

Falkenberg
2019-04-02

*Samtliga kommuner i Halland
Region Halland*

REMISS

- **Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022**
- **Förslag till ny zonstruktur**

Hallandstrafiken AB översänder Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021–2022 samt förslag till ny zonstruktur för yttrande. Remissen av Kollektivtrafikplan 2020 och förslag till ny zonstruktur samordnas i samma utskick av Hallandstrafiken, remissvaren hanteras dock separat.

Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal framförallt kopplat till marknadsandel, resande och nöjdhet. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.

Enligt förslag till Kollektivtrafikplan föreslås under 2020 trafiksatsningar på 3,5 miljoner kronor netto, dvs trafikens totala kostnader inklusive biljettintäkter. Inom utblicken 2021-2022 föreslås trafiksatsningar på omkring 20 miljoner kronor netto fördelat på hela perioden. Om och när de föreslagna trafikobjekten kan genomföras är beroende av den ekonomiska utvecklingen för Hallandstrafiken samt utfallet av Region Hallands budgetprocess.

Förslag till ny zonstruktur

Dagens zonstruktur har tillämpats sedan tidigt 90-tal och var ändamålsanpassad för den tidens resande där resor i första hand skedde inom en kommun eller mellan två angränsande kommuner. Idag har möjligheterna att resa förändrats. Förutom ett ökat resande inom kommunen ökar även resandet längs kusten, både mellan angränsande kommuner men även över flera kommuner och över länsgräns. Av det totala resandet sker 76% inom länet, medan hela 24% sker från länet till angränsade län eller mellan två till Halland angränsande län.

Förslaget till ny zonstruktur innebär att Hallandstrafiken går från 27 zoner till 8 zoner, och har tagits fram under förutsättningen att den för Hallandstrafikens del ska ha liten, eller ingen påverkan på biljettintäkterna. Samt ge bra förutsättningar för fortsatt ökat resande.

De övergripande effekterna av den föreslagna zonstrukturen är:

- Zonstruktur anpassad efter dagens resandemönster. Nuvarande zonstruktur har brister baserat på att ursprungligen tillämpades för lokala resor inom en kommun eller mellan två angränsade kommuner.
- Den nya zonstrukturen bidrar till en önskad förenkling som tillgängliggör kollektivtrafiken.
- Större zoner bidrar till utökade resmöjligheter.
- Den framtagna zonstrukturen påverkar priset på periodbiljetter minst, vilket ligger i linje med uppdraget att bidra till bra arbets- och studiependling.

Remissvar skickas med e-post till adress: bjorn.stenback@hlt.se.
Svaret ska vara Hallandstrafiken tillhanda senast den 31 maj 2019.

HALLANDSTRAFIKEN AB



Andreas Almquist
VD



Daniel Modiggård
Trafikchef

HALLANDSTRAFIKEN AB

Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022

Remissversion 2019-03-29

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	2
2. Inledning	3
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland	3
Vad är Kollektivtrafikplan	3
3. Mål för kollektivtrafiken i Halland	4
Övergripande mål	4
Hallandstrafikens mål	5
4. Utveckling under 2018.....	7
Marknadsandel	8
Resande	9
Nöjdhet	19
Miljö	20
Övriga aktiviteter	21
5. Kommande aktiviteter 2020-2022.....	27
Trafikförändringar 2020.....	27
Trafikförändringar 2021-2022	36
Övriga aktiviteter	37
6. Ekonomi	39
7. Särskild kollektivtrafik.....	40
8. Bilagor	43
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2018.....	43
Bilaga 2: Infrastruktur 2018	46

1. Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2020 med utblick 2021-2022 är den åttonde i sitt slag som arbetats fram av Hallandstrafiken på uppdrag av Region Halland som är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Halland. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken.

Utifrån övergripande målbild är Hallandstrafikens vision att vara det bästa resvalet. Ett prioriterat mål för verksamheten är att nå en ökad marknadsandel. Uppföljning av utfallet görs för en rad olika nyckeltal inom delmålen förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet. Sett till utvecklingen under 2018 ökade marknadsandelen markant och nådde därmed uppsatt målbild på 17 procent. Även resandeutveckling visar på en positiv utveckling med en ökning på drygt 5 procent. När det gäller nöjdheten ligger denna oförändrad gentemot tidigare år och målbilden uppnås därför inte.

Under 2020 föreslås trafiksatsningar för 3,5 miljoner kronor netto. Bland annat föreslås en ny stationspendel i Laholm samt ökade resurser till linje 10 i Falkenberg. En fortsatt upprustning av kollektivtrafikens infrastruktur genom ombyggnation av hållplatser och utbyte av väderskydd är också prioriterat. Även inom området marknad och kommunikation läggs ytterligare resurser för att lyfta kännedomen och kunskapen om kollektivtrafiken som resalternativ. Inom utblicken 2021-2022 ses ett behov av att fortsatt möta resandeutvecklingen på Västkustbanan men också en utveckling av stadsbusstrafiken samt översyn av regionbusstrafikens utbud.

2. Inledning

Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland

Enligt den lag om kollektivtrafik som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det i varje län finnas en Regional Kollektivtrafikmyndighet. Ett viktigt syfte med lagen är att skapa bättre samordning mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering samt att skapa ett större politiskt inflytande över de strategiska beslut som fattas om kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndighetens ansvar är regional kollektivtrafik. Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller som sträcker sig över flera län med huvudsyftet att tillgodose resenärernas behov av resor avsedda för arbetspendling eller annat vardagsresande.

I lagen finns det krav på att det i varje län ska finnas ett Regionalt Trafikförsörjningsprogram och det finns även bestämmelser om vad ett sådant program ska innehålla. Programmet ska bland annat omfatta både en långsiktig, strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafikens omfattning på kortare sikt. Avvägning ska göras mellan vilken trafik som samhället ska ta ansvar för genom trafikplikt och vilken trafik som ska bedrivas på kommersiell grund. Lagens intention är att förenkla för kommersiella aktörer att komma in på kollektivtrafikmarknaden vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik för invånarna. I och med kollektivtrafiklagen är det fritt för kommersiella aktörer att utföra kollektivtrafik.

I rollen som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Halland vilket innefattar alla buss- och tågtrafik samt närtrafik. Bolaget Hallandstrafiken AB är helägt av Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Via uppdragsavtal har Hallandstrafiken också ansvaret för att upphandla och samordna färdtjänst i de halländska kommunerna, samt sjukresor på uppdrag av Region Halland. På uppdrag av regionen utförs även beställningsmottagning för de angivna resorna förutom färdtjänstresorna i Kungsbacka kommun. Hallandstrafiken utför på uppdrag av kommunerna även planering och samordning av skolskjutstrafik.

Vad är Kollektivtrafikplan

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal framförallt kopplat till marknadsandel, resande och nöjdhet. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.

3. Mål för kollektivtrafiken i Halland

Övergripande mål

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005–2020 med visionen "Halland – bästa livsplatsen". Tillväxtstrategin för Halland bygger på RUS:en med målet att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. I Tillväxtstrategin finns strategiska val och prioriteringar med koppling till kollektivtrafiken. Enligt Tillväxtstrategin ska kollektivtrafiken i Halland bidra till fortsatt regionförstoring såväl söderut som norrut. Kollektivtrafiken spelar också en viktig roll i skapandet av attraktiva stadsmiljöer genom exempelvis minskat behov av yta för biltrafik och renare luft. Kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att uppnå en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter. Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafik, infrastruktur samt samhälls- och bebyggelseplanering. Genom en ökad samverkan och samplanering kan dessa områden stärka varandra vilket gynnar en hållbar tillväxt i Halland.

Under 2016 antogs det nu gällande Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland vilket är det andra i sin ordning. I trafikförsörjningsprogrammet finns fastställda mål och principer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas i Halland. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från prioriteringar och mål i den Regionala utvecklingsstrategin samt Tillväxtstrategin. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken.

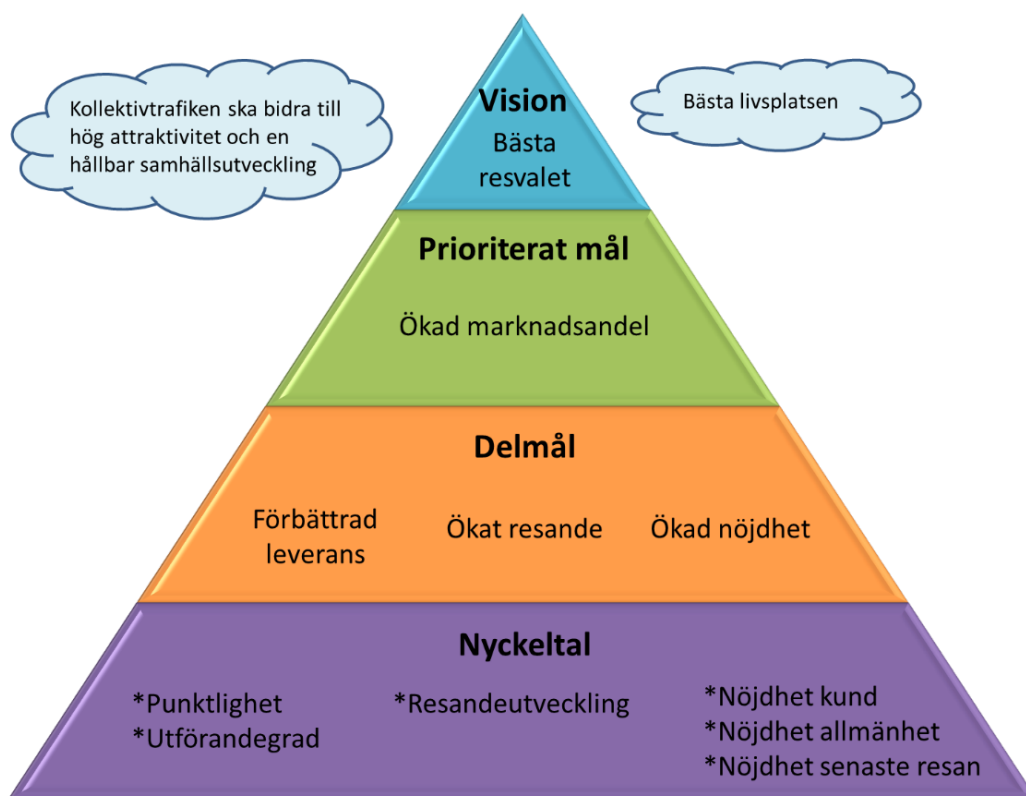


Styrande dokument för kollektivtrafiken i Halland

Hallandstrafikens mål

Hallandstrafikens vision är att vara det "bästa resvalet". Visionen är starkt kopplat till de övergripande målen och visionen hos Region Halland. Hallandstrafikens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, dvs plocka andelar från biltrafiken. Genom en ökad kollektivtrafikandel kan stora samhällsvinster uppnås. Delmålen förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet är avgörande för att nå en ökad marknadsandel. Till varje delmål finns mer specifika nyckeltal kopplade.

I kollektivtrafikplanen görs en årlig uppföljning av målbilden samt löpande i Hallandstrafikens månadsrapport. Genom en kontinuerlig måluppföljning med tillhörande analys kan lämpliga åtgärder vidtas för att exempelvis vända en negativ trend. Arbetet med målstyrning och viljan att ständigt förbättra verksamheten utgör en viktig del när Hallandstrafiken tillsammans med trafikföretagen följer upp och utvärderar den dagliga leveransen.



Hallandstrafikens målbild

Måluppföljning 2018

Årlig uppföljning av målen finns för marknadsandel, resandeutveckling och nöjdhet. Gällande leverans med fokus på punktlighet finns i nuläget inget generellt uttalat måltal då möjligheten att följa upp punktligheten i busstrafiken saknas. Att kunna mäta och följa upp punktligheten i busstrafiken är dock ett prioriterat område som Hallandstrafiken arbetar aktivt med för att lösa.

Sett till utvecklingen under 2018 ökade marknadsandelen markant och nådde därmed uppsatt målbild på 17 procent. Även resandeutveckling visar på en positiv utveckling med en ökning på drygt 5 procent. När det gäller nöjdheten ligger denna oförändrad gentemot tidigare år och målbilden uppnås därför inte.

Nyckeltal	Mål för nyckeltal 2018	Utfall 2018	Trend 2018/2017
Marknadsandel	17,0%	18,1%	
Resandeutveckling	+5,0%	+5,1%	
Nöjdhet			
• Kund	70%	61,7%	
• Allmänhet	60%	51,7%	
• Senaste resan	85%	81,2%	

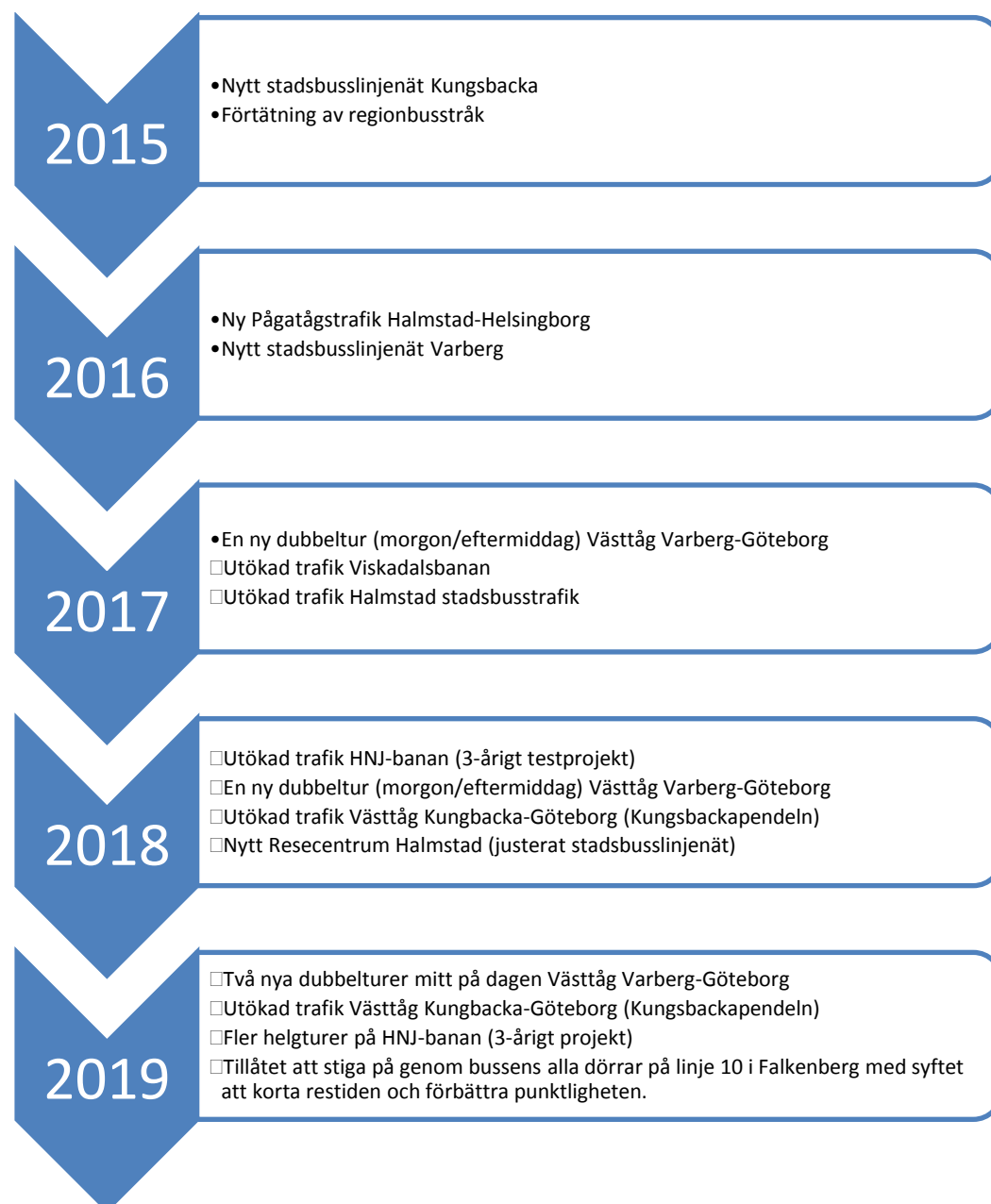
Mål för 2019-2020

I nedan tabell sammanfattas nyckeltalen samt utfallet för 2018 och med tillhörande målambition 2019-2020. Marknadsandelen förväntas ha en fortsatt positiv trend om än inte lika stor ökning som 2018 jämfört 2017. Även resandet förväntas fortsatt att öka omkring 5 procent för 2019 respektive 2020. En fortsatt ökning av marknadsandel och resandeutveckling kräver dock att tillräckliga resurser avsätts för kollektivtrafikens utveckling. Sett till nöjdheten har trenden under de senaste åren varit oförändrad. Hallandstrafiken bedriver dock ett successivt förbättringsarbete mot nöjdaste kunder i branschen 2020 vilket innebär att den offensiva målsättningen kvarstår för 2019 och 2020.

Nyckeltal	Utfall 2018	Mål för nyckeltal 2019	Mål för nyckeltal 2020
Marknadsandel	18,1%	19,0%	19,5%
Resandeutveckling	+5,1%	+5,0%	+5,0%
Nöjdhet*			
• Kund	61,7%	70,0%	85,0%
• Allmänhet	51,7%	60,0%	80,0%
• Senaste resan	81,2%	85,0%	90,0%

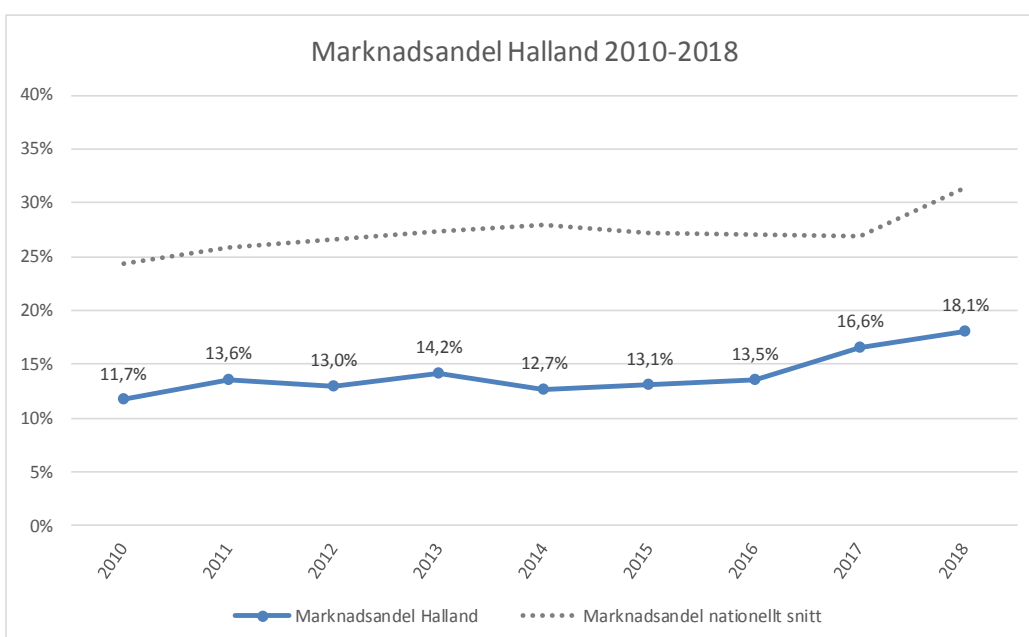
4. Utveckling under 2018

Följande avsnitt redovisar utvecklingen under de senaste åren för ett antal områden i verksamheten. Den allt högre marknadsandelen och det ökade resandet har till stor del möjliggjorts genom de senaste årens trafiksatsningar. Utöver trafiksatsningar har också mer resurser tillförts för upprustning av hållplatser genom bland annat ombyggnad och utbyte av väderskydd. Även marknadsföringen har intensifierats genom exempelvis fler genomförda prova på-kampanjer. Nedan visas de största trafiksatsningarna de senaste fem åren.



