

Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023 – 2024

Hallandstrafikens styrelse fattade beslut om Kollektivtrafikplan på styrelsesammanträde 18 juni 2021. Kollektivtrafikplanen utgår från fastställda mål och principer i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. 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 framför allt kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet.

Efter genomförd samrådsperiod sker följande justeringar:

- | | |
|--|--------------|
| • Objekt 1. Öresundståg justerad stoppbild | Genomförs |
| • Objekt 2. Krösatåg Halmstad – Värnamo | Genomförs |
| • Objekt 3. Anpassning till resbehov vid tidpunkt efter pandemin | Genomförs Ej |

Tidtabellen för Öresundståg justeras vilket möjliggör resor till och från tågstationen i Åsa på lördagar och söndagar. Att Öresundstågen från Danmark föreslås stanna vid Åsa station är en tillfällig lösning som inte påverkar restiderna från exempelvis Falkenberg. Åtgärden synliggör behovet av dubbelspår utmed hela Västkustbanan samt färdigställande av Västlänken vilket möjliggör parallella tågsystem med olika hastighet och uppehållsbild.

Det utökade utbudet inom testperiod på Halmstad – Nässjöbanan avslutas och en återgång sker till en tidtabell med fem turer per vardag och riktning, respektive fyra turer per helgdag och riktning.

Med hänsyn till den plan som regeringen presenterade i maj 2021, med fem steg för att avveckla restriktioner som tagits fram med anledning av pandemin och där tidpunkt för steg fyra och fem ännu inte är beslutade, väljer Hallandstrafiken att inte genomföra neddragningarna inom busstrafiken.

Gösta Bergenheim, Ordförande

Per Stané Persson, vice Ordförande

Andreas Almquist, VD

Per Stané Persson

Per Stané Persson
E-mail: per.stane-persson@regionhalland.se
Role: Vice ordförande
Verified by Mobile BankID
2021-06-24 16:28 CEST

Andreas Almquist

Andreas Almquist
E-mail: andreas.almquist@hlt.se
Role: VD
Verified by Mobile BankID
2021-06-24 22:12 CEST

Gösta Bergenheim

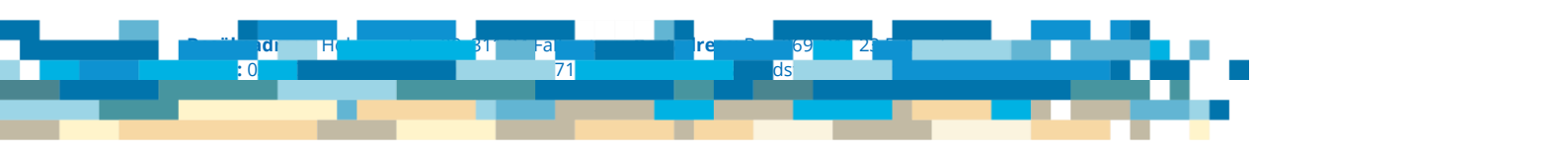
Gösta Bergenheim
E-mail: gosta.bergenheim@regionhalland.se
Role: Ordförande
Verified by Mobile BankID
2021-06-30 15:47 CEST



Hallandstrafiken

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2022 MED UTBLICK 2023-2024

BESLUTAD I HALLANDSTRAFIKENS STYRELSE 2021-06-18





INNEHÅLL

1. Sammanfattning	4
2. Inledning	5
Ett växande Sydvästsverige	5
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland	5
Trafikförsörjningsprogram 2021-2025.....	6
Vad är en Kollektivtrafikplan	7
3. Effekter av pandemin.....	8
Kortsiktiga effekter av pandemin	8
Långsiktiga effekter av pandemin	8
4. Mål för kollektivtrafiken i Halland	9
Övergripande mål	9
Agenda 2030	9
Uppföljning och indikatorer	10
5. Måluppfyllnad	12
Måluppfyllnad 2020	12
Marknadsandel	12
Resande.....	13
Tågtrafik.....	14
Stadsbusstrafik.....	18
Regionbusstrafik	20
Nöjdhet.....	21
Miljö	22
6. Verksamhetsutveckling - vad vi har gjort	24
Större trafikförändringar under tidsperiod 2015 - 2021	24
Försäljning.....	25
Marknadsföring, kommunikation och Information.....	26
Infrastruktur	27

