstone inte i samma omfattning eller på samma villkor
Anropsstyrd trafik	Ett samlingsbegrepp för kollektivtrafik som enbart körs om någon bokar en resa.
Hållbara drivmedel	Drivmedel som uppfyller krav i lagen om hållbarhetskriterier och drivmedelslagen, inkluderar även el.
Kommersiell trafik	Trafik som inte regleras genom avtal med offentliga organisationer. Kommersiell trafik bedrivs av ett trafikföretag på rent marknadsmässiga grunder och finansieras helt genom biljettintäkter
Regional kollektivtrafikmyndighet	I Blekinge län är Region Blekinge regional kollektivtrafikmyndighet, i enlighet med 2 kapitlet, 2 § kollektivtrafiklagen (2010:1065).
Regional kollektivtrafik	Kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller, om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov. I begreppet regional kollektivtrafik ingår även kollektivtrafik på vatten.
Strategiska noder	Strategiska noder är en prioritering av platser i Blekinge där utvalda servicekrav har uppfyllts. Förteckningen är ett verktyg i samordningen mellan kommun och region av den gemensamma planeringen.
Särskild kollektivtrafik	Särskild kollektivtrafik är ett begrepp som brukar användas för att beskriva trafik som inte är öppen för allmänheten utan som erbjuds en definierad målgrupp efter särskilt tillstånd/behörighet osv. Till särskilda persontransporter räknas: - Färdtjänst och riksfärdtjänst. - Arbets- och skolresor för personer med funktionsnedsättning. - Omsorgsresor och resor till daglig verksamhet i kommunal regi. - Sjukresor (som inte sker i ambulans, med egen bil eller med allmän kollektivtrafik). - Särskoleresor. - Skolskjuts som inte utförs i den allmänna kollektivtrafiken.
Tillgänglighet	Om inget annat anges används SKR:s definition och behandlar möjligheten för personer med funktionsvariationer att använda kollektivtrafiken. Såväl infrastruktur som fordon, information och teknisk utrustning bedöms utifrån tillgänglighetsperspektivet.
Trafikföretag	Offentligt eller privat företag, eller företagsgrupp, som bedriver kollektivtrafik.