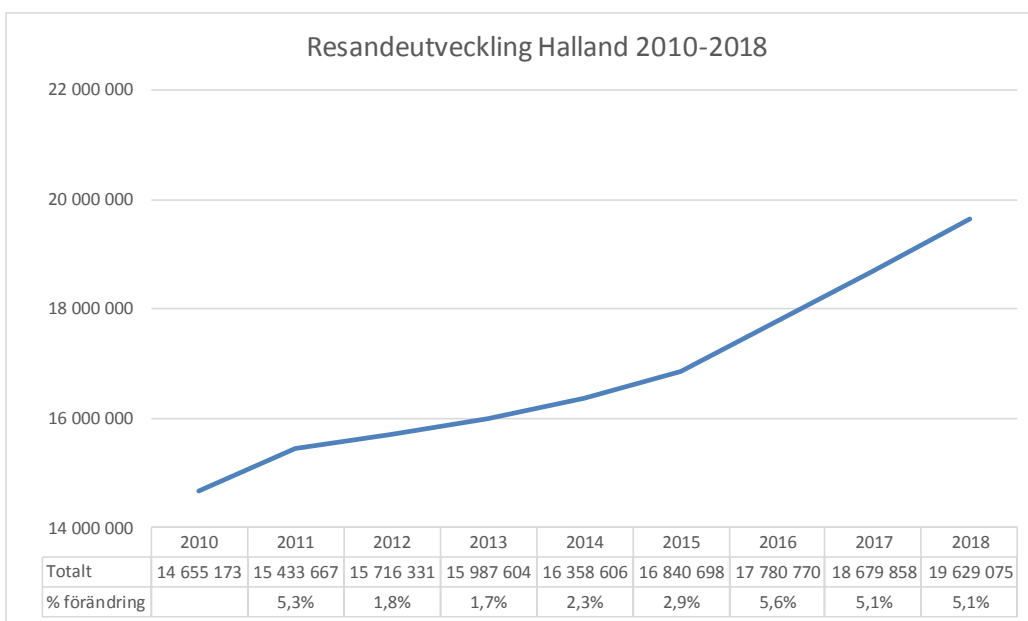
Marknadsandel

Marknadsandelen, dvs andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, har en fortsatt positiv trend. För 2018 nås en marknadsandel på 18,1 procent för Halland. Detta innebär att målet på 17 procent för 2018 nås med god marginal. En viss ökning bedöms ha skett på grund av förändrad mätmetod i det branschgemensamma mätverktyget Kollektivtrafikbarometern i vilken marknadsandelen följs upp. Motsvarande ökning finns också för det nationella snittet. Förändringen innebar att frågorna som bedömer marknadsandelen justerades och framförallt förändrades metoden för urval av respondenter vilket bedöms skapat vissa resultatskillnader jämfört tidigare metod för Kollektivtrafikbarometern. Tidigare var huvudsaklig metod för enkäten telefonintervju men med den omarbetade Kollektivtrafikbarometern utgörs en större del av webbenkäter. På nationell nivå har det konstaterats att den nya metoden bland annat fångar fler studerande, kvinnor och vaneresenärer.

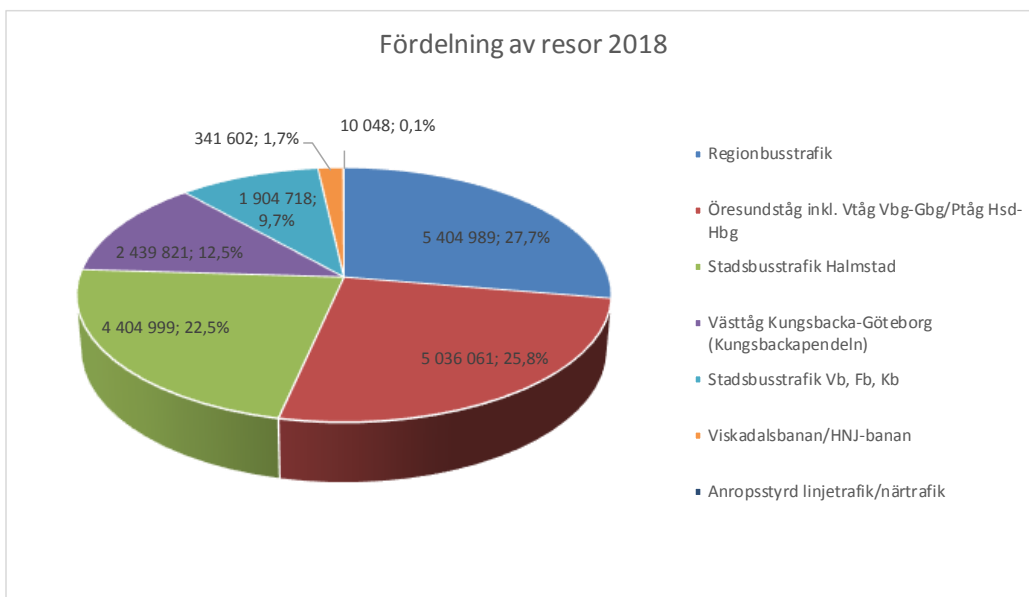


Resande

Vid jämförelse 2018 med 2017 ökade resandet med 5,1 procent. Därmed fortsätter den positiva trenden med en resandeökning på över 5 procent för tredje året i rad. Under 2018 genomfördes 19,6 miljoner resor med buss och tåg i Halland. Sett i det längre perspektivet, dvs 2018 jämfört 2010, är det framförallt tågtrafiken på Västkustbanan samt stadsbusstrafiken som bidragit till den positiva resandeutvecklingen.



Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg (Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) samt Halmstad stadsbuss för ungefär tre fjärdedelar av resandet. Återstående fjärdedel utgörs främst av Västtåg Kungälv-Göteborg (Kungälvapendeln) samt övrig stadsbusstrafik. Resandet på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) och Viskadalsbanan är förhållandevis litet sett till totalen med 1,7 procent av resorna.

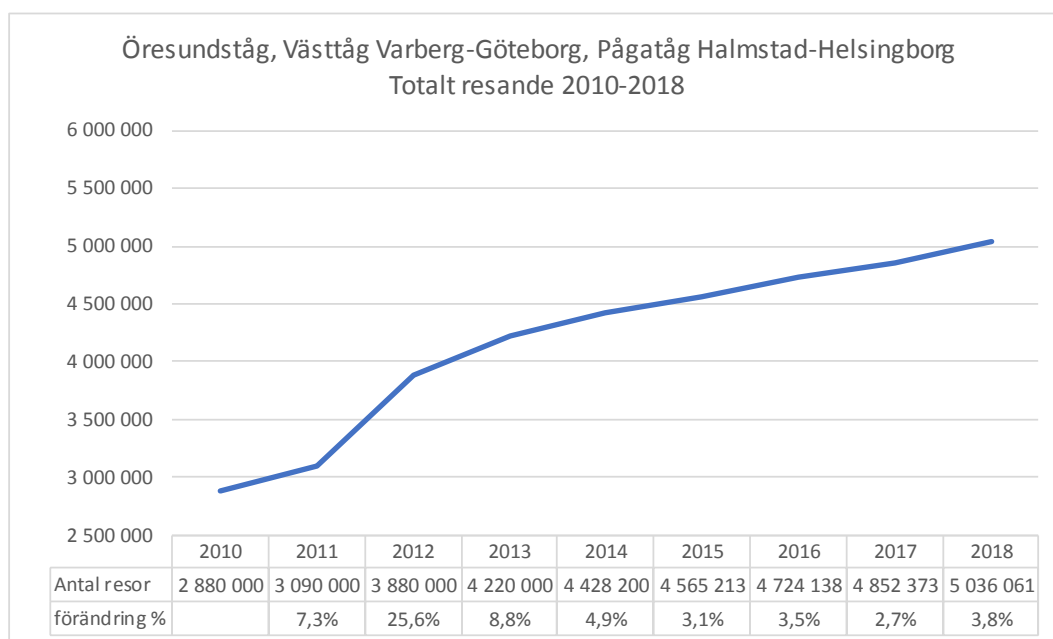


Tågtrafik

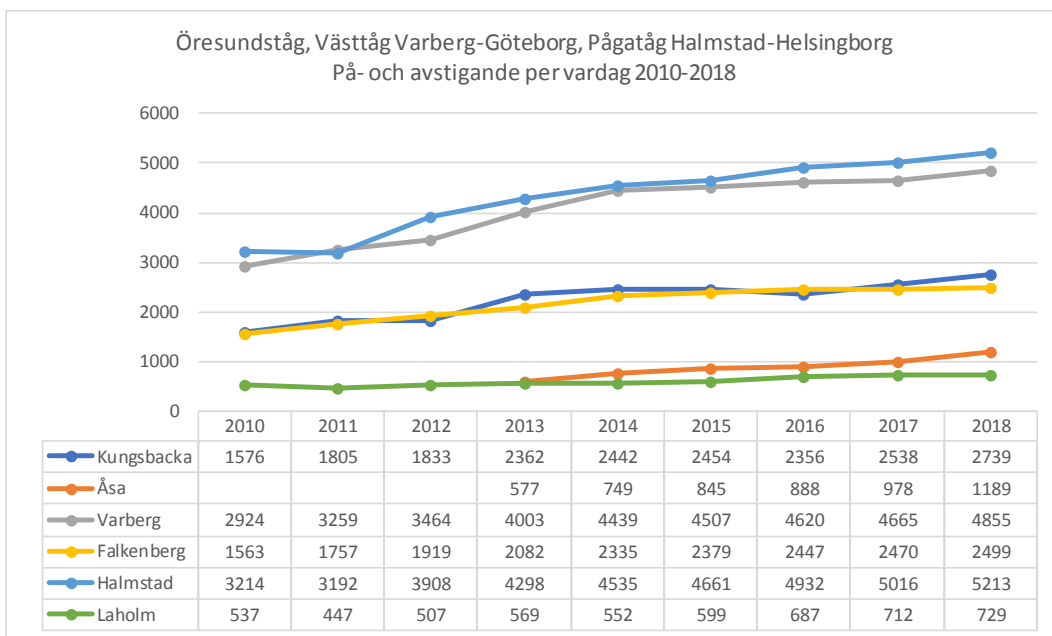
Väst kustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Väst kustbanan utgörs huvudsakligen av Öresundståg Göteborg-Halland-Malmö/Köpenhamn och Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln). Från december 2015 finns också Pågatåg mellan Halmstad och Helsingborg som trafikerar under morgon/eftermiddag och förstärker det totala turutbudet. Västtågen förstärker utbudet mellan Varberg-Göteborg med totalt fyra dubbelturer/vardag under morgon/eftermiddag samt dagtid. I redovisning av resandet på Väst kustbanan slås resandet för Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg och Västtåg Varberg-Göteborg samman då de tre tågsystemen kompletterar varandra utifrån tidtabell och uppehållsbild. Utöver Väst kustbanan trafikeras Viskadalsbanan med Västtågen Varberg-Borås och Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatågen Halmstad-Jönköping/Nässjö.

Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

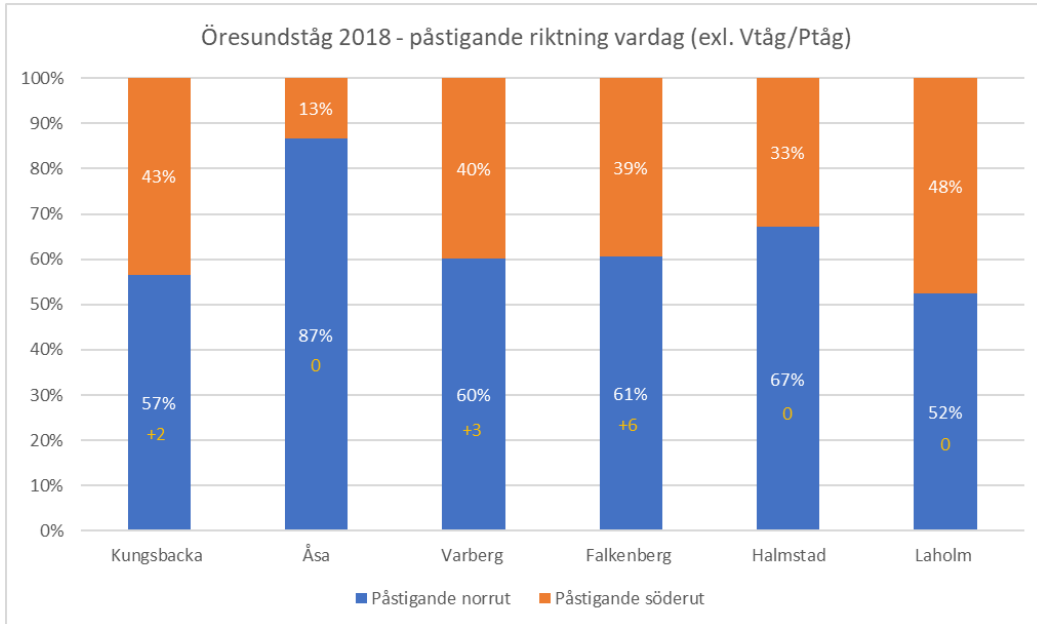
Under 2018 genomfördes ca 5 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2017 ökade resandet med 3,8 procent. Jämfört med 2010 har resandet ökat med 74,9 procent. Den alltjämt fortsatta resandeökningen har möjliggjorts genom en utökad trafik, dvs Pågatågstrafiken (december 2015) samt tillkommande Västtåg Varberg-Göteborg (2017, 2018, 2019).



I fördelningen antal på- och avstigande i Öresundstågssystemet (inräknat Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) är Halmstad och Varberg de klart största stationerna med ca 60 procent av resorna. Jämfört med 2017 ökar resandet för samtliga stationer. Störst procentuell ökning hade Åsa station som ökade med 21,6 procent jämfört 2017. Övriga stationer uppvisar en stabil ökning.

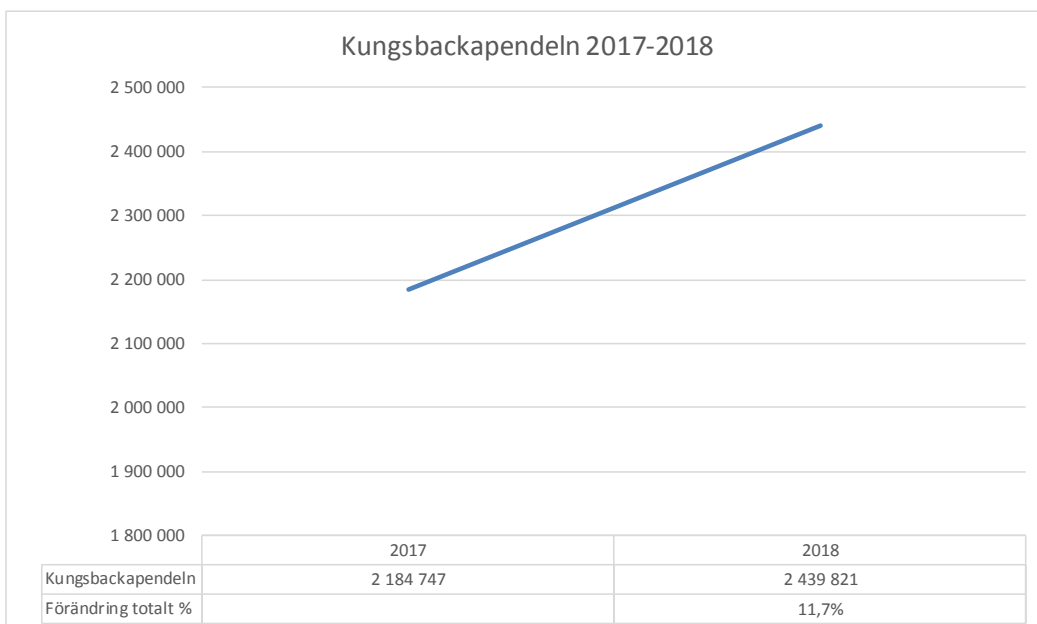


Andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning påvisar en tyngdpunkt riktning norrut, ca 63 procent. För Halmstad, Falkenberg och Varberg är det också en övervikt norrut med drygt 60 procent. För Kungsbacka och Laholm är resandefördelningen mer jämnt fördelad mellan norr och söder. Från Åsa reser närmare 90 procent norrut.



Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)

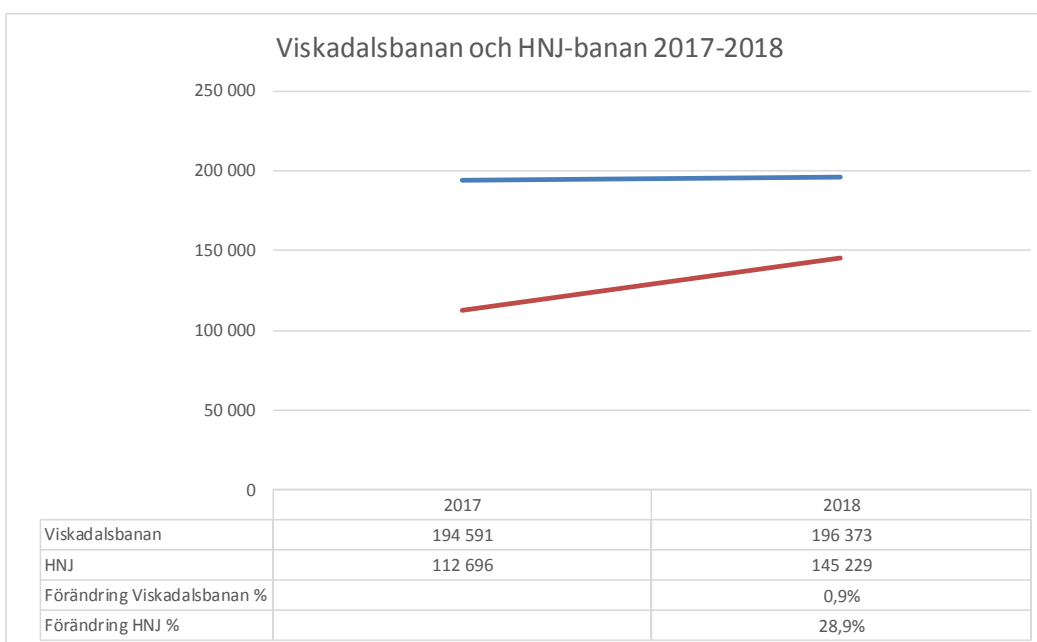
Resandet på Kungsbackapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungsbackapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämplingsbenägenhet vilket gav stora variationer. Utifrån att nuvarande mätmetod skiljer sig markant från tidigare utgör 2017 numera basår för fortsatta analyser på Kungsbackapendeln. Under 2018 genomfördes ca 2,4 miljoner resor på Kungsbackapendeln, en ökning med 11,7 procent jämfört 2017.



Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Visgadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Den nya mätmetoden innebar en kraftig ökning av resandet på Visgadalsbanan vilket påvisade ett tidigare stort mörkertal. Under 2018 uppgick resandet till drygt 196 000 resor, en ökning med 0,9 procent jämfört 2017.

På Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) genomförs manuella räkningar under vår och höst. Utifrån genomförda räkningar uppgick resandet till drygt 145 000 resor i Halland under 2018, en ökning med 28,9 procent jämfört 2017. Under 2018 utökades tågtrafiken på HNJ-banan från 5 dubbelturer per vardag till 7 dubbelturer. Resandeuppföljningen på HNJ-banan är en viktig del i det nu pågående treåriga testprojektet med syftet att öka resandet och på sikt nå en acceptabel kostnadstäckning.