Upphandling av trafik	28
7. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2022-2024	30
Regionövergripande utmaningar	30
Trafikförändringar	33
Trafikförändringar 2022	33
Trafikförändringar 2023-2024	43
Försäljning.....	44
Marknadsföring, kommunikation och information.....	46
Infrastruktur	47
Upphandling av trafik.....	48
8. Ekonomi	49
Priser.....	50
9. Särskild kollektivtrafik	51
Skolskjuts	51
Serviceresor	52
10. Bilagor	55
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2020	55
Bilaga 2: Infrastruktur 2020	57
Hållplatser med utökad resenärsservice	57
Tillgänglighetsanpassade hållplatser, exempel	59
11. Samrådsredovisning	61
Kungsbacka.....	62
Varberg.....	64
Falkenberg	67
Halmstad	70
Hylte.....	73
Laholm.....	75
Övriga remissvar	78



1. SAMMANFATTNING

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. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal främst kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag inom Region Hallands budgetprocess.

Årets utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pågående pandemi. Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbetet utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Efter pandemin kan arbetsmarknadsregionerna behöva vidgas ännu mer, människor kan komma att behöva pendla ännu längre till nya arbetstillfällen. Andra kan komma att behöva studera på andra orter för att bli anställningsbara igen. Samtidigt har pandemin påskyndat samhällets digitala utveckling genom exempelvis distansmöten vilket föräntas påverka hur vi reser framöver.

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Utöver det ska kollektivtrafiken stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet. Nämnade principer har beaktats i de förslag till justeringar av trafikutbudet vilka redovisas i kapitel 7.

2. INLEDNING

ETT VÄXANDE SYDVÄSTSVERIGE

Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige vilket ställer krav på en välfungerande kollektivtrafik. Pendlingen ökar mellan regioner, kommuner och städerna i och kring Halland vilket innebär att man i högre utsträckning inte bor och arbetar i samma ort, kommun eller region. Utvecklingen före pandemin visar att antalet pendlare över Hallands norra och södra gräns ökar vilket tyder på att arbetsmarknaderna vidgas. En utvecklad kollektivtrafik med tillhörande utbyggd infrastruktur vilket motsvarar det framtida resandebehovet är viktigt för att Halland ska kunna utvecklas hållbart. Vidare måste den framtida planeringen för kollektivtrafiken i Halland vara strategisk samt kommun- och länsgränsöverskridande. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafikplanering. Med andra ord kräver en attraktiv kollektivtrafik ett långsiktigt åtagande från flera aktörer. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar också till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärka integrationen. När satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

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 ombesörja 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.

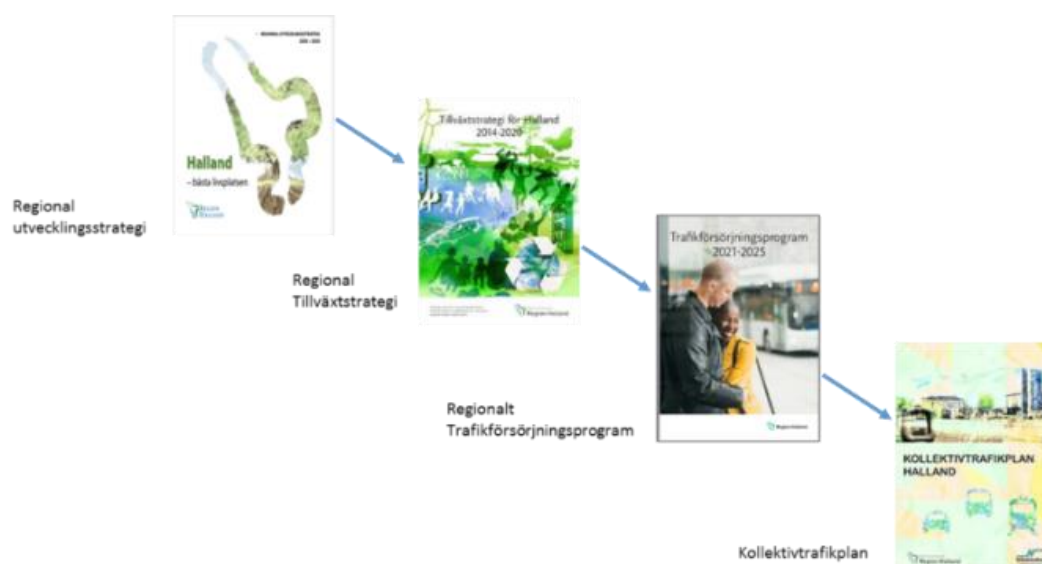
TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021-2025

I december 2020 antogs det nu gällande Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland. 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. Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra. Med utgångspunkt i hållbar tillväxt har Tillväxtstrategins prioriteringar formulerats i mer specificerade inriktningar och mål för kollektivtrafiken i Trafikförsörjningsprogrammet.