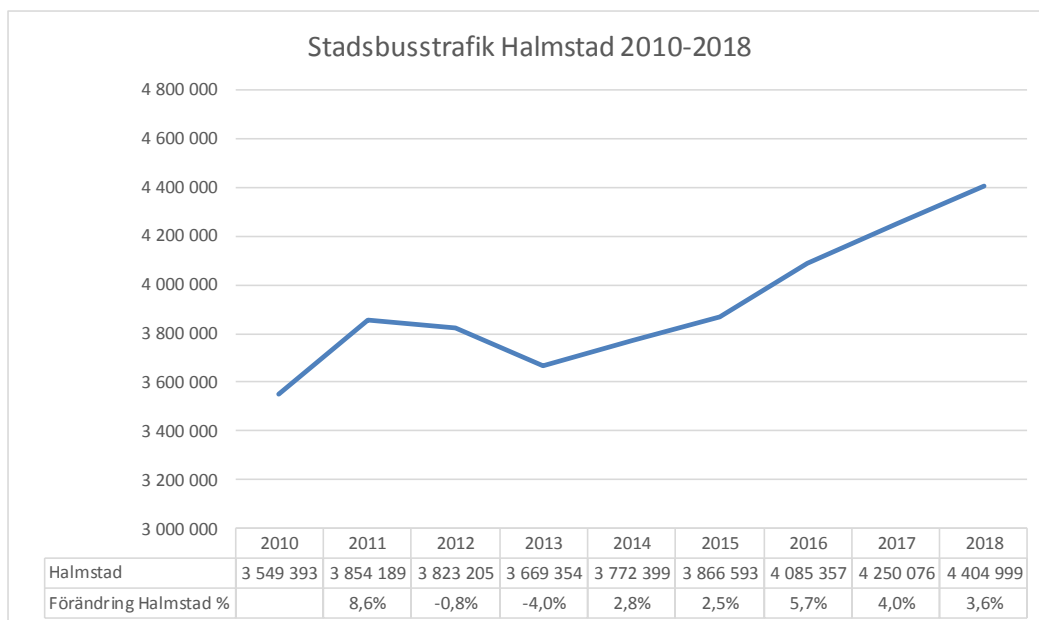


Stadsbusstrafik

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Av samtliga resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för ca 70 procent av resorna. Resandeutvecklingen för stadsbusstrafiken har fortsatt en mycket positiv utveckling. Från 2014 och framåt har resandet ökat varje år. Under 2018 genomfördes totalt 6,3 miljoner resor i stadsbusstrafiken, jämfört 2017 ökade resandet med 6,2 procent.

Stadsbusstrafik Halmstad

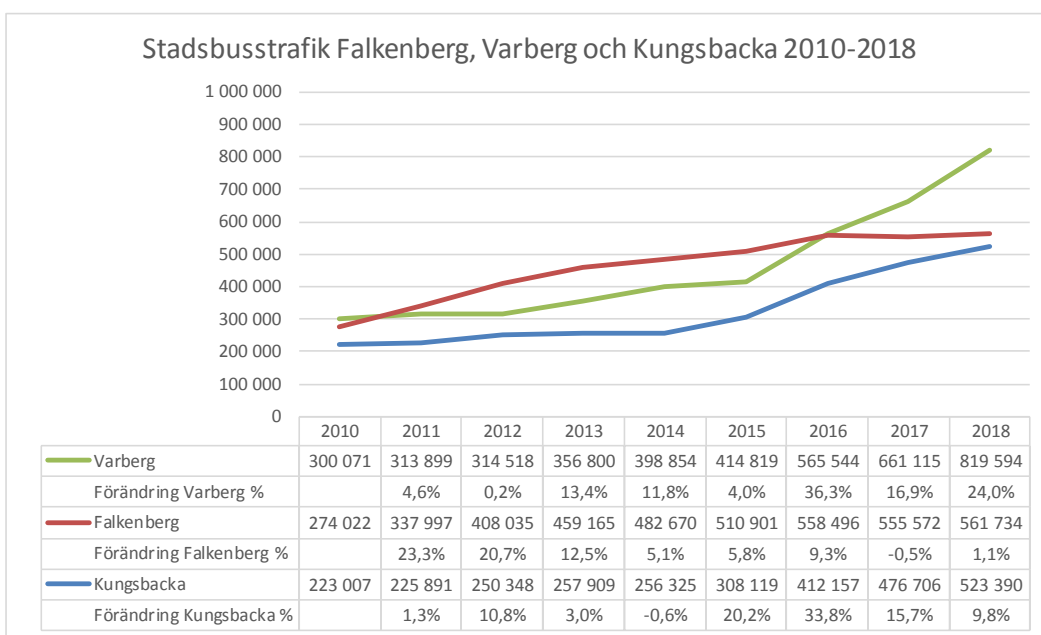
Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek där den står för nästan 23 procent av samtliga resor i Halland och en övervägande del av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2018 genomfördes 4,4 miljoner resor vilket är en ökning med 3,6 procent jämfört föregående år. De nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen som började att trafikeras i december 2017 har skapat bättre bytesmöjligheter mellan stadsbuss, regionbuss och tåg. En successiv utbyggnad av trafiken har skett under de senaste åren, framförallt med satsning på huvudlinjerna där också resandet ökar mest. Därtill bedöms införandet av seniorekort inom Halmstads kommun haft en viss bidragande faktor till resandeökningen.



Stadsbusstrafik Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

Stadsbusstrafiken i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka har samtliga genomgått en renodling av linjenäten med satsning på huvudlinjer med ökat turutbud, rakare körväg samt passning till tågtrafiken på Västkustbanan. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 och Varberg samt Kungsbacka under 2015. För samtliga städer har det justerade linjenätet medfört en positiv resandeutveckling.

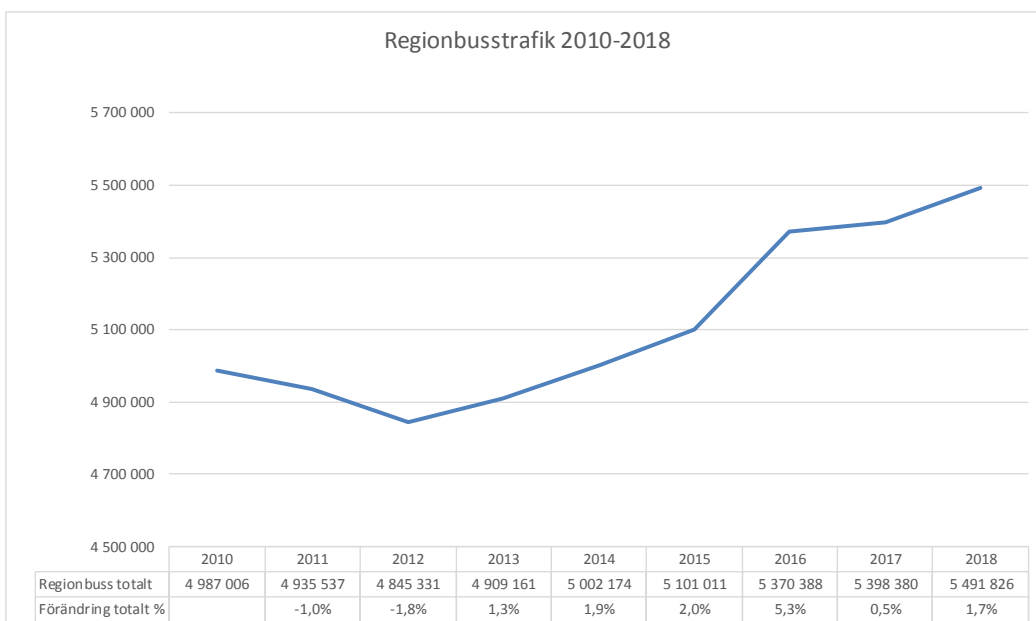
I Varberg fortsätter den kraftiga resandeökningen för tredje året i rad, jämfört 2017 ökar resandet med 24 procent. I Kungsbacka fortsätter också den positiva resandeutvecklingen (+9,8 procent) om än något svagare jämfört tidigare år. I Falkenberg har resandeökningen avstannat och ligger i princip oförändrat från 2016. Gemensamt för städerna är att huvudlinjerna står för den stora andelen av resorna samt resandeökningen.



Regionbusstrafik

Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden vänt och resandet pekar åter uppåt, under 2018 ökade resandet med 1,7 procent. Resandeökningen återfinns till största del på huvudlinjerna medan övriga linjer minskar eller är oförändrade. Utvecklingen med ett ökat resande på huvudlinjerna ligger i linje med fastställda principer i trafikförsörjningsprogrammet om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, dvs i utpekade kollektivtrafikstråk där huvudlinjerna trafikerar.

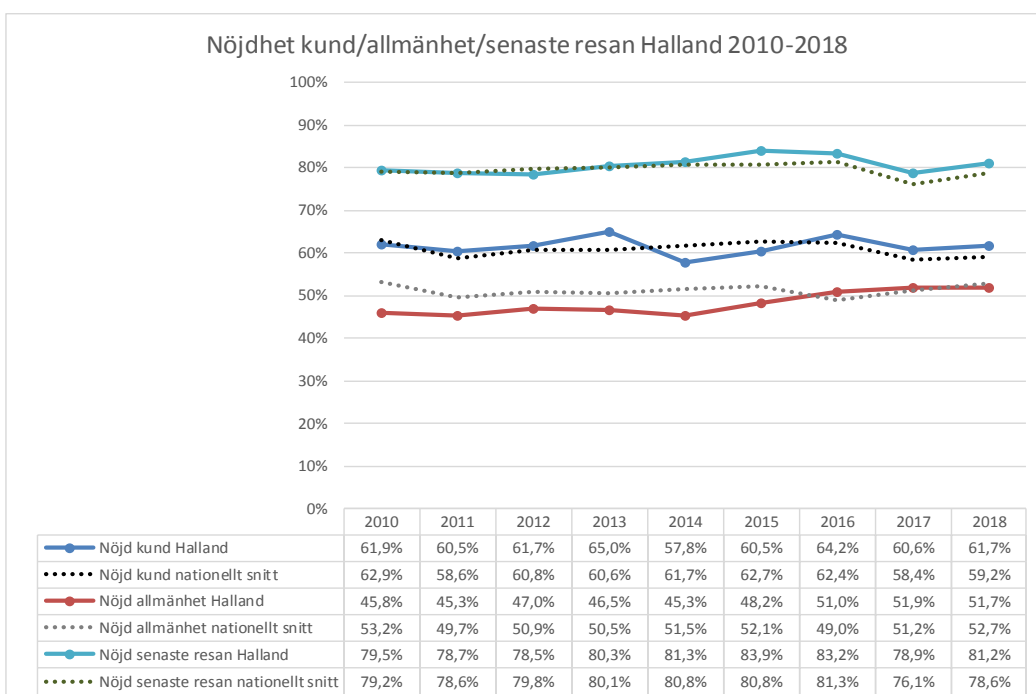
Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken stod Kungsbacka regionbusstrafik för 39 procent, regionbusstrafik söder för 35 procent (Halmstad, Laholm, Hylte) och regionbusstrafik norr för 26 procent (Falkenberg, Varberg).



Nöjdhet

Nöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning bland allmänhet och kunder. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång/några gånger i månaden. Målet för 2018 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 procent och att andelen nöjda bland allmänheten ska uppgå till minst 60 procent.

Utfallet för 2018 är ungefär detsamma som för 2017. Som diagrammet visar ligger Halland nära det nationella snittet för nöjdhet. Sett till nöjdhet med senaste resan är denna högre, utfallet för 2018 var 81,2 procent. Dock är ökningen marginell jämfört 2017. Därmed nås inget av målen för 2018 gällande nöjdhet. För att lyckas med de högt uppsatta målen, nöjdast kunder i branschen 2020, krävs en kraftsamling. Flera utav de aktiviteter som är identifierade för att förbättra kundnöjdheten är planerade att genomföras under 2020.



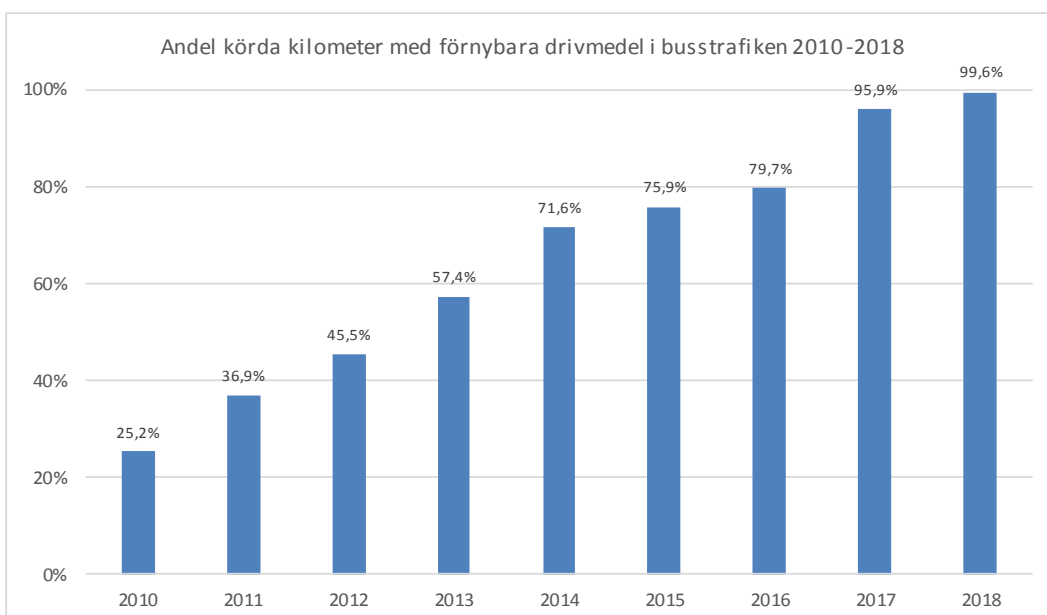
Miljö

Kollektivtrafiken är i sig ett hållbart alternativ genom att fler reser tillsammans. Om fler väljer att ställa bilen hemma och istället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter. I våra stadsmiljöer innebär en minskad bilanvändning bl.a. minskade luftföroreningar, minskat buller och mindre trängsel. Mer utrymme skapas åt människan och en i grunden mer attraktiv stadskärna. Utöver kollektivtrafikens inbyggda positiva effekter arbetar Hallandstrafiken mot målet om en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet enligt målet i trafikförsörjningsprogrammet.

En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxid neutralt färdmedel då all el i det svenska järnvägsnätet kommer från vattenkraft. I busstrafiken har andelen kilometer med förnyelsebara drivmedel ökat under 2018. Inom Hallandstrafikens verksamhet används tre typer av förnyelsebara drivmedel; RME (Rapsmetylester), HVO (Hydrerad vegetabilisk olja) och biogas. En succesiv ökning av bussar med Euro 6-standard resulterar dessutom i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört tidigare generationer av Euro-klasser.

Under 2018 har 99,6 procent av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel, en uppgång med 3,7 procentenheter jämfört 2017. Inom stadsbusstrafiken har 100 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel, en ökning med 5 procentenheter jämfört föregående år. Regionbusstrafiken utfördes till 99,4 procent med förnyelsebara drivmedel, en ökning med 3,1 procentenheter jämfört 2017.

Den positiva utvecklingen är kopplad till den trappa som finns i nuvarande trafikavtal med en successiv stegring av miljökraven. Nya drivmedel såsom HVO har under kort tid vunnit mark mot fossil diesel vilket drivit på utvecklingen snabbt i positiv riktning. Bristande tillgång på HVO är dock en riskfaktor som kan resultera i ökade kostnader framöver.



Övriga aktiviteter

Upphandling av trafik

Busstrafik

I november 2018 publicerades förfrågningsunderlaget för den stora trafikupphandlingen av all busstrafik i Halland exklusive Kungsbacka. Under våren 2019 sker anbudsinslämning med tilldelning innan sommaren. Trafikstart för de nya avtalen är i juni 2020.

I Kungsbacka var det under 2018 trafikstart för avtal gällande skolbusstrafiken efter tidigare överprövning. Ett nytt trafikavtal för regionbusstrafiken i Onsala/Åsa/Frillesås har trafikstart under april 2019. Regionbusstrafik för övriga linjer i Kungsbacka kommun tilldelades under 2018 med trafikstart juni 2019. Även Kungsbacka stadsbusstrafik har upphandlats under 2018 med trafikstart juni 2020.

Tågtrafik

En upphandling är under genomförande för Öresundstågstrafiken med trafikstart december 2020. I det nya avtalet samordnas drift och underhåll. Syftet är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Av den anledningen byggs också Skånetrafiken en ny underhållsdepå i Kärråkra som är tänkt att användas bl.a. för Öresundstågen.

Gällande avtal för Västtågstrafiken löper från december 2015 till december 2024 med option ytterligare högst tre år. Avtalslut kommer att sammanfalla med det planerade öppnandet av Västlänken.

För Krösatågstrafiken genomfördes under 2017 en upphandling med tänkt trafikstart december 2018. Tilldelningsbeslutet blev dock överklagat och efter beslut i rättslig instans kom beskedet att upphandlingen måste göras om. Under tiden för arbetet med ny upphandling har trafiken direktupphandlats från december 2018 och två år framåt.

Pågatågstrafiken upphandlades under 2017 med trafikstart december 2018 till december 2026 enligt grundavtal.

Serviceresor

Efter stora leveransproblem med serviceresorna under 2017 upphandlades trafiken på nytt och ett nytt trafikavtal startade i juli 2018 med en avtalstid på fyra år. I det nya trafikavtalet ingår numera även skolskjutsresor för samtliga kommuner i Halland. Med det nya avtalet igång har leveransen förbättrats framförallt gällande tidhållning vilket inneburit att antalet förseningsviten och kundärenden minskat.

Nytt betalsystem

Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik, samt Länstrafiken Kronoberg driver ett gemensamt projekt gällande "Framtida betallosningar" med Samtrafikens arbete som bas. Överordnat allt annat, är att det skall vara kompatibelt med Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Västtrafik och Östgötatrafiken, med syftet att förbättra för våra kunder som reser över länsgränserna. Projektet går under arbetsnamnet Lynx. Mobila enheter kommer att vara den viktigaste komponenten i det nya betalsystemet, både som försäljnings- och kommunikationskanal. I samband med trafikstörningar ska kunder genom sin mobila enhet kunna få relevant och korrekt trafikinformation på ett snabbt och enkelt sätt. Kunden ska via sin mobila enhet kunna hantera hela sin resa - från sök/köp resa, information under resans gång och till eventuella ärenden efter resan.

Under 2018 har arbetet drivits i flera parallella spår som bland annat omfattar utvecklingen av en ny mobilapplikation, inköp av försäljningsautomater, utveckling av ett nytt CRM-system, upphandling av försäljningsutrustning samt handhållna enheter. Ambitionen är att under hösten 2019 kunna lansera en första version utav den nya applikationen. Full funktionalitet behöver vara på plats i samband med att det gamla betalsystemet (Cubic) avvecklas sommaren 2020.

Samtidigt som det nya betalsystemet införs sker förändringar av biljettsortimentet. Jämfört med dagens biljettsortiment reduceras antalet biljetter, men utan att dra ner på möjligheten att köpa biljett efter resbehov. Därutöver förändras även villkoren för biljetterna. Bland annat ges ålders- och studentrabatt på hela sortimentet och alla biljetter gäller i samtlig trafik. Att även ändra zonstrukturen ses som ytterligare en viktig del i att förenkla resandet med kollektivtrafik. Dagens zonstruktur är gammal och matchar inte dagens resande, både ur ett demografiskt perspektiv men även ur ett resenärsperspektiv.

Marknadsföring och kommunikation

Hallandstrafiken nominerades i augusti 2018 till ett av reklambranschens mest prestigefyllda pris, Publishingpriset. Det var 2017 års förarfilm som väckte nomineringsjuryns uppmärksamhet och man valde ut Förarfilmen som en av fem nominerade filmer. Syftet med filmen var att lyfta fram bussförarna och förarnas insatser för en bredare publik. Hallandstrafikens film slutade på andra plats i kategorin "Filmer som marknadsför tjänster".

I pågående testprojekt på HNJ-banan har Hallandstrafiken tillfört ökade resurser på marknadsföring. Detta innefattade bland annat deltagande på Tågdagarna i Landeryd i september med specialchartrade Krösatåg till och från Landeryd. En Prova på-kampanj har också genomförts på HNJ-banan som en del i pågående testprojekt.

En större Prova på-kampanj genomfördes också i Falkenberg i april. Det var i samband med att Söderbron var avstängd som utskick gjordes till Västra Gärdet, Herting och Hjortsberg. Omkring 3000 valde att använda erbjudandet. En Prova på-kampanj har också genomförts i Halmstad vid det nybyggda området Tegelbruket.

Den 9 mars invigdes det första helrenoverade Öresundståget på Varbergs station. Sammanlagt ska 111 Öresundståg renoveras och inom fem år ska alla Öresundståg vara uppfräschade.

I december flyttade kundservicebutiken i centrala Halmstad från sitt dåvarande läge på

Hantverksgatan till Gallerian vid Stora Torg. Syftet med flytten är att skapa en bättre tillgänglighet till butiken.

Försäljning

Sett till försäljning mellan olika biljetter och försäljningkanaler konstateras att mobilappen tar en allt större andel av enkelbiljettsförsäljningen. I jämförelse med 2017 ökade försäljningen i mobilappen med 135 procent. Av de totala biljettintäkterna under 2018, stor försäljningen i mobilappen för omkring 8 procent.

Försäljningen av Sommarkortet sjönk för första gången sedan starten 2011. Totalt såldes ca 10 500 Sommarkort under 2018, vilket är en minskning med 21 procent jämfört med 2017. Regeringsreformen Sommarlovskortet, fri kollektivtrafik för alla skolungdomar upp till andra klass i gymnasiet, påverkade försäljningen av Sommarkortet. Cirka 16 000 Sommarlovskort delades ut till halländska skolungdomar.

Företagsförsäljningen som till största del består av Företag Flex-kortet (enkelresor som faktureras i efterskott) samt årskort som ger den anställde möjligheten att via sin arbetsgivare göra nettolöneavdrag, fortsatte att öka även under 2018. I jämförelse med 2018 har försäljningen av Företag Flexkort ökat med cirka 17 procent. Försäljningen av Årskort ligger kvar på ungefär samma nivå som under 2017, med en marginell minskning.

Infrastruktur

Ett kontinuerligt förbättringsarbete pågår gällande upprustningen av hållplatser runt om i länet. Det återstår dock mycket arbete för att nå en acceptabel och jämn standard. Ansvar för delar av infrastrukturen för kollektivtrafiken i Halland övergick i samband med den nya kollektivtrafiklagen till Hallandstrafiken som i sin tur har tecknat avtal med samtliga kommuner i Halland om ansvarsfördelningen när det gäller drift, underhåll samt om- och nybyggnad av hållplatser. Principen är att kommunerna och Trafikverket ansvarar för markarbeten och Hallandstrafiken ansvarar för resenärsservice, dvs den utrustning som finns ovan mark. För att underlätta detta arbete har Hallandstrafiken tagit fram en Hållplatshandbok där allt förklaras mer utförligt vem som gör vad, hur hållplatser ska se ut m.m.

Under 2018 har fokus fortsatt legat på upprustning av hållplatser samt utbyte av väderskydd på det såväl statliga, kommunala och enskilda vägnätet. Nedanstående tabell visar antalet genomförda projekt gällande ombyggnad av plattformar och utbyte av väderskydd. Därtill har ett antal större projekt genomförts under året inom infrastrukturområdet, framförallt den nya bussterminalen i Varberg och det nya stationshuset på Hede station.

Större arbeten (ombyggnad plattformar och/eller väderskydd) med hållplatser under 2018						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	6	9	4	2	4	1
Kommunalt/enskilt vägnät	0	7	5	0	9	3
Summa/kommun	6	16	9	2	13	4

Ny bussterminal i Varberg

I Varberg flyttades bussterminalen i samband med tidtabellskiftet i december. Den nya bussterminalen ligger på andra sidan Västra Vallgatan och den ska ligga där under hela byggnationen av Varbergstunneln fram tills ett nytt resecentrum finns på plats. Terminalen har tio hållplatslägen och är fullt tillgänglighetsanpassad enligt dagens normer. Inne på terminalen finns väderskydd, cykelställ samt informationstavlor för resenärerna.



Nytt stationshus på Hede station

Vid Hede station i Kungsbacka färdigställdes under året ett nytt stationshus. Stationshuset är byggt i två plan för att tillgodose bra väntmöjligheter för både tåg- och bussresenärer. Det övre planet ligger i direkt anslutning till plattformen och vid markplanet har man en god uppsikt över angörande busstrafik. I stationshuset finns kiosk med försäljning av biljetter. Huset innehåller också personalutrymme för trafikföretagens personal.



5. Kommande aktiviteter 2020-2022

Trafikförändringar 2020

I detta avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar för tidtabellsåret 2020. Trafikobjekten som föreslås finns beskrivna i nedanstående tabell samt med utförligare beskrivning senare i detta avsnitt. Föreslagna trafiksatsningar ger en ökad kostnad med 3,5 miljoner kronor (netto).

Objekt	Beskrivning
Stationspendel Laholm	Ny stationspendel i Laholm med koppling till/från samtliga tåg. Reducering av linje 320 och kompletterat utbud på linje 324.
Linje 10 Falkenberg	Ökade resurser till linje 10 i Falkenberg i syfte att förbättra tidhållningen och passningen till tåget vid Falkenbergs station.
Linje 555 Falkenberg-Ullared-(Älvsered)	Linje 555 mellan Falkenberg och Ullared med fortsättning mot Älvsered på vissa turer bryts i Ullared med syftet att förbättra tidhållningen samt tydliggöra linjeupplägg.
Linje 731 och 734 Älskogsbräcka i Onsala	Linje 731 och 734 som trafikerar Onsalahalvön är idag sammankopplade och genomgående via Älskogsbräcka. Genom att bryta linjerna i Älskogsbräcka kan tidhållningen och passningen till tågen i Kungsbacka förbättras.
Linje 10 och 50, Halmstad	Linje 50 slutar att trafikera inom område Nyatorp. Linje 10 och 50 får därmed samma körvägar vilket ger ett rakare och tydligare linjeupplägg i stråket Vallås-Centrum.
Förlängda öppettider Gekås, Ullared	Gekås i Ullared förlänger öppettiderna under hösten 2019 vilket innebär att trafiken på linje 555, 556 och 651 behöver utökas för att möjliggöra resmöjlighet för Gekås-personal.
Ersättningstrafik Väst kustbanan	Ökat behov av ersättningstrafik när tågtrafiken periodvis ställs in på grund av utbyggnaden av kapaciteten på Väst kustbanan.
Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)	Utökad trafik under morgon- och eftermiddag på såväl vardag och helg vilket ger en förlängd kvarts- respektive halvtimmestrafik.

Stationspendel Laholm

Bakgrund

När delar av Västkustbanan byggdes ut till dubbelspår i mitten av 1990-talet flyttades tågstationen i Laholm ut till dess nuvarande läge, ca 3km västerut från centrala Laholm. En stationspendel inrättades i samband med stationsflytten för att kompensera avståndet till det externa stationsläget. Linjen lades ned i början av 2000-talet på grund av lågt resande. För att behålla resmöjlighet till/från tågstationen infördes anropsstyrda turer mellan busstationen och tågstationen, som ytterligare kompletterades med linje 225 (Laholm-Mellbystrand-Båstad station). Under 2008 förlängdes linje 324 (Halmstad-Veinge-Laholm) till tågstationen och 2012 förlängdes även snabbussalternativet linje 320 (Halmstad-Laholm). Utvecklingen i Laholm har under de senare åren tagit fart med en befolkningstillväxt i Laholms tätort och längs kusten Mellbystrand/Skummeslöv. Tack vare Hallandsåstunneln har Laholm restidsmässigt närmat sig norra Skåne vid resa med tåg. I samband med att tunneln öppnades i december 2015 tillkom även Pågatåg Halmstad-Helsingborg vilket skapar halvtimmestrafik i pendlingsläge. Sammantaget innebär det att pendlingsmöjligheterna framförallt till/från Laholm och söderut förbättrats avsevärt.

Utifrån de nya förutsättningarna har antalet pendlare till och från Laholms tätort successivt ökat. För de som reser med tåg finns busskoppling till/från centrum med linje 320/324 som startar och slutar där. Utöver 320/324 som angör vid vändplanen trafikerar linje 225 uppe på bron vilket också är ett alternativ. Sammantaget skapar dessa tre linjer en busskoppling till flertalet tågavgångar dock inte alla. De största bristerna i busstrafikförsörjningen av tågstationen är att bytestiden mellan tåg och buss kan variera kraftigt beroende på vilken tågavgång det gäller. Dessutom är uppdraget utspritt på tre olika linjer med två olika angöringsplatser, antingen uppe på bron eller nere vid vändplatsen, vilket skapar otydlighet. En annan brist är att linje 320/324 mot Halmstad kan drabbas av förseningar längs sträckan vilket gör att en eventuell tåganslutning brister. Sammanfattningsvis innebär det att trots att busstrafik finns till/från stationen i relativt hög utsträckning är trafiken dåligt anpassad utifrån tågresenärernas resbehov och utgör därför inget tillförlitligt alternativ.

Syfte

Utifrån den problembild som finns idag med busstrafiken till/från tågstationen i Laholm föreslår Hallandstrafiken att en ny busslinje införs med uppdrag som stationspendel att koppla samman Laholms tätort med tågstationen. Den nya stationspendeln skapar helt nya möjligheter att pendla med tåg till och från Laholm både norrut och söderut. Med en anpassad stationspendel till tåget kan en konkurrenskraftig restid uppnås i flera relationer i kombination med en väl utbyggd tågtrafik. Med en dedikerad busspassning kan resenärerna lita på att det till varje tåg finns en buss till och från. Detta skapar goda förutsättningar att få fler att välja tåget då det skapas ett tydligt och enkelt upplägg.

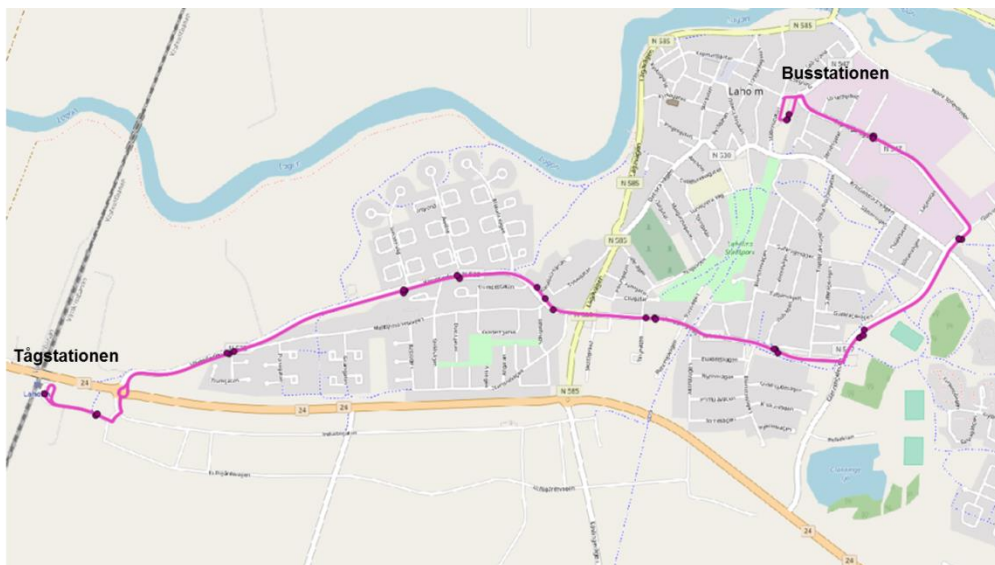
Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår en ny stationspendel i Laholm med koppling till/från samtliga tåg vid Laholms tågstation alla dagar i veckan. Som en del i förslaget får linje 320 och 324 busstationen i Laholm som start- och sluthållplats. Samtidigt reduceras turutbudet på linje 320 och linje 324 föreslås få ett ökat turutbud.

I busstrafiken Halmstad-Laholm förbättras turutbudet på linje 324 genom en utbyggd halvtimmestrafik, från dagens 20 dubbelturer till ca 27 dubbelturer/vardag. Linje 320 som trafikerar som snabbuss i stråket kommer att få ett reducerat turutbud från

dagens intervall med 20-30 minuters-trafik till timestrafik. Förändringen på linje 320 görs utifrån att tågalternativet Halmstad-Laholm stärks vilket minskar betydelsen av linje 320 vars funktion är att erbjuda en snabb och direkt förbindelse mellan Halmstad-Laholm. Fortsatt kommer det att finnas ett väl utbyggt utbud av busstrafik med nästan 40 dubbelturer/vardag att välja på (320,324). Utbudet kan jämföras med stråket Halmstad-Hyltebruk som har drygt 30 dubbelturer med linje 400, 401 och 410. För mellanliggande orter såsom Veinge, Genevad och Trönninge, där inte linje 320 stannar, förbättras utbudet då linje 324 får fler turer vilket är en positiv aspekt med förslaget.

Sett till restid kommer linje 320 och alternativet tåg/stationspendel att vara likvärdig, dvs omkring 30 minuter (sträcka Halmstad Resecentrum-Laholms busstation). Vissa av dagens befintliga resenärer på linje 320 kommer sannolikt uppfatta förändringen som negativ då ett byte behöver göras. Denna försämring bedöms dock övervägas av den potential stationspendeln skapar för ett ökat resande, framförallt söderut. För resenärer som inte vill byta kommer det tillsvidare finnas ett visst turtutbud kvar på linje 320. Därtill finns ett bra turtutbud på linje 324 med en något längre restid (ca 45 minuter). Ytterligare konsekvenser av förslaget är att resenärer som idag reser med linje 320/324 vid någon av hållplatserna mellan tågstationen och busstationen i Laholm och som ska vidare mot Halmstad eller mellanliggande orter kommer att behöva byta för att ta sig vidare. Byte kan antingen ske mot tåg med stationspendeln för resa mot Halmstad alternativt vid busstationen där linje 320/324 trafikerar om målpunkten är någon av de mellanliggande orterna.



Linje 10 Falkenberg

Bakgrund

Linje 10 i Falkenberg är den busslinje som kopplar samman Falkenbergs externa tågstation med Falkenbergs centrum. Linjen har stor betydelse för Falkenbergs utveckling då många resenärer dagligen använder den till arbete/studier både till/från Falkenberg. Linje 10 står för omkring hälften av alla resor i Falkenbergs stadsbusstrafik. Det är av hög prioritet att linjen är tillförlitlig i passningen till tåget. Under senare år har linjen fått allt större problem med tidhållning. Problemet har sin grund i flera orsaker däribland större resenärsflöden, långsamma biljettköp och ökade framkomlighetsproblem på grund av mer biltrafik. Framförallt på eftermiddagen resulterar detta i att bussanslutningar till tåget riskerar att missas på grund av att bussen inte hinner fram i tid. Även i det omvända perspektivet när ett tåg är sent kan konsekvensen bli att väntande buss vid tågstationen måste avgå sent. Detta resulterar i sen vändning vid Falkenbergs bussterminal och risk för missad tåganslutning. Sammantaget skapar dagens situation en osäkerhet bland resenärer vilket i slutändan minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Syfte

Syftet med förändringen är att säkerställa passningen till/från tåg på linje 10 i Falkenberg. Det är av stor betydelse att resenärer kan lita på linjens koppling till/från tåget för att fortsatt utgöra ett attraktivt och tillförlitligt alternativ.

Trafikförändring

För att förbättra förutsättningarna för linje 10 föreslås att ett extra fordon sätts in på linje 10 vilket skapar större tidsutrymme för passning till och från tåg. Sedan december 2018 tillåts påstigning i samtliga dörrar som en del i att förbättra tidhållningen. Problematik återstår dock kring en allt mer besvärlig trafiksituation med ökade framkomlighetsproblem. Gällande denna aspekt krävs ökad prioritering i gaturummet för att säkra kopplingen till tåget på såväl kort och lång sikt.



Linje 555 Falkenberg-Ullared-Älvsered

Bakgrund

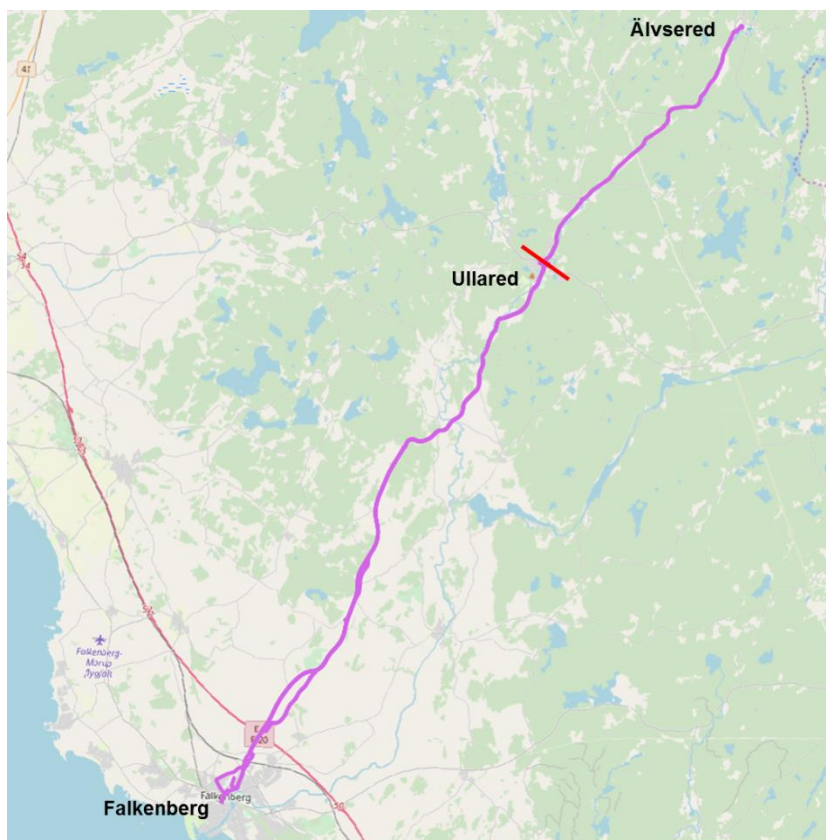
Linje 555 trafikeras i det utpekade kollektivtrafikstråket mellan Falkenberg-Ullared med huvudsaklig linjesträckning längs länsväg 154. Merparten av turerna går mellan Falkenberg och Ullared men vissa fortsätter med förlängning till Älvsered. Detta gör linje 555 till en av de längsta i Halland. Ett problem med långa linjer är att de i högre grad blir störningskänsliga. Om något händer längs vägen riskerar förseningen att fortplantas vilket även kan drabba vändande tur. Länsväg 154 är under vissa perioder och tider hårt trafikerad med besökare och leveranser till Gekås vilket också bidrar till störningskänsligheten för linje 555. Merparten av resenärerna på linjen reser längs sträckan Falkenberg-Ullared.

Syfte

Syftet med förändringen är minska linjens störningskänslighet men också att tydliggöra linjeupplägget genom att minska antalet avvikande turer med olika körsträckor. Genom att bryta linje 555 i Ullared blir det också enklare att anpassa utbudet till start- och sluttider på Gekås samt på sikt utöka trafikutbudet på sträckan Falkenberg-Ullared

Trafikförändring

För att tydliggöra upplägget för linje 555 och förbättra tidhållningen föreslås att linjens samtliga turer helt övergår till att trafikera Falkenberg-Ullared utan fortsättning till Älvsered. Samma resmöjlighet kommer att kvarstå mellan Ullared och Älvsered genom ny linje 560 mellan Älvsered-Ullared samt med dagens linje 362 Svenljunga-Ullared. Bytesmöjlighet ska möjliggöras i Ullared vidare mot Falkenberg. På sikt, tillsammans med Västtrafik, är det möjligt att införa fler turer Svenljunga-Ullared utan byte.