Genom att öka tillgängligheten och tidsförtäta i relationer där det finns potential för arbetsmarknadsförstoring förbättras tillväxten i regionen. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar också till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärker integrationen. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Om fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen. Målet om en ökad marknadsandel har direkta kopplingar till ekonomisk, ekologisk och sociala- hållbarhetsdimensionerna. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30 procent år 2030 kan därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en hållbar utveckling.

VAD ÄR EN 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, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet.



Styrande dokument för kollektivtrafiken i Halland



3.EFFEKTER AV PANDEMIN

KORTSIKTIGA EFFEKTER AV PANDEMIN

Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande och intäkter samtidigt som kollektivtrafiken har upprätthållits utifrån dess grundläggande samhällsfunktion. Det har varit viktigt att kollektivtrafiken fungerat för att de människor som måste resa med kollektivtrafiken, att dessa kunnat nyttja denna även under pandemin till skola eller arbete utan risk för trängsel eller ökad smittspridning. Pandemins effekter på kollektivtrafiken inleddes andra veckan i mars 2020, där resandet under våren gick ned till nivåer om 45–55 procent beroende på trafikslag. Med start juni månad ökade resandet till 55–65 procent vid jämförelse motsvarande period föregående år. Efter tidpunkt för införandet av lokala allmänna råd 3 november minskade resandet på nytt till nivåer om 35–50 procent beroende av trafikslag. Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 39,7 procent. Totalt gjordes 12,1 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket ska jämföras med 20,0 miljoner resor 2019. Pandemins effekter i form av kraftigt minskat resande med tillhörande intäkter förväntas kvarstå under stora delar av 2021.

LÅNGSIKTIGA EFFEKTER AV PANDEMIN

Hallandstrafikens ansvar är resor till studier och arbete och annat vardagsresande. Under pandemin har det digitala arbetssättet blivit det primära för många som annars skulle ha rest och använt kollektivtrafiken. De som behövt resa har rekommenderats att resa på andra tider än högtrafiktiderna. Efter pandemin kan arbetsmarknadsregionerna behöva vidgas ännu mer, människor kan komma att behöva pendla ännu längre till nya arbetstillfällen. Andra kan komma att behöva studera på andra orter för att bli anställningsbara igen. Detta kan göra att kollektivtrafiken blir ännu viktigare när krisen har hanterats. Redan innan pandemin kunde analyser se att allt fler arbetstagare hade möjlighet att styra sin egen arbetstid, många företag tillämpar skift eller andra arbetstidsöverenskommelser som innebär att resan till arbetet kan börja andra tider på dygnet än de traditionella. Utbudet för vardagsresande omfattar samtliga veckans dagar och en stor del av dygnet även om topparna i resandet fortfarande inträffar morgon och eftermiddag. Högtrafiktiderna har en tendens att tänjas ut till att omfatta flera timmar på morgonen och eftermiddagen vilket kan innebära att resandet i efterhand kan komma att spridas ut. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. Hur resbehovet ser ut efter pandemin har ingen svaret på. Det vi vet däremot är att det kommer att se annorlunda ut. Hallandstrafiken följer utvecklingen noga tillsammans med branschen med mål att löpande anpassa verksamheten utifrån de nya förändrade förutsättningarna.

4. 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. Kollektivtrafiken är ett av Hallands mest strategiska verktyg för genomförandet av Hallands tillväxtstrategi. Med kollektivtrafiken skapas större arbets- och studiemarknader, en mer hållbar region och sist men inte minst möjliggörs goda förutsättningar för ett fortsatt attraktivt Halland – Halland bästa livsplatsen. 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.

Hallandstrafikens vision är att skapa "världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna". Hallandstrafikens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, dvs ökad andel jämfört med 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.

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.

AGENDA 2030

FN antog under 2016 Agenda 2030 som innehåller 17 globala hållbarhetsmål. FN:s 17 globala hållbarhetsmål med sina 169 delmål ska bidra till - att avskaffa extrem fattigdom - att minska ojämlikheter och orättvisor i världen - att främja fred och rättvisa - att lösa klimatkrisen. Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll. Hallandstrafikens beaktar i sitt miljö- och klimatarbete även de i Agenda 2030 uppsatta målen.

Hallandstrafiken redovisar i sin årliga Hållbarhetsredovisning samt Kollektivtrafikplan resultat och utfall av arbetet mot uppsatta mål inom miljö- och klimatarbetet. Redovisning sker för att säkerställa att utfört arbete och inriktning ger önskad effekt och resultat. För att uppföljningen



ska bidra till målfyllnad är det av vikt att mätetal och dess framtagande är väl förankrade i verksamhet och över tid.