Linje 731 och 734, Älskogsbräcka i Onsala

Bakgrund

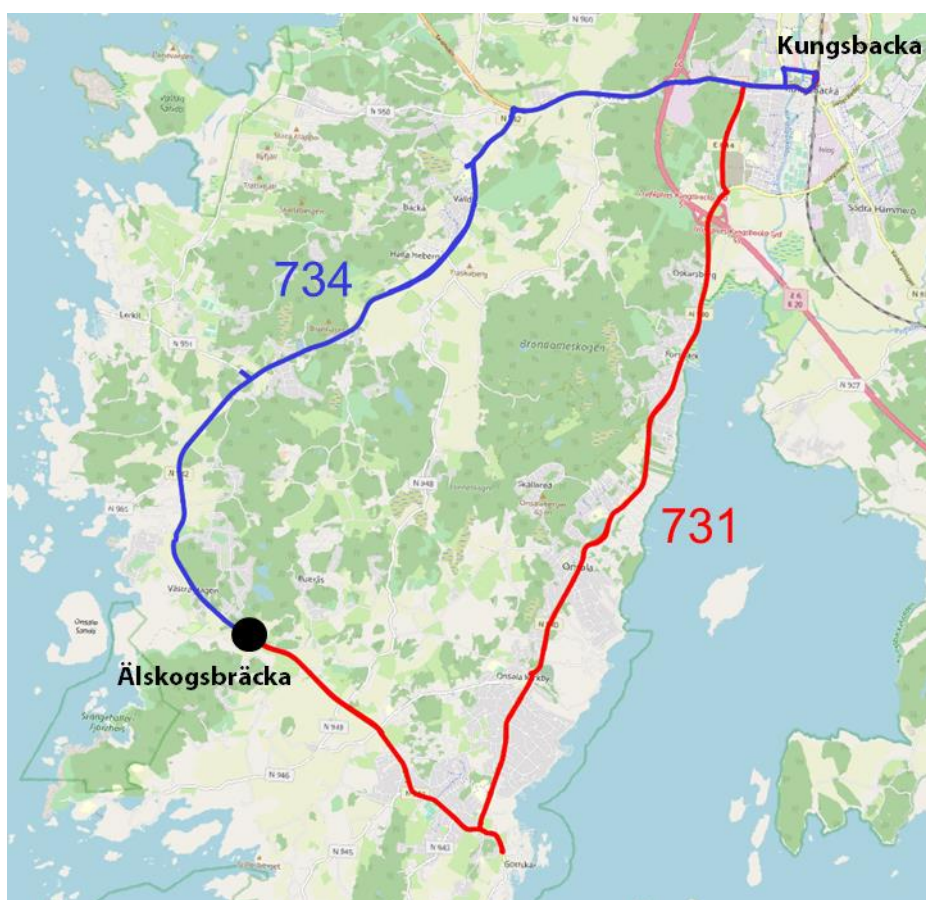
Trafiken på Onsalahalvön utgörs framförallt av linje 731 (Kungsbacka-Onsala-Älskogsbräcka) och linje 734 (Kungsbacka-Vallda-Älskogsbräcka). Linjerna är i nuläget sammankopplade och skiftar linjenummer vid Älskogsbräcka. Detta möjliggör genomgående resor mellan Vallda och Onsala. En nackdel med dagens upplägg är linjerna blir långa då de är genomgående vilket leder till högre störningskänslighet. Detta blir många gånger ett problem då det under morgon och eftermiddag är stora trafikflöden framförallt på Onsalavägen mellan Onsala och E6. Om körtiderna inte håller riskeras linjernas passning till och från Kungsbackapendeln. Resbehovet för genomgående resor via Älskogsbräcka bedöms som lågt.

Syfte

Syftet med förändringen är att tydliggöra linjeupplägget och göra linjerna mindre störningskänsliga. Genom att förbättra tidhållningen kan bytestiden till och från Kungsbackapendeln säkerställas och optimeras.

Trafikförändring

För att förbättra tidhållningen för linjerna, renodla linjeupplägget samt förbättra bytestiden mot Kungsbackapendeln föreslås att linje 731 och 734 bryts vid Älskogsbräcka vilket innebär att möjligheten till direkta genomgående resor försvinner. Dock kvarstår bytesmöjlighet för resenärer som vill åka genomgående Älskogsbräcka. Med mer tidsutrymme i linjeupplägget möjliggörs dessutom ökat turutbud till Gottskär.



Linje 10 och 50, Halmstad

Bakgrund

Linje 10 (Vallås-Centrum-Gullbrandstorp) och linje 50 (Vallås-Centrum-Stenhuggeriet) samkörs idag på sträckan Vallås-Centrum och skapar tillsammans ett väl utbyggt turutbud på sträckan med som mest en avgång var 10:e minut. Den enda skillnaden på linjesträckningen för sträckan Vallås-Centrum är att linje 50 trafikerar inom området Nyatorp via hållplatserna Frögatan och Nyatorp. Linje 10 trafikerar på Enslösvägen vid hållplats Malcusgatan. Den avvikande körvägen inom Nyatorp innebär en förlängd restid för resenärer till/från Vallås. Därtill är det mycket smalt att trafikera med buss inom Nyatorp.

Syfte

Syftet med trafikförändringen är tydliggöra linjeupplägget genom att linje 10 och 50 får samma körväg samt att minska restiden för genomgående resenärer Vallås-Centrum.

Trafikförändring

Föreslagen trafikförändring innebär att linje 50 flyttas ut till hållplats Malcusgatan vilket får till konsekvens att hållplats Frögatan och Nyatorp blir utan trafik. Som kartbilden nedan visar understiger avståndet 400 meter till hållplats Malcusgatan vilket enligt trafikförsörjningsprogrammet anses som ett acceptabelt gångavstånd i stadsbusstrafik. De två hållplatserna i Nyatorp har tillsammans i snitt ca 40 påstigande per vardag. Föreslagen justering ger en restidsvinst på ungefär 3 minuter sträckan Vallås-Centrum.



Förlängda öppettider Gekås, Ullared

Bakgrund

Regionbusstrafiken i stråken Varberg-Ullared samt Falkenberg-Ullared har ett tydligt uppdrag att tillgodose arbetspendling till och från Ullared med anpassning till start- och sluttider för personalen på Gekås. Gekås kommer med start hösten 2019 att förlänga öppettiderna torsdag-lördag till kl. 22.

Syfte

Regionbusslinjerna 555, 556 och 651 har ett uttalat uppdrag att tillse behovet av arbetspendling till och från Ullared med fokus på Gekås. Busstrafiken måste därmed följa utvecklingen och anpassas utifrån justerade öppettider på Gekås.

Trafikförändring

En anpassning av turutbudet föreslås för linjerna 555, 556 och 651 med anpassning efter Gekås förändrade öppettider. Totalt behöver tre nya turer tillföras för att möta resbehovet från Gekås.

Ersättningstrafik Väst kustbanan

Bakgrund

Utbyggnaden av Väst kustbanan har en avgörande betydelse för utvecklingen av Väst kuststråket och inte minst för Halland. Ökad kapacitet på Väst kustbanan skapar utrymme för mer tågtrafik, minskad störningskänslighet och sänkta restider. Under kommande år genomförs stora utbyggnadsprojekt av Väst kustbanan framförallt utbyggnad av dubbelspår genom Varberg i form av Varbergstunneln (2019-2024), utbyggnad av dubbelspår Ängelholm-Maria (2021-2023), utbyggnad av fyrspår Lund-Arlöv (2017-2024) samt Väst länken i Göteborg (2017-2026). Under byggtiden av ovan nämnda projekt kommer tågtrafiken att stundtals behöva ställas in och ersättas med buss på vissa sträckor.

Syfte

Syftet med objektet är att ta höjd för ett ökat behov av ersättningstrafik på Väst kustbanan som en konsekvens av de stora utbyggnadsprojekt som genomförs kommande år.

Trafikförändring

Det finns i nuläget inga konkreta trafikförändringar att förmedla. Löpande avstämning pågår mellan Hallandstrafiken, länstrafikbolag i grannlänerna, anlitade tågtrafikoperatörer och Trafikverket för att hitta de bästa lösningarna vid de tillfällen tågtrafiken måste ersättas med buss.

Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)

Bakgrund

Kungsbackapendeln är av avgörande betydelse för utbytet mellan Kungsbacka och Göteborg samt mellanliggande orter. Resandet har en positiv utveckling och en succesiv utveckling av turutbudet har skett under de senaste åren för att möta upp mot ett ökat resbehov.

Syfte

Syftet med trafikförändringen är att erbjuda fler resmöjligheter mellan Kungsbacka och Göteborg, såväl under vardag och helg.

Trafikförändring

Nya avgångar föreslås från Kungsbacka:

- Ny avgång kl. 09.34 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 14.04 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 08.19 Lördag
- Ny avgång kl. 09.19 Söndag

Nya avgångar under vardagar från Kungsbacka ger en sammanhållen kvartstrafik från Kungsbacka under tiderna kl. 05.19-09.49 samt kl. 13.49-18.49. Under lördagar innebär ny avgång utökad halvtimmestrafik på morgonen med start kl. 07.49. På söndagar innebär föreslagen avgång förlängd halvtimmestrafik med start kl. 08.49.

Nya avgångar föreslås från Göteborg:

- Ny avgång kl. 09.30 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 14.00 Måndag-Fredag
- Ny avgång kl. 07.45 Lördag
- Ny avgång kl. 08.45 Söndag

Nya avgångar från Göteborg under vardagar ger en sammanhållen kvartstrafik kl. 05.45-09.45 samt mellan kl. 13.45-18.45. Under lördagar ger föreslagen avgång förlängd halvtimmestrafik med start kl. 07.15. På söndagar innebär föreslagen avgång halvtimmestrafik från kl. 08.15.

Trafikförändringar 2021-2022

I följande avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2021-2022. För att fortsatt kunna utveckla kollektivtrafiken i Halland finns åtgärder utpekade till en total kostnad på cirka 20 miljoner kronor (netto) fördelat på hela perioden.

Fler och längre tåg längs Västkustbanan

Inom utblicken ser Hallandstrafiken ett fortsatt behov av att utveckla tågtrafiken på Västkustbanan. Framförallt på sträckan Varberg-Göteborg men också till viss del söderut i takt med ett ökat resande. Fler resmöjligheter kan innebära såväl att köra fler avgångar, dvs förtäta trafiken eller att säkerställa att befintliga avgångar trafikeras med rätt fordonsstorlek.

Halmstads och Kungsbacka stadsbusstrafik – justerat linjenät och turutbud

Hallandstrafiken ser behov av en fortsatt utveckling av stadsbusstrafiken i framförallt Halmstad och Kungsbacka. Ett gemensamt utredningsarbete pågår med respektive kommun kring utvecklingen av stadsbusstrafiken utifrån hur staden kommer att växa. En förutsättning för att kunna utveckla och skapa en mer attraktiv stadsbusstrafik är att kunna säkerställa framkomligheten på gator och vägar.

Regionbusstrafik – översyn av linjenät och turutbud

Regionbusstrafiken är till stor del utformad utifrån behovet att tillse arbets- och studiependling under vardagar. Övriga tider, framförallt dagtid, kvällar och helger finns stora variationer mellan olika linjer och områden gällande turutbud. Hallandstrafiken kommer därför att inleda ett arbete med kartläggning kring turutbud med analys kring hur väl det möter resbehovet. Resultatet av kartläggningen kan medföra en justering av turutbudet, såväl genom minskning, omfördelning eller utökningar.

Lågfrekvent resande

I arbetet med kollektivtrafikplan och i analysen av trafiken ingår en kontinuerlig uppföljning och översyn av lågfrekvent resande. Som grund i detta arbete finns i trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer för lågfrekvent resande och principen att koncentrera tillgängliga resurser till utpekade kollektivtrafikstråk där förutsättningarna för ökat resande är störst.

Ersättningstrafik Västkustbanan

Kommande år inom utblicken fortsätter utbyggnaden av Västkustbanan vilket även berör närmaste året 2020. Av denna anledning behöver det fortsatt att tas höjd för ersättningstrafik när tågtrafiken under tillfälliga perioder blir inställd. Det är av stor vikt att kunna säkerställa en fungerande ersättningstrafik som möter upp mot resenärernas krav och förväntningar.

Översyn Regionalt Trafikförsörjningsprogram

En översyn av det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet har påbörjats. Enligt uppskattad tidsplan kommer ett reviderat trafikförsörjningsprogram att beslutas under 2020. En viktig del i arbetet med trafikförsörjningsprogrammet är framtida trafikering av Halmstad-Nässjö järnväg, Markarydsbanan och Viskadalsbanan.

Övriga aktiviteter

Nytt betalsystem

Implementeringen av det nya betalsystemet kommer att ske under hösten 2019. Det gamla betalsystemet (Cubic) kommer att avvecklas och försvinner från sommaren 2020. Tillsammans med ett reviderat biljettsortiment och en på sikt ny zonstruktur förväntas enkelheten och tydligheten att öka för våra befintliga och potentiella kunder. I det nya betalsystemet är ambitionen att fler kunder ska använda sin mobila enhet för att söka och köpa resa, men också för att få anpassad trafikinformation om resan. Inom utblicken behöver fortsatt fokus ligga på att vidareutveckla och kommunicera de nya förutsättningarna kring att resa med kollektivtrafiken. Inte minst genom att synliggöra och marknadsföra mobilen med dess fördelar.

Marknad och kommunikation

Marknadsföringen och kommunikationen för 2019 och framåt ska bidra till att nå Hallandstrafikens övergripande mål gällande nöjda kunder, ökat resande och ökad marknadsandel. Överlag ska kommunikationen lyfta fördelarna med att resa kollektivt utifrån enkelhet, bekvämlighet och snabbhet.

Inom utblicken kommer stort fokus att läggas på det nya betalsystemet och det nya biljettsortimentet. Då ambitionen är att fler kunder ska använda sina mobila enheter i det nya betalsystemet för att söka och köpa resa behöver denna möjlighet kommuniceras och lyftas fram.

Som tidigare år kommer Sommarkortet fortsatt att marknadsföras. Med Sommarkortet kan nya resenärer lockas att testa på att resa med kollektivtrafiken och förhoppningsvis fortsätta efter sommaren. Sommarkortskampanjen når även ut till befintliga kunder och ger en positiv varumärkesbyggande påverkan.

Ett område som visat sig ha bra effekt är Prova på-kampanjer och detta är fortsatt ett fokusområde för Hallandstrafiken. Prova på-kampanjerna vänder sig framförallt till de som inte reser med Hallandstrafiken idag. Med erbjudandet om fria resor är målet att få fler att upptäcka fördelarna med att resa kollektivt och välja kollektivtrafiken framför bilen. Prova på-kampanjerna har därmed en direkt påverkan på det prioriterade målet om ökad marknadsandel och ett ökat resande.

En identifierad framgångsfaktor för att nå målet om nöjda kunder är också att förbättra och stärka samverkan med anlitate trafikföretag, inte minst genom att nå ut till förarna som är Hallandstrafikens ansikte utåt.

Infrastruktur

För att locka nya resenärer till kollektivtrafiken och nå de övergripande målen är infrastrukturen för kollektivtrafiken en viktig framgångsfaktor. Att hållplatser och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett bra sätt och bygger upp samt stärker varumärket för nya potentiella resenärer. De höjer kvaliteten på kollektivtrafiken vilket är avgörande för ett ökat resande.

I den Regionala Infrastrukturplanen 2018-2029 finns avsatta medel för en fortsatt upprustning av hållplatser i Halland. Såväl på statligt vägnät men också genom möjlighet till medfinansiering på kommunalt vägnät. Hallandstrafikens ser ett fortsatt

behov av att avsätta tillräckliga resurser med fokus på drift och underhåll samt utbyte av väderskydd och hållplatsutrustning.

Enligt trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att utveckla bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter längs kollektivtrafikstråken. Den första bytespunkten med utökad resenärsservice kommer att tas i bruk under 2019 i Tvååker. Även i Getinge kommer det att byggas en sådan typ av bytespunkt under året. Hallandstrafiken är positiva till en fortsatt utbyggnad av denna typ av bytespunkt.

Taxor

I angivna riktlinjer för taxor i trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det ska vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda och upphandlad/kommersiell trafik ska fungera bra ihop. Över en längre tidsperiod ska intäkterna från resenärerna överstiga 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet i Halland. I trafikförsörjningsprogrammet framgår att Hallandstrafikens styrelse har mandat att besluta om taxenivåerna inom ramen för de principer som regionfullmäktige fastställt. Taxenivån ska kunna användas som ett verktyg i arbetet med kollektivtrafikens utveckling. Eventuell justering av taxor beslutas först efter att Regionfullmäktige fastställt budget för 2019.

6. Ekonomi

I kollektivtrafikplanen beskrivs förslag på trafiksatsningar för åren 2020-2022. Under 2020 föreslås trafiksatsningar på 3,5 miljoner kronor netto, dvs trafikens totala kostnader inklusive biljettintäkter. Inom utblicken 2021-2022 föreslås trafiksatsningar på omkring 20 miljoner kronor netto fördelat på hela perioden. Utöver förslag till trafiksatsningar arbetar Hallandstrafiken kontinuerligt med översyn av trafikutbudet för att säkerställa att befintliga resurser används på bästa sätt. En genomgång och analys av lågfrekvent resande kommer fortsatt att utgöra en viktig del i detta arbete.

Inom kollektivtrafikplanens utblick finns en rad osäkerhetsfaktorer som kan påverka Hallandstrafikens ekonomiska situation. All busstrafik i Halland (exl. Kungsbacka) samt Öresundstågstrafiken upphandlas i nuläget med trafikstart under 2020. I storleksordning utgör den här trafiken 80 procent av den totala kostnaden för den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Vad dessa två upphandlingar kommer att få för ekonomiska konsekvenser för Hallandstrafiken är ännu okänt.

Utvecklingen för index har under de senaste åren varit en starkt bidragande orsak till den ökade kostnadsutvecklingen för Hallandstrafiken. En osäkerhet råder fortsatt kring indexutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelskostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index ger stor påverkan på resultatet.

7. Särskild kollektivtrafik

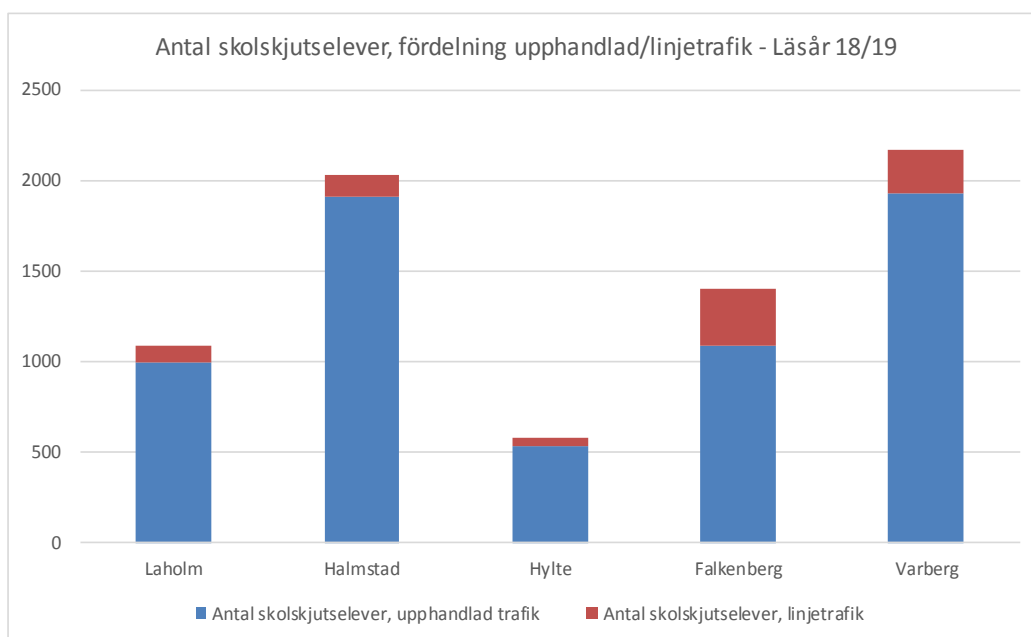
Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls kunder efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Uppdraget innebär i stort att upphandla, planera och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade Trafikföretag och intressenter.

Skolskjuts

Enligt skollagen (2010:800) är Sveriges kommuner skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskoleelever till den skola kommunen placerar eleven. Möjlighet till skolskjuts finns även om eleven väljer annan skola, såväl offentlig som privat, om detta kan ske utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter för kommunen. Rätten till skolskjuts bedöms utifrån färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Alla dessa förutsättningar ska prövas individuellt. Myndighetsutövningen, dvs beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation. I kollektivtrafiklagen finns dock stöd för kommunen att överlåta upphandling och samordning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Genom samordning av kompetens och resurser är Hallandstrafikens mål att kunna utforma en så kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Framförallt genom att hitta synergier mellan linje- och skolskjutstrafik. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen (8-60 platser) och från juli 2018 även de mindre taxifordonen med (4-8 platser). De mindre taxifordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende.

Antalet skolskjutsberättigade elever under 2018 uppgick till 7268, en ökning på ca 9 procent. Nedan diagram visar antalet skolskjutsberättigade elever per kommun samt fördelning kring vilka som reser i upphandlad skoltrafik eller i linjetrafik. Falkenberg och Varberg har en högre andel elever som reser i linjetrafiken jämfört med kommunerna i söder. Den största förklaringen till detta är att kollektivtrafikstråken till stor del sammanfaller med skolornas placering vilket gör det möjligt att planera fler elever i linjetrafiken. Flest antal skolskjutselever finns i Varberg följt av Halmstad och Falkenberg.

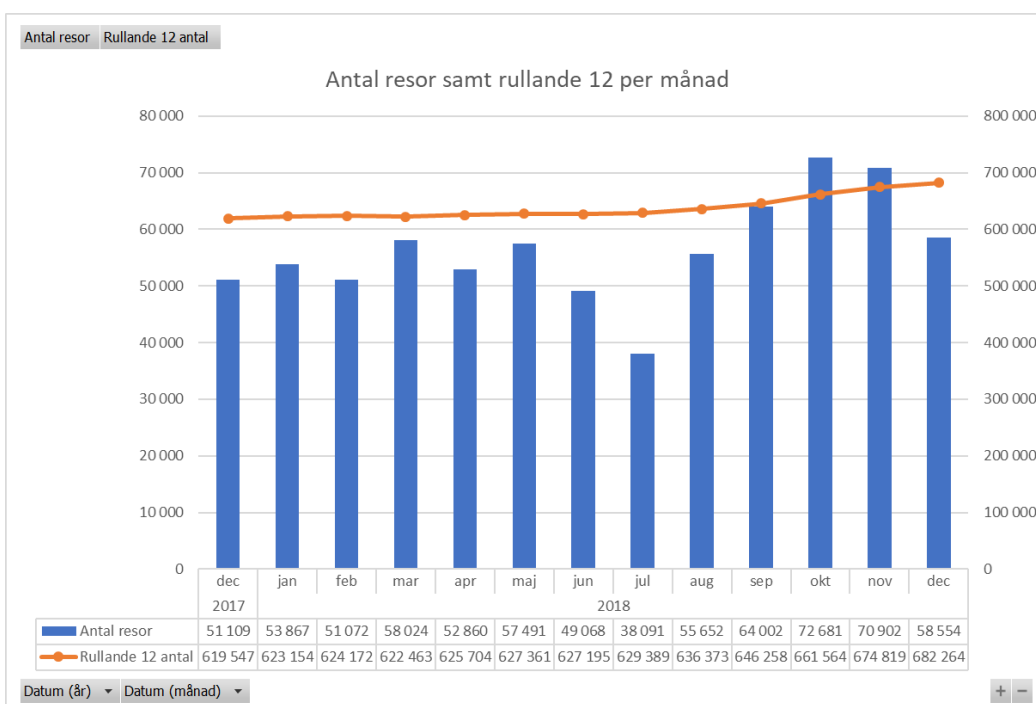


Serviceesor

Serviceesor kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar närtrafik samt anropsstyrd linjetrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst och sjukresor och är öppen för kunder först efter att ett beslut fattats om kundens rättighet till trafikslaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Efter stora leveransproblem med serviceesorna under 2017 togs beslutet att upphandla trafiken på nytt. Ett nytt trafikavtal för serviceesor trädde i kraft 1 juli 2018 med en avtalstid på fyra år. I det nya trafikavtalet ingår numera även skolskjutsresor för samtliga kommuner i Halland. Med det nya avtalet igång har leveransen förbättrats framförallt gällande tidhållning vilket inneburit att antalet förseningsviten och kundärenden minskat. Från 1 januari 2018 är Hallandstrafiken anslutna till ANBARO, Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma verktyg för att mäta kvalitet och kundnöjdhet inom segmentet serviceesor. ANBARO visar att omkring 9 av 10 är nöjda med sin resa.

Sett till resande ökade resandet från 2017 till 2018 med cirka 3 procent och totalt genomfördes cirka 600 000 serviceesor för uppdraget sjukresor och färdtjänst. Om uppdraget för skolresor även i Laholm, Hylte, Halmstad, Varberg och Falkenberg adderas så landar resandeökningen på ca 11 procent. En vanlig vardag utförs 3 400 serviceesor i Halland. Inom området färdtjänst och sjukresor agerar Hallandstrafiken också Beställningscentral. Under 2018 besvarade och hanterades drygt 488 000 samtal.



Linjenr.	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim produktion	% av tot produkt tim	Medel- hastighet	Antal resor	Antal med skolkort	% med skolkort	Antal resor med skolkort	% av tot produkt resande	Antal turer en vardag	Antal turer en lördag	Antal turer en söndag
10-77	Halmstad stadstrafik	3 027 418	62,0%	141 347	61,5%	21,4	4 404 999	452 563	10,3%	1 031	69,8%	680	500	
1-10	Falkenberg stadstrafik	562 290	11,5%	26 428	11,5%	21,3	561 734	68 507	12,2%	331	8,9%	166	112	
1-80	Varberg stadstrafik	851 591	17,4%	39 970	17,4%	21,3	819 594	104 185	12,7%	292	13,0%	153	143	
1-4	Kungsbacka stadstrafik	444 785	9,1%	21 919	9,5%	20,3	523 390	131 758	25,2%	238	8,3%	105	91	
	Summa	4 886 084		229 664		21,1	6 309 717	757 013						

Linjenr.	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim produktion	% av tot produkt tim	Medel- hastighet	Antal resor	Antal Medel- resor	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	241 365	6,6%	3 354	8,4%	72,0	145 229	7	1,9%	3	4	
67	Västtåg Varberg-Borås	163 725	4,5%	2 619	6,5%	62,5	196 373	10	2,5%	4,5	4,5	
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Göteborg	2 829 174	77,4%	28 546	71,2%	99,1	4 780 703	28	61,2%	18	18	
101	Västtåg Varberg - Göteborg	49 372	1,4%	514	1,3%	96,1	87 160	2	1,1%			
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	1 239	3,1%	91,8	168 198	7	2,2%			
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	257 516	7,0%	3 839	9,6%	67,1	2 439 821	56	31,2%	38	34	
	Summa	3 654 960		40 112		81,4	7 817 484					

Bilaga 2: Infrastruktur 2018

Brunnsåkersskolan, Halmstads kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Harplinge, Halmstads kommun

Utbyte av väderskydd



Skogaby, Laholms kommun

Före



Efter (utbyte av väderskydd)



Odlarevägen, Falkenbergs kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Prästliden, Falkenbergs kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Ätran, Falkenbergs kommun

Före



Efter (utbyte av väderskydd)



Smålandsgatan, Varbergs kommun

Före



Efter (utbyte av väderskydd)



Pilgatan, Varbergs kommun

Före



Efter (ny hållplats)



Prästakullen, Varbergs kommun

Före



Efter (ombyggnation av hållplats)



Begoniastigen, Varbergs kommun

Före

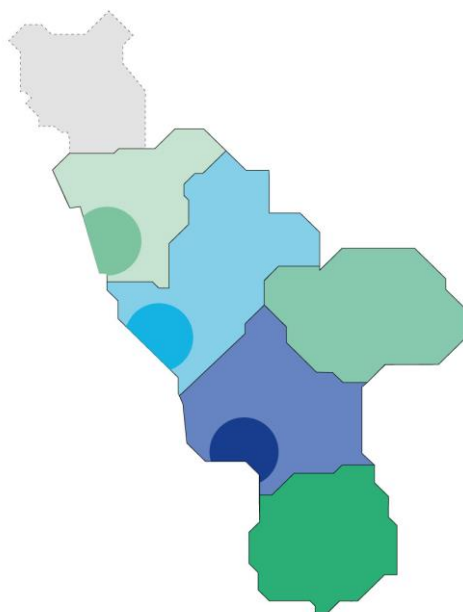


Efter (ombyggnation av hållplats)



Förslag till Ny zonstruktur inom Hallandstrafikens trafikeringsområde

Remissversion 2019-03-19



Innehåll

1. Sammanfattning	3
2. Bakgrund.....	5
2.1 Dagens zonstruktur	5
2.2 Nytt biljett- och betalsystem.....	5
2.3 Nya biljetter, raka rabatter och enhetligare villkor	5
3. Resandemönster	7
4. Mål för ny zonstruktur	9
5. Förslag till ny zonstruktur	10
5.1 Tidplan.....	12
6. Konsekvenser av ny zonstruktur.....	13
6.1 Prisförändringar	13
6.2 Konsekvenser Halmstad kommun.....	15
6.3 Konsekvenser Varbergs kommun.....	16
6.4 Konsekvenser Falkenbergs kommun	17
6.5 Konsekvenser Laholms kommun	18
6.6 Konsekvenser Hylte kommun	19
6.7 Hantering av kommunala tillköp.....	20
7. Omvärldsanalys.....	22

1. Sammanfattning

En del i att förenkla och tillgängliggöra kollektivtrafiken är att skapa bättre möjligheter för resenärerna att köpa sin biljett. Därför strävar Hallandstrafiken efter att framöver erbjuda fler och förbättrade försäljningskanaler. I första hand innebär det ett större biljettutbud i försäljningskanaler med självservice – såsom app och e-handel. Vårt mål är att dessa försäljningskanaler inom ett par år ska stå för över 75% av omsättningen (idag 35%). För att lyckas med det måste vi göra anpassningar av både vårt biljettsortiment och zonstruktur som förenklar för resenären. En resenär som köper en biljett i en försäljningskanal med självservice måste vara trygg i att den biljett hen köper är den mest fördelaktiga biljetten – både med hänsyn till resandefrekvens-, geografi- och pris.

Hallandstrafikens ambition är att genom utökade försäljningskanaler, med tydligare sortiment och med enklare princip för inom var kunden kan resa – bidra till en fortsatt god resandeutveckling. Därav görs följande förändringar under de närmaste åren.

- Nytt biljett- och betalssystem – införs under hösten 2019
- Nytt biljettsortiment – införs under hösten 2019
- Ny zonstruktur för Hallandstrafikens trafikeringssområde införs sommaren 2020

Dagens zonstruktur har tillämpats sedan tidigt 90-tal och var ändamålsanpassat för den tidens resande där resor i första hand skedde inom en kommun eller mellan två angränsande kommuner. Idag har möjligheterna att resa förändrats. Förutom ett ökat resande inom kommunen ökar även resandet längs kusten, både mellan angränsande kommuner men även över flera kommuner och över länsgräns. Av det totala resandet sker 76% inom länet, medan hela 24% sker från länet till angränsade län eller mellan två till Halland angränsande län.

Den nya zonstrukturen innebär att Hallandstrafiken går från 27 zoner till åtta zoner, och har tagits fram under förutsättningen att den för Hallandstrafikens del ska ha liten, eller ingen påverkan på biljettintäkterna. Samt ge bra förutsättningar för fortsatt ökat resande.

Fem av zonerna utgörs av kommunerna Varberg, Falkenberg, Hylte, Halmstad och Laholm. Tre zoner omgärdar centralorten och dess ytterområden i Varberg, Falkenberg och Halmstad. För Kungsbacka används den zonstruktur som Västtrafik tillämpar. Detta görs för att skapa enhetligare prissättning för resor inom och till och från Kungsbacka.

Konsekvensen av att gå från många till färre zoner innebär att priset per zon blir högre, detta kompenseras dock av att zonerna till ytan blir större. Vilka konsekvenserna blir för den enskilde skiljer sig åt beroende på hur resandet ser ut idag. Resenärer som reser mellan två eller tre zoner kan i den nya zonstrukturen inkluderas av samma zon, vilket gör att förändringen påverkar dem olika. Utöver zonstrukturen påverkas priset av förändringar i biljettsortiment och av förändrade villkor. Detta sammantaget gör att de resenärer som idag reser samma sträcka kommer påverkas på olika sätt av den nya zonstrukturen beroende på reserelation, rabatter och villkor.

Effekterna av den nya zonstrukturen är;

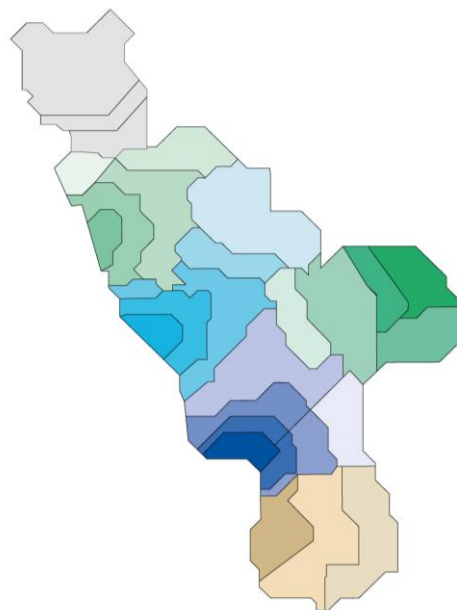
- Zonstruktur anpassad efter dagens resandemönster. Nuvarande zonstruktur har brister baserat på att ursprungligen tillämpades för lokala resor inom en kommun eller mellan två angränsade kommuner.
- Den nya zonstrukturen bidrar till en önskad förenkling som tillgängliggör kollektivtrafiken.
- Större zoner bidrar till utökade resmöjligheter.
- Den framtagna zonstrukturen påverkar priset på periodbiljetter minst, vilket ligger i linje med uppdraget att bidra till bra arbets- och studiependling.

2. Bakgrund

2.1 Dagens zonstruktur

Dagens zonstruktur är föråldrad och inte anpassad efter dagens resandemönster. Förenklat kan man säga att resandet har gått från lokalt till regionalt och till att ske mellan regioner utan att anpassning av zonstrukturen gjorts. Det har lett till att zonstrukturen i många avseenden är svårbegriplig och onödigt krånglig för resenären, men även för Hallandstrafiken och våra samarbetspartners.

Dagens zonstruktur består av 27 zoner där 24 av dessa ingår i Hallandstrafikens trafikeringsområde. De tre resterande zonerna tillämpas för Kungsbacka kommun som således har två olika zonstrukturer beroende på var biljetten är köpt. Antingen hos Hallandstrafiken eller hos Västtrafik. Dessa två zonstrukturer bidrar till att det uppstår skillnad i prissättning av resor i Kungsbacka och vid genomfartesor.



2.2 Nytt biljett- och betalsystem

Hallandstrafiken kommer under det närmaste året att införa ett nytt biljett- och betalsystem. Lanseringen kommer att ske i etapper och parallellt med nuvarande biljett- och betalsystem, som helt tas ur drift i juni 2020. Den mest påtagliga skillnaden jämfört med i dag är att stationära försäljningskanaler minskar till fördel för platsoberoende då kunderna i allt högre utsträckningen använder sin mobiltelefon eller internet för köp av resa. Även om antalet stationära försäljningskanaler minskar så ökar möjligheterna att kunna sälja biljetter via kanaler som idag inte används, vilket bidrar till att fler människor än idag kommer ha möjlighet att enkelt hitta och köpa sin resa.

2.3 Nya biljetter, raka rabatter och enhetligare villkor

Samtidigt som det nya biljett- och betalsystemet införs sker förändringar av biljettsortimentet. Jämfört med dagens biljettsortiment reduceras antalet biljetter, men utan att dra ner på möjligheten att köpa biljett efter resbehov. Därutöver förändras även villkoren för biljetterna. Bland annat så ges ålders- och studentrabatt på hela sortimentet och alla biljetter gäller i samtlig trafik. De sammanlagda effekterna av dessa förenklingar gör att vi kan erbjuda fler biljetter i kanaler med självservice än vad som görs idag och på så viss öka tillgängligheten.

Följande förändringar sker vad avser biljetter och resevillkor och avser endast biljetter köpta i det nya biljett- och betalsystemet;

- Färre biljetter, men tydligare sortiment.
- Kunden betalar samma pris oavsett om resan sker med tåg eller buss.

- Ålders-och sysselsättningsrabatter gäller för samtliga biljetter.
- Grupprabatt ges för samtliga biljetter när två eller fler reser tillsammans.
- Riktningbestämningen tas bort – oavsett vilka zoner som en biljett omfattas av kan resenären resa fritt inom dessa – oavsett riktning – under den tiden som biljetten är giltig.
- Barn som ännu inte fyllt sju år reser gratis och det finns ingen övre gräns för antalet barn.
- Prisavdrag för samtliga resor som går över länsgräns.

3. Resandemönster

För att ge en bild av resandet i Halland redovisas nedan resandemönstren för 2017. Statistiken är baserad på enkel- och periodbiljetter sålda i Hallandstrafikens biljettsystem.

Halmstad centralort och resor längs kusten dominerar resandet

Resandet i Halland domineras av resandet inom centralorten i Halmstad kommun och resor längs kusten. Nästan var fjärde resa innebär resa till ort utanför Halland, vilket till största delen beror på resandet från Varberg och norrut. Totalt sett står resandet inom Halland för 76% av resorna, 23% sker över trafikområdesgräns och resterande 1% är genomgående resor.

De 16 vanligaste reserelationerna (av 378 möjliga) står för 81% av det totala resandet.

	Reserelation	Andel resor	Akkumulerat
1	Halmstad centralort	19%	19%
2	Halmstad centralort - Halmstad kommun	14%	34%
3	Varberg – Göteborg/Mölndal	9%	42%
4	Laholm - Kungsbacka	8%	51%
5	Varberg centralort	5%	56%
6	Falkenberg centralort - Falkenberg kommun	4%	60%
7	Falkenberg – Göteborg/Mölndal	3%	63%
8	Halmstad - Skåne	3%	65%
9	Halmstad – Göteborg/Mölndal	3%	68%
10	Halmstad - Falkenberg tätort	2%	70%
11	Laholm – Göteborg/Mölndal	2%	72%
12	Falkenberg centralort	2%	74%
13	Varberg centralort - Varberg kommun	2%	76%
14	Varberg - Kungsbacka	2%	78%
15	Laholm - Halmstad	2%	80%
16	Falkenberg - Varberg tätort	2%	81%

Resandet inom Halland

Totalt resor inom Hallandstrafikens trafikeringsområde. Fördelat på resor i centralort, övriga resor i Halmstad, Falkenberg och Varbergs kommuner samt alla resor inom Laholm respektive Hyltes kommuner. Därutöver resor som sker mellan två eller flera kommuner.

Halmstad centralort	19%	
Falkenberg centralort	2%	
Varberg centralort	5%	
Halmstad kommun, exkl centralort	18%	
Falkenberg, exkl centralort	6%	

Varberg, exkl centralort	4%	
Laholm	1%	
Hylte	1%	
Mellan kommuner	20%	
Hela Halland	76%	

Resor över länsgräns

Resor över länsgräns domineras av resor mellan Varberg-Göteborg som står för 9% av totalt 23% som sker från Hallandstrafikens trafikeringsområde till Göteborg/Mölndal. Totalt sett sker 85% av alla resor över länsgräns till Västtrafik.

3	Varberg – Göteborg/Mdal	9%	9%
7	Falkenberg – Göteborg/Mdal	3%	12%
8	Halmstad - Skåne	3%	15%
9	Halmstad – Göteborg/Mdal	3%	17%
11	Laholm – Göteborg/Mdal	2%	19%

4. Mål för ny zonstruktur

För att få fler att välja kollektivtrafiken är en av förutsättningarna att resenären på ett enkelt sätt kan hitta, köpa och resa med sin biljett. Dels ur perspektivet trygghet men även att den biljett resenären valt är det bästa valet. För att nå dit behöver en hel del förenklas – inte minst vad avser zonstrukturen, dvs den geografiska ytan som kunden köper för sitt resande.

Den nya zonstrukturen bör innehålla färre zoner än dagens zonstruktur, vilket ger kunden färre zongränser att förhålla sig till. En större yta ger fler resmöjligheter och minskar risken för att befinna sig på fel sida av en gräns. Färre zoner gör valet av geografi enklare. Inte minst viktigt då fler resenärer kommer köpa sina biljetter i försäljningskanaler med självservice.

Önskade effekter av den nya zonstrukturen:

- Zonstruktur anpassad efter dagens resandemönster.
- Enklare för kunden att förstå biljettens geografiska giltighet.
- Särskilt fokus på arbets- och studiependling
- Bibehållna biljettintäkter
- Fortsatt resandeökning och ökad marknadsandel

5. Förslag till ny zonstruktur

Idag är Halland indelat i 27 zoner, varav tre av dessa zoner ingår i Kungsbacka kommun, vilket innebär att Kungsbacka har zontillhörighet inom två trafikområden – Hallandstrafiken och Västtrafik. Då taxorna skiljer sig åt betyder det att priset varierar i Kungsbacka beroende på vilket biljettsystem resenären köper sin biljett i. Övriga 24 zoner är uppdelade på de övriga fem kommunerna.

De 27 zonerna, möjliggör 378 olika kombinationer, av vilka endast 201 används. För resterande 177 kombinationer finns inga resor registrerade och kan på så vis, i varje fall teoretiskt, bedömas vara överflödiga.

Storleken på och antalet zoner inom en kommun skiljer sig åt idag, och tre av kommunerna har en zon som utmärker centralorten. Den zonen omges i sin tur av en eller flera cirkelzoner. Denna zonstruktur baseras på hur resandet i Halland såg ut innan Öresundstågtrafiken, då resorna i första hand gick från ytterområde till centralorten eller mellan två kommuner. I takt med att trafikutbudet ökar sker resandet idag i allt högre utsträckning mellan både tre, fyra eller fem kommuner och över länsgräns, vilket skapar en onödig komplexitet för resenärer, ombordpersonal och ger systemtekniska utmaningar då nuvarande zonstruktur är baserat på hur resande såg ut för 20 år sedan.

Ett förändrat resande och ett utökat trafikutbud tillsammans med en alltmer mobil livsstil innebär att en anpassning av dagens zonstruktur är nödvändig.

Från dagens 27 zoner till 8

Under 2018 har Hallandstrafiken arbetat med att ta fram ett förslag för ny zonstruktur. Målet har varit att ta hänsyn till de demografiska förändringar och utveckling av trafikutbudet som skett i länet sedan nuvarande zonstruktur infördes. Samt bidra till att förenkla kollektivtrafiken och på så sätt öka attraktionskraften för att få fler att välja bort bilen. Förslaget säkerställer även framtida regional utveckling och ger fortsatt kommunerna möjlighet att köpa till giltighet för sina kommuninvånare.

Förslaget innebär att Hallandstrafiken går från nuvarande 27 zoner till 8 zoner. Zonstrukturen tillämpas för all trafik, den linjelagda så väl som den särskilda kollektivtrafiken.

Dagens tre zoner inom Kungsbacka exkluderas ur zonstrukturen och istället tillämpas Västtrafiks zonstruktur för resor inom, till och från Kungsbacka samt vid genomgående resa. Resterande 24 zoner ersätts med 8 nya zoner. Två av zonerna utgörs av Laholm respektive Hylte kommun. Städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad med ytterområden utgör vardera en zon. Resterade tre zoner utgörs av återstoden av Varbergs, Falkenbergs och Halmstads kommun.

Zonerna adderas tillvarandra för att utöka en biljetts geografiska giltighet som då gäller inom de båda zonerna. Inga begränsningar finns för resor över gränsen mellan de två zonerna. Ytterligare zoner adderas på samma sätt och utökar det geografiska område inom vilket kunden kan resa fritt.

De tre zonerna kring städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad och deras ytterområden ges en utökad områdesgiltighet jämfört med dagens zoner runt dessa. Det innebär att ett flertal orter som idag befinner sig utanför zonerna runt de städerna inkluderas. Zonerna får därmed en bra balans anpassat efter befolkningsunderlaget. De

nya zonerna ger också en balanserad prissättning utifrån dagens resande där det stora resandet längs kusten innebär fler zoner än resandet inåt landet, som också är mindre i omfattning.

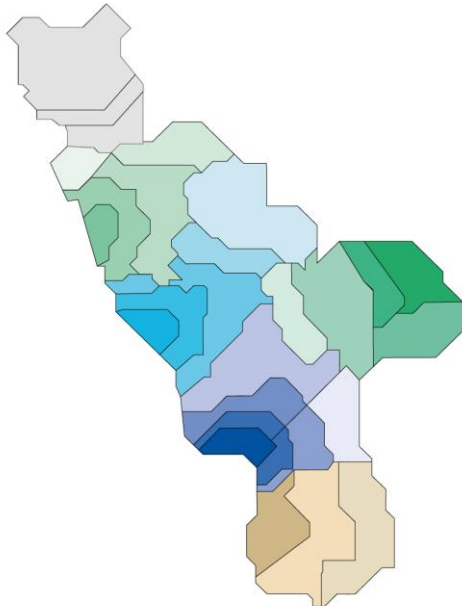


Bild 1 - Nuvarande zonstruktur 27 zoner

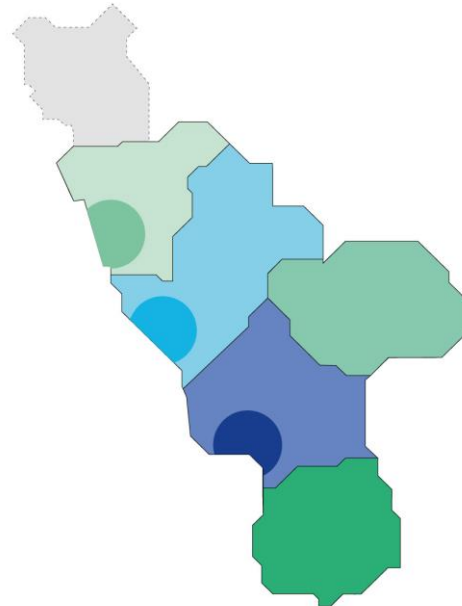


Bild 2 - Förslag ny zonstruktur 8 zoner

Prissättning

Samtliga zoner värderas på likvärdigt sätt. Med det menas att priset för en eller flera zoner är det samma oavsett var resan sker inom Hallandstrafikens trafikeringsområde. Modellen innebär att resenären betalar ett något högre pris för första zonen och ett något lägre pris för tillkommande zoner. En resa mellan exempelvis två zoner är således inte summan av priset av två enzonresor. Maxpris ges vid 7 zoner, vilket betyder att resenären ges giltighet i samtliga 8 zoner inom Hallandstrafikens trafikeringsområde.

Yta eller avstånd?

Priset för en biljett består av faktorer såsom tid (exv. från 60 min till 365 dagar) och vem som reser (vuxen, ungdom eller student). Därtill behöver resenären även en geografisk giltighet inom vilken resan kan ske, eller så betalar kunden för en specifik tur där avståndet för den specifika resan avgör priset.

Fördelen med att betala för det exakta avståndet, jämfört med att betala för ett område, är att det kan upplevas som mer rättvist. Hallandstrafiken, precis som de flesta andra Trafikhuvudmän i Sverige, har dock valt att prioritera enkelhet framför rättvisa.

Omlottzoner eller flytt av gräns?

Tanken med omlottzoner är att hantera gränsdragning kring orter där det finns betydande resande i flera riktningar. Även om omlottzoner till viss del löser problematiken med gräns är dessa svåra att hantera både ur ett kommunikativt- och

tekniskt perspektiv. Därför behöver omlottzoner fylla ett tydligt syfte och innebära en stor förbättring för resenärer utan att orsaka orimliga kostnader och otydlighet mot resenären. I den nya zonstrukturen ligger inga zoner omlott.

I vissa fall kan det finnas anledning att flytta zongränsen istället för att införa omlottzon, vilket har tillämpats för de orter som nu inkluderas i zonerna kring centralorterna i Varberg, Falkenberg och Varberg. Jämfört med omlottzoner så är gränsflytt betydligt enklare att genomföra och förvalta utifrån ett tekniskt perspektiv. Det blir även enklare att kommunicera fasta gränser till både resenärerna och partners som sedan har det lättare att förstå områdesgiltigheten på enstaka hållplatser. Däremot är det en utmaning att definiera om gränsflytt är motiverad utifrån kundnyttan utan att kompromissa biljettintäkterna och därmed finansieringen av kollektivtrafik.

Områdena kring centralorterna som i nya zonstrukturen inkluderar fler ytterområden jämfört med dagens zonstruktur anses samtliga ha förutsättningar för ett ökat resande, då resandeunderlaget är förhållandevis bra. Intäktstappet, som det innebär när zonen kring centralorten utökas, ryms inom övergången till nytt biljettsortiment och ny zonstruktur. Hallandstrafiken kommer med återkommande intervall se över gränstragningen kring centralorterna.

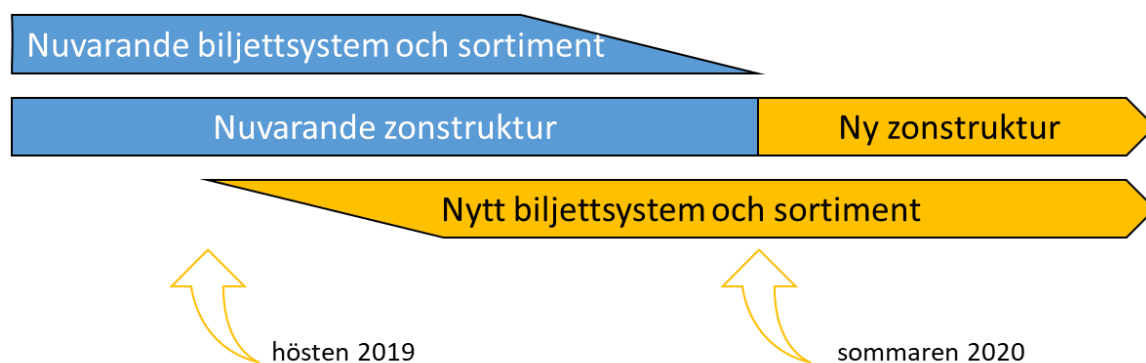
Särskilda kollektivtrafiken

Hallandstrafiken har inga andra åsikter än att den nya zonstrukturen ska gälla i samtlig trafik – även i den särskilda kollektivtrafiken. Konsekvenserna för dessa resenärer blir samma som för övriga resenärer.

5.1 Tidplan

Målet är att nya zonstrukturen ska tillämpas från och med när det nya trafikavtalet för busstrafiken träder i kraft, vilket sker i juni 2020. Vid samma tidpunkt tas nuvarande biljett- och betalsystem ur drift, vilket underlättar övergången då den nya zonstrukturen bara avser det nya biljett- och betalsystemet. På så vis kommer vi inte tillämpa dubbla modeller för beräkning av geografi.

Innan den nya zonstrukturen tillämpas lanseras det nya biljett- och betalsystemet med tillhörande biljettsortiment. Detta beräknas ske under hösten 2019.



6. Konsekvenser av ny zonstruktur

Den nya zonstrukturen påverkar priset för kollektivtrafikresor och därigenom både resandet och biljettintäkterna. Dels är det viktigt att försöka förutspå förflyttningen från de nuvarande biljettyperna till de nya, dels behövs en uppskattning av hur såväl den totala intäktsmassan som resandet kommer att påverkas.

6.1 Prisförändringar

Att gå från många små zoner till färre stora innebär att priset för en zon behöver höjas och att prisstegen blir brantare för att bibehålla intäktsnivån. Dock är det väldigt få stora prisförändringar i den föreslagna förändringen. Ett visst zonantal idag kan ersätta av fler eller färre antal zoner i den nya modellen, vilket innebär att priset kan både gå upp och ner. Generellt sett är det fler resenärer som ges lägre priser.

Resandet med enkelbiljett står för cirka 35% av det totala resandet medan periodbiljetter står för ca 65%. Av de 62% som får höjt pris för enkelbiljett är 52%-enheter resor inom en zon som får ett höjt pris med en krona (ca 3,7 %). Därav den stora andel som får höjt pris. På samma sätt utgör 42 %-enheter av de som får sänkt pris för periodbiljett resa inom en zon. Priset sänks där med ca 2,7 %.

I genomsnitt förändras priset för enkelbiljetter med +0,4 %, en mycket måttlig förändring. Dagens resor på 1, 2 och 4 zoner får ett höjt pris i genomsnitt medan övriga får ett sänkt. Notera att både sänkningar och höjningar av priset vägts in efter andel resor i den genomsnittliga prisförändringen.

Tabell 1 Genomsnittlig prisförändring enkelbiljetter (prisförändring i förhållande till andel av biljetter)

Resor med enkelbiljett	Andel resor	Prisförändring
Ökat pris	62%	+4%
Minskat pris	34%	-3,5%
Oförändrat pris	2%	0%

För periodbiljetter sänks priserna, i genomsnitt med -4,6 %. Priset sänks i genomsnitt för alla dagens antal zoner utom för 4 och 5 där det höjs i genomsnitt med måttliga 0,1 %. Notera att både sänkningar och höjningar av priset vägts in efter andel resor i den genomsnittliga prisförändringen.

Tabell 2 Genomsnittlig prisförändring periodbiljetter (prisförändring i förhållande till andel av biljetter)

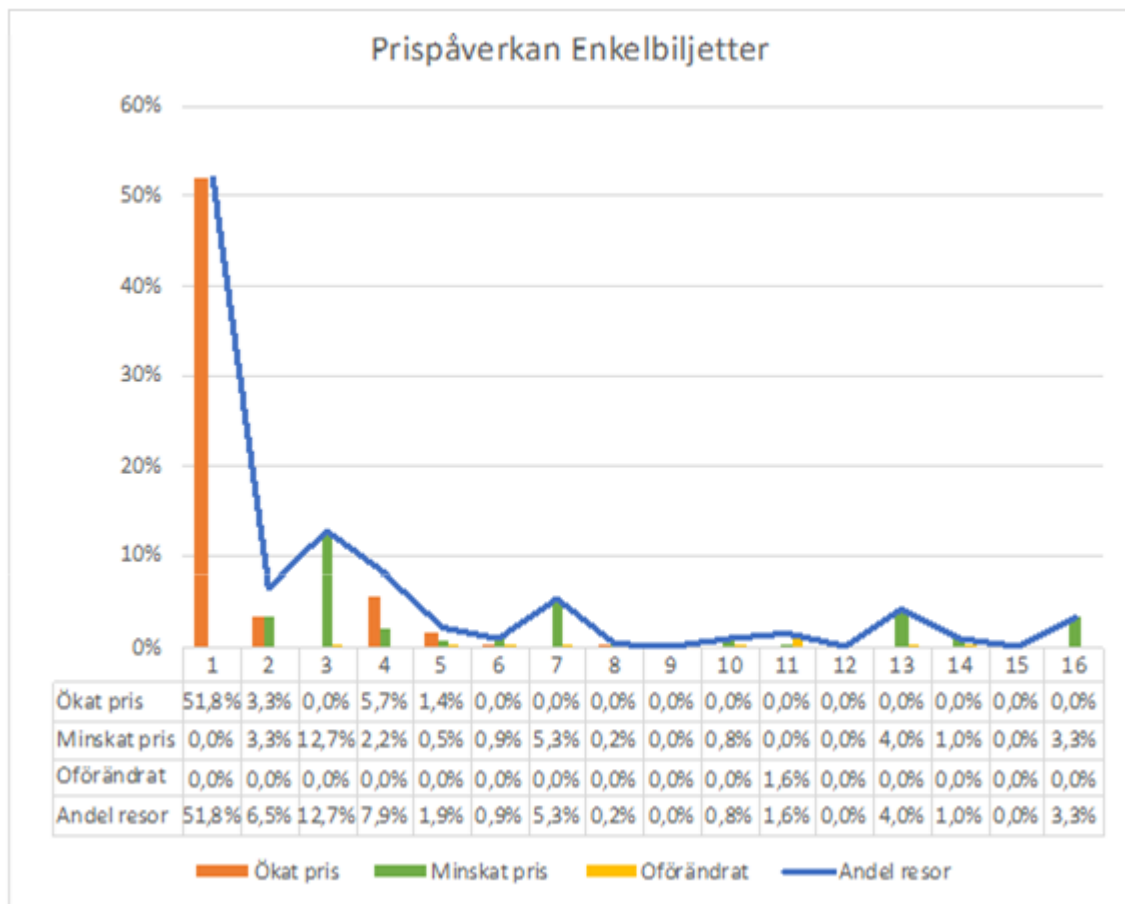
Resor med periodbiljett	Andel resor	Prisförändring
Ökat pris	7%	+0,3%
Minskat pris	93%	-4,9%
Oförändrat pris	0%	0%

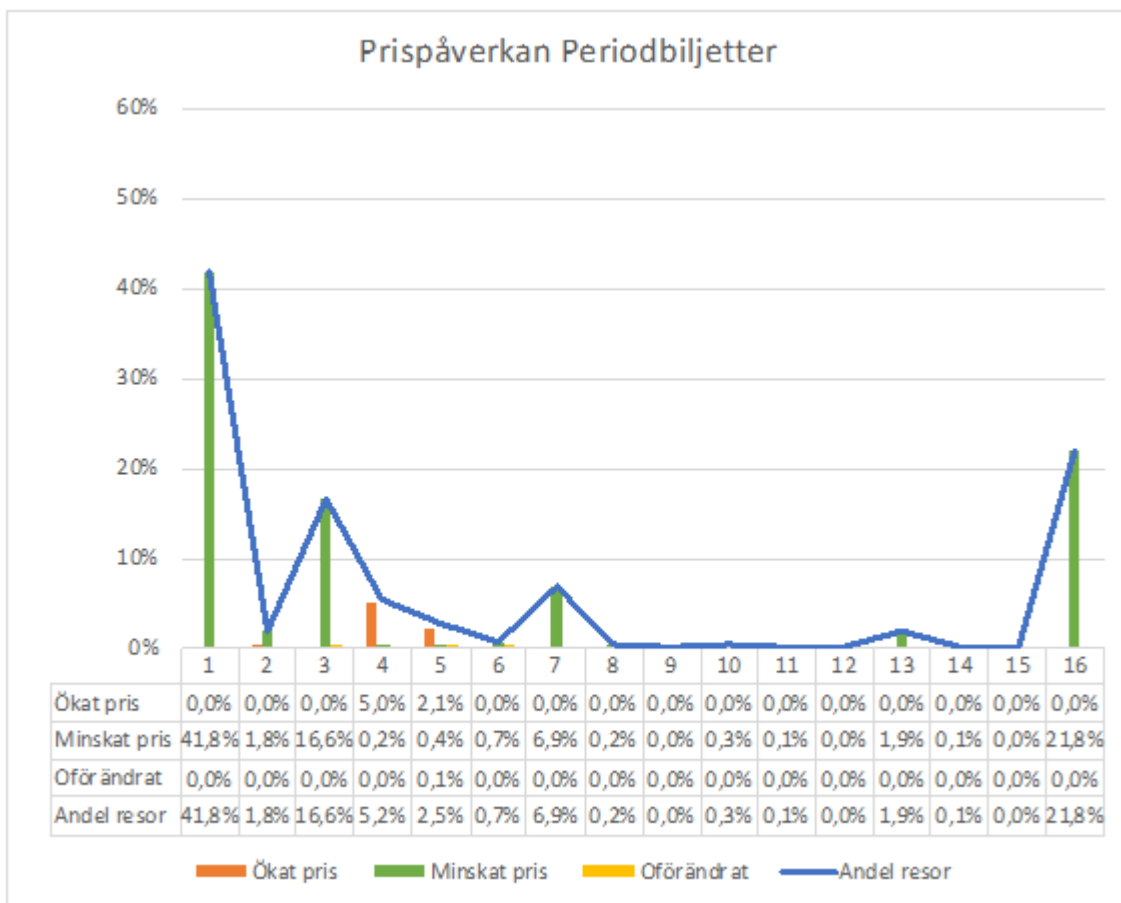
Zonstrukturen har alltså störst prispåverkan på enkelbiljetter jämfört med periodbiljetter. Resenärer som pendlar mest frekvent påverkas minst negativt av zonförändringen.

Vilka resenärer påverkas mest?

Resor i dagens zonstruktur, och med ett visst antal zoner, kan motsvaras av flera alternativ i den nya zonstrukturen, undantaget 1 zon som alltid blir 1 ny zon. Störst spridning i pris får de som gör resor om 2 eller 5 zoner idag. De kan få både sänkt, oförändrat eller höjd pris. I liten andel av det totala resandet (ca 3,5%) får prispåslag upp till 28% för enkelbiljetter och 9% för periodbiljetter. Det är en stor prisökning, men påverkar alltså en förhållandevis liten andel av det totala resandet. I andra änden bidrar den nya zonstrukturen till att en majoritet av resandet blir billigare.

Nedan redogörs för hur påverkan av ny zonstruktur fördelar sig per reserelation och hur stor andel av det totala resandet per biljett dessa utgör.





Andra påverkansfaktorer på biljettpriset

Det är inte enbart den nya zonstrukturen som påverkar priset i förhållande till nuvarande priser. I Hallandstrafikens nya biljett- och betalsystem ingår inte betalmetoden Reskassa. Istället kommer den rabatten ges på biljetter som tar hänsyn till kundens resandefrekvens. Ju oftare du väljer buss och tåg desto bättre pris per resa.

Även nya rabatter kommer påverka priset. Idag ger vi ålders- och studentrabatt på delar av sortimentet, framöver kommer dessa rabatter gälla oavsett biljett. För de som väljer att resa tillsammans ger vi grupprabatt, för den som tidigare var tvungen att lösa en biljett åt ett av sina tre barn under 7 år kan nu resa med alla på samma biljett.

Tillsammans med ny zonstruktur är de totala förändringar så pass omfattande att det är svårt att på en generell nivå lyfta fram vilka resenärer som påverkas positivt och vilka som påverkas negativt. Två resenärer som reser samma sträcka kan, jämfört med idag, få olika pris beroende på att man exempelvis omfattas av nya rabatter, reser i ett sällskap, kunde nyttja att biljetten inte längre var riktningbestämd.

6.2 Konsekvenser Halmstad kommun

Resande inom Halmstad kommun står för 37 % av samtliga resor idag. Av dessa sker 19 % inom Halmstad och med ytterområden (zon 830) och 18 % inom resterande del av kommunen.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens sex zoner. Zonen kring Halmstad och dess ytterområden inkluderar orter som idag inte ingår i dagens zon 830, - Vilshärad, Gullbrandstorp, Holm, Åled, Skedala och Trönninge. Den uppenbara följden av detta är att dessa resenärer får ett sänkt pris för både enkel- och periodbiljetter. För resenärer som reser inom kommunen och som idag har tre eller fler zoner till tätorten ger förändringen oförändrat eller sänkt pris.

Resorna inom, till och från Halmstad står för totalt sett 50 % av alla resor. Sett till de nya zonerna fördelas resandet där Halmstad ingår enligt tabellen nedan.

Tabell 3 Resande där Halmstad ingår, de sju största relationerna

#	Relation	Andel resor
1	Halmstad stadszon (830+831)	20,8%
2	Halmstad stadszon-kommun	16,0%
3	Halmstad stadszon-Skåne	2,7%
4	Halmstad stadszon-Göteborg	2,6%
5	Halmstad stadszon-Falkenberg stadszon	2,4%
6	Halmstad stadszon-Laholm	1,8%
7	Halmstad stadszon-Hylte	1,0%
	Summa	47%
	Totalt Halmstad	50%

Prisexempel Halmstad

Resor i centralorten påverkas marginellt (enkelbiljett +4% och periodbiljett -3%). Det är framförallt orterna som tidigare låg utanför centralorten som nu ingår som får fördelaktigaste prisförändringen (-30 respektive -17%), vilka står för 57 % av resorna inom kommunen. Notera att förändringen för periodbiljetter utgår från ordinarie pris. Vid fortsatt subventionering av periodbiljetter inom kommunen är prispåverkan -3% oavsett var inom kunden reser.

Några andra prisexempel;

- Halmstad stn. – Falkenberg stn. -3% enkelbiljett och -7% periodbiljett
- Halmstad RC – Laholm bussterminal + 14% enkelbiljett och +4% periodbiljett
- Halmstad RC – Getinge -22% enkelbiljett och -16% periodbiljett
- Halmstad RC - Haverdal -4% enkelbiljett och -5% periodbiljett
- Halmstad stn. – Göteborg C -10 % enkelbiljett och +4 % periodbiljett
- Halmstad stn. – Malmö C +5% enkelbiljett och +1 % periodbiljett

6.3 Konsekvenser Varbergs kommun

Resor inom Varbergs kommun står för 9 % av samtliga resor idag. Av dessa sker knappt 5 % inom Varberg och med ytterområden (zon 860) och 4 % inom resterande del av kommunen.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens fem zoner. Zonen kring Varberg och dess ytterområden inkluderar orter som idag inte ingår i

dagens zon 860, - Tofta, Himle, och Tångaberg. Den uppenbara följderna av detta är att dessa resenärer får ett sänkt både för enkelbiljetts och periodbiljetter baserat på att Varbergs kommun behåller tillköpet för periodbiljetter. För resenärer som reser inom kommunen och som idag har tre eller fler zoner till tätorten ger förändringen oförändrat eller sänkt pris.

Resorna inom, till och från Varberg står totalt sett för 24 % av alla resor. Sett till de nya zonerna fördelas resorna där Varberg ingår enligt tabellen nedan.

Tabell 4 Resande där Varberg ingår, de sju största relationerna

#	Relation	Andel resor
1	Varberg stadszon-Göteborg	8,7%
2	Varberg stadszon (860)	4,7%
3	Varberg stadszon-kommun	4,1%
4	Varberg stadszon-Kungsbacka	1,9%
5	Varberg stadszon-Falkenberg stadszon	1,7%
6	Varberg stadszon-Halmstads stadszon	0,9%
7	Varberg stadszon-Falkenberg	0,6%
	Summa	23%
	Totalt Varberg	24%

Prisexempel Varberg

Resor i centralorten påverkas marginellt (enkelbiljett +4% och periodbiljett -3%). Det är framförallt orterna som tidigare låg utanför centralorten som nu ingår som får fördelaktigaste prisförändringen (-30 respektive -17%). Notera att förändringen för periodbiljetter utgår från ordinarie pris. Vid fortsatt subventionering av periodbiljetter inom kommunen är prispåverkan -3% oavsett var inom kunden reser.

Några andra prisexempel;

- Varberg bussterminal - Bua -4% enkelbiljett och -5% periodbiljett
- Varbergs bussterminal - Tvååker +28 % enkelbiljett och +8 % periodbiljett
- Varbergs bussterminal - Veddige -4% enkelbiljett och -5% periodbiljett
- Varbergs stn. – Falkenberg stn. +26% enkelbiljett och +11% periodbiljett
- Varbergs stn. – Halmstad stn. 0% enkelbiljett och -9% periodbiljett
- Varberg stn. – Göteborg C -8 % enkelbiljett och -3 % periodbiljett
- Varberg stn. – Malmö C -2 % enkelbiljett och -1 % periodbiljett

6.4 Konsekvenser Falkenbergs kommun

Resor inom Falkenbergs kommun står för 7 % av samtliga resor idag. Av dessa sker 2 % inom Falkenberg och med ytterområden (zon 850) och 5 % inom resterande del av kommunen.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens fem zoner. Zonen kring Falkenberg och dess ytterområden inkluderar orter som idag inte ingår i dagens zon 850, - Glommen, Heberg, Långås och Grimsholmen. Den uppenbara följderna av detta är att dessa resenärer får ett sänkt pris både för enkelbiljetter och

periodbiljetter förutsatt att Falkenbergs kommun behåller tillköpet för periodbiljetter. För resenärer som reser inom kommunen och som idag har tre eller fler zoner till tätorten ger förändringen oförändrat eller sänkt pris.

Resorna inom, till och från Falkenberg står totalt sett för 17 % av alla resor. Sett till de nya zonerna fördelas resorna där Falkenberg ingår enligt tabellen nedan.

Tabell 5 Resande där Falkenberg ingår, de sju största relationerna

#	Relation	Andel resor
1	Falkenberg stadszon-kommun	5,1%
2	Falkenberg stadszon-Göteborg	3,2%
3	Falkenberg stadszon-Halmstad stadszon	2,4%
4	Falkenberg stadszon (850)	1,9%
5	Falkenberg stadszon-Varberg stadszon	1,7%
6	Falkenberg kommun-Varberg stadszon	0,6%
7	Falkenberg stadszon-Kungsbacka	0,4%
	Summa	15%
	Totalt Falkenberg	17%

Prisexempel Falkenberg

Resor i centralorten påverkas marginellt (enkelbiljett +4% och periodbiljett -3%). Det är framförallt orterna som tidigare låg utanför centralorten som nu ingår som får fördelaktigaste prispåverkan (-30 respektive -17%). Notera att förändringen för periodbiljetter utgår från ordinarie pris. Vid fortsatt subventionering av periodbiljetter inom kommunen är prispåverkan -3% oavsett var inom kunden reser.

Några andra prisexempel;

- Falkenberg bussterminal - Ullared -22% enkelbiljett och -16% periodbiljett
- Falkenberg stn. – Halmstad stn. -3% enkelbiljett och -7% periodbiljett
- Falkenberg stn. - Varberg stn. +26 % enkelbiljett och +11 % periodbiljett
- Falkenberg bussterminal - Ugglarp -4% enkelbiljett och -5% periodbiljett
- Falkenberg stn. – Göteborg C -5 % enkelbiljett och -5 % periodbiljett
- Falkenberg stn. – Malmö C -5 % enkelbiljett och -9 % periodbiljett

6.5 Konsekvenser Laholms kommun

Resor inom Laholms kommun står för 1 % av samtliga resor idag.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av en zon jämfört med dagens tre zoner. Den uppenbara följden av detta är att samtliga resor inom kommunen har ett enhetligt pris. För den som tidigare reste mellan två eller tre zoner innebär det en kraftig prissänkning medan den som reser inom en zon får ett marginellt prispåslag.

Resorna inom, till och från Laholm står totalt sett för 14 % av alla resor men då ingår även länsbiljetter. Exklusive länsbiljetterna står Laholm för knappt 4 %. Sett till de nya zonerna fördelas resorna där Laholm ingår enligt tabellen nedan.

Tabell 6 Resande där Laholm ingår, de sju största relationerna

#	Relation	Andel resor
1	Länsbiljett	8,5%
2	Länsbiljett+Göteborg	2,0%
3	Laholm-Halmstad stadszon	1,8%
4	Laholm	1,0%
5	Laholm-Skåne	0,5%
6	Laholm-Falkenberg stadszon	0,1%
7	Laholm-Varberg stadszon	0,1%
	Summa	14%
	Totalt Laholm	14%

Prisexempel Laholm

Resor i centralorten påverkas marginellt (enkelbiljett +4% och periodbiljett -3%). Det är framförallt orterna som tidigare låg utanför zon 820 som nu ingår som får fördelaktigaste prisförändringen (-30 respektive -17%).

Några andra prisexempel;

- Laholm bussterminal - Knäred -30 % enkelbiljett och -17% periodbiljett
- Laholm bussterminal - Våxtorp -30 % enkelbiljett och -17% periodbiljett
- Laholm stn. - Halmstad stn. +14 % enkelbiljett och +4 % periodbiljett
- Laholm stn. - Falkenberg stn. -10 % enkelbiljett och -14 % periodbiljett
- Laholm stn. - Göteborg C -11 % enkelbiljett och +10 % periodbiljett
- Laholm stn. - Malmö C +1 % enkelbiljett och -1 % periodbiljett

6.6 Konsekvenser Hylte kommun

Resor inom Hylte kommun står för knappt 1 % av samtliga resor idag.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av en zon jämfört med dagens fem zoner. Den uppenbara följderna av detta är att samtliga resor inom kommunen har ett enhetligt pris. För den som tidigare reste mellan två eller fem zoner innebär det en kraftig prissänkning medan den som reser inom en zon får ett marginellt prispåslag.

Resorna inom, till och från Hylte står totalt sett för 2 % av alla resor. Sett till de nya zonerna fördelas resorna där Hylte ingår enligt tabellen nedan.

Tabell 7 Resande där Hylte ingår, de sju största relationerna

#	Relation	Andel resor
1	Hylte-Halmstad stadszon	1,0%
2	Hylte	0,7%
3	Hylte-Halmstad	0,1%
4	Hylte-Jönköping	0,0%
5	Hylte-Skåne	0,0%
6	Hylte-Göteborg	0,0%
7	Hylte-Falkenberg stadszon	0,0%
	Summa	2%
	Totalt Hylte	2%

Prisexempel Hylte

Resor i centralorten påverkas marginellt (enkelbiljett +4% och periodbiljett -3%). Det är framförallt orterna som tidigare låg utanför Hyltebruk som nu ingår som får fördelaktigaste prisförändringen (-30 respektive -17%).

Några andra prisexempel;

- Hyltebruk bussterminal – Halmstad RC -17 % enkelbiljett och -15% periodbiljett
- Hyltebruk bussterm – Falkenberg stn. -22 % enkelbiljett och -20% periodbiljett
- Hyltebruk bussterminal - Torup +4% enkelbiljett och -3% periodbiljett
- Hylte – Göteborg C -8 % enkelbiljett och +10 % periodbiljett
- Hylte – Malmö C -11 % enkelbiljett och -12 % periodbiljett

6.7 Hantering av kommunala tillköp

Varberg, Falkenberg, Hylte, Halmstad och Laholms kommuner erbjuds idag att köpa delvis eller helt avgiftsfria periodbiljetter till kommuninvånarna. Dessa biljetter benämns som kommunkort och seniorkort. Därutöver köper kommunerna skolkort till de elever som reser i den ordinarie linjelagda trafiken.

Periodbiljett med giltighet inom en kommun – kommunkort

Erbjudandet om kommunkort innebär att resenärer inom en kommun betalar samma pris för periodbiljetten oavsett reslängd. Den som pendlar med stadstrafiken betalar lika mycket som den som reser från ett ytterområde till centralorten. För varje såld periodbiljett ersätter kommunen Hallandstrafiken med mellan 55-105 kr beroende på periodbiljett. Kostnaden motsvarar priset för en zon. Detta tillköp görs idag av Varberg, Falkenberg och Halmstad kommuner.

Hallandstrafikens nya zonstruktur innebär att Varberg, Falkenberg och Halmstad kommuner går från respektive 5-6 zoner till två, där zonen som idag omger centralorten utökas till att omfatta ytterområden som idag inte inkluderas i zonen kring centralorten. Det innebär att fler omfattas av enzonspriset. Zonstrukturen innebär även att zonpriset höjs till ca 180 kr.

Hallandstrafiken kommer fortsatt erbjuda detta tillköp, dock kommer modellen att anpassas efter den nya zonstrukturen. Det innebär att vi istället för zonpris utgår från den ersättning som kommunerna idag betalar för kommunkorten som bas för framtida ersättning. Den totala kostnaden påverkas därefter av försäljningen av periodbiljetter med giltighet inom hela kommunen. Ökar försäljningen med 5% sker motsvarande påslag på ersättning till Hallandstrafiken.

Seniorerbjudande

Dagens erbjudande om fria resor för vissa ålderskategorier under vad som definieras som lågtrafik kvarstår. För ytterligare information om erbjudandet se Hallandstrafikens tillköpskatalog för färdbevis.

7. Omvärldsanalys

De senaste åren har flera trafikhuvudmän i Sverige genomfört liknande zon- och sortimentsförändringar i enlighet med det förslag som Hallandstrafiken redovisar. Detta ger oss tillfälle att dra lärdomar från andras erfarenheter.

Jönköpings länstrafik

2015 slogs cirka 80 zoner i Jönköpings län ihop till åtta nya zoner med ny prissättning. Samtidigt uppdaterades kortläsare på fordon och ett ungdomskort lanserades.

Efter en kort inledande våg av missnöje vände sig resenärerna vid de nya priserna och kundintervjuer pekar på att de flesta är nöjda med det nya zonsystemet. Till och med resenärer som främst reser i stadstrafiken i Jönköping upplever att fördelarna med enkelheten slår nackdelarna med högre pris. Operatörerna har upplevt en stor resandeökning men det är svårt att visa hur mycket just zonförändringen bidragit till detta.

Skånetrafiken

I april 2017 infördes en ny zonstruktur i Skåne i samband med att man lanserade en ny app för försäljning av biljetter. Appen är den första komponenten i Skånes nya biljett- och betalsystem som kommer att utökas med andra försäljningskanaler. Den nya zonstrukturen består av 3 zoner. Liten zon (ofta tätort) och mellanzoner som styrs av kundens val av reserelation samt hela Skåne.

Den nya zonstrukturen har tagits emot väl. Skånetrafiken ser också att de har fått nya resor genom den nya rabattstrukturen. Studenter har numera rabatt även på enkelbiljetter – vilket har genererat fler resor i gruppen utan att påverka den totala intäkten negativt. Skånetrafiken ser också att resenärerna uppskattar den nya enklare grupprabatten.

SL, Stockholm

I Stockholms län infördes enhetstaxa för enkelbiljetter och reskassa år 2017, vilket sedan tidigare hade funnits för periodkort. Resor mellan tre zoner med reskassa prissänktes från 50 kr till 31 kr. Samtidigt så infördes studentrabatt även för enkelresor. Den grupp som upplevde största höjningen av priserna var seniorer, som fick betala i snitt 25 % mer för enkelresor inom en zon. Trots prishöjningen så vägde enkelhet och större giltighetsområde tyngre för seniorer än nya högre priser. De allmänna negativa reaktionerna gick så småningom över och inställningen blev positiv.

UL, Uppsala

I Uppsala län har många småzoner slagits ihop till tre zoner för enkelresor, medan enhetstaxa gäller för periodbiljetter. Prisändringar blev snabbt vardag både för långpendlare som fick en kraftig prissänkning (från 1 300 kr till 750 kr) och uppsalabor med en prisökning (från 500 kr till 750 kr). Trots starka reaktioner i början så var tappet i antalet resor inom Uppsala bara litet det första året, för att sedan öka igen med 10 %. På längre resträckor har ökat trafikutbud främst på tågsidan bidragit mer till resandeökningen än de nya priserna och generellt har ökningarna skett mest på stråk med bäst trafikutbud. Huvudinsikten är att priset i relation till andra faktorer har haft en liten påverkan på resandet.

Västtrafik

I slutet på 2018 beslutade Västra Götalandsregionen att gå från drygt 70 zoner till tre zoner. De nya zonerna baseras i huvudsak på kommungränser. Förändringen görs för att förenkla resande och biljettköp för resenärerna, samtidigt som det blir enklare för alla som jobbar inom Västtrafik.

För de flesta resorna blir biljettpriset troligen billigare, eller samma som idag, men för vissa kortare resor kan priset öka något. Exakt vad priserna kommer att bli vid zonindelningen är dock inte klart ännu.

Införandet av den nya zonstrukturen sker tidigast hösten 2020.