De mål och delmål i Agenda 2030 som kollektivtrafiken bidrar till är i huvudsak:

Agenda 2030

Mål 3: Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål

3.4: *Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa*

Mål 10: Minskad ojämlikhet

Mål 11: Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål

11.2: *Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla*

11.6: *Minska städernas miljöpåverkan*

11a: *Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen*

Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER

HALLAND SKA VARA EN MER ATTRAKTIV, INKLUDERANDE OCH KONKURRENSKRAFTIG REGION ÅR 2020 ÄN ÅR 2014

Mål	Indikatorer	Följs upp i
Regionförstoring genom utveckling av kollektiv-trafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm	Restid/turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg – mät punkt Halmstad och Varberg	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Utvecklade former för samverkan och sam- planering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Deltagande och publik vid ett urvalstrategiskt utvalda arrangemang och mötesplatser. Huspriser i Halland	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossil-oberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxid-utsläpp	Uppföljning till Tillväxtstrategin



KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND SKA BIDRA TILL HÖG ATTRAKTIVITET OCH EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Kollektivtrafikens marknadsandel av totalt resande ska vara minst 30% år 2030.	Resandestatistik	Kollektivtrafikplanen
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomiskutveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott från övriga Sverige till Hallands län	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljettintäkter och trafikkostnader	Hallandstrafiken ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer ur fordonsdatabasen FRIDA	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad som tillgänglighetsanpassas	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighetsanpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker	Utifrån frågor i Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK SKA ÖKA OCH VARA ATTRAKTIVT		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Högst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning delmål	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

5. MÅLUPPFYLLNAD

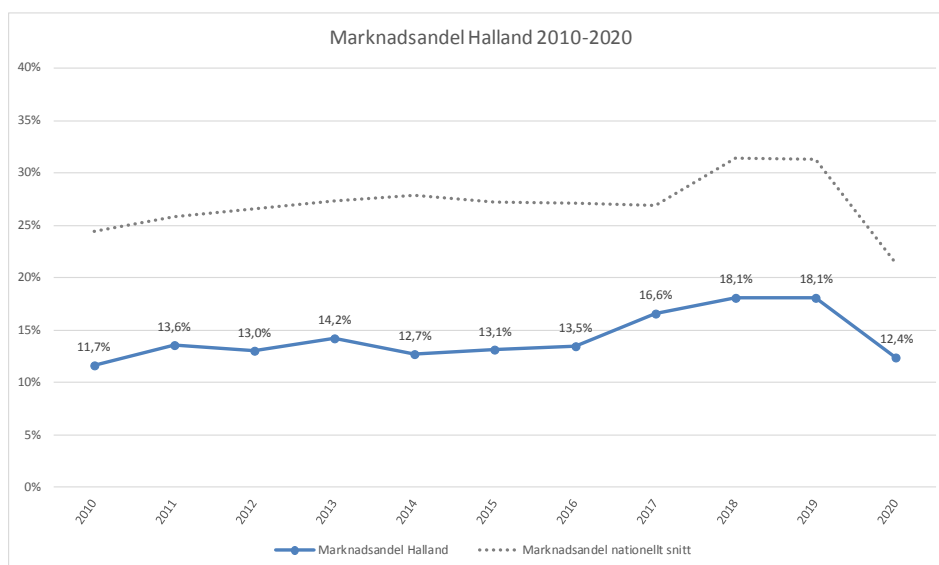
MÅLUPPFYLLNAD 2020

Nyckeltal	Mål 2020	Utfall 2020	Mål 2021	Mål 2022	Mål lång sikt
Marknadsandel	19,0%	12,4%	-*	-*	30%
Resandeutveckling	5,0%	-39,7%	-*	-*	5,0%/år
Nöjdhet					
• Kund	70%	61,5%	70%	70%	80%
• Allmänhet	60%	53,5%	60%	60%	70%
• Senaste resan	85%	79,8%	85%	85%	90%
Fossilfria bränslen	100%	99,8%	100%	100%	100%

* Under pågående pandemi avråder Folkhälsomyndigheten allmänheten att använda kollektivtrafiken, förutom vid särskilda fall. Mot denna bakgrund preciseras inga målvärden för 2021-2022.

MARKNADSANDEL

Marknadsandelen, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, visar på kollektivtrafikens konkurrenskraft. Marknadsandelen minskade kraftigt som en effekt av pandemin, från 18,1 procent (2019) till 12,4 procent (2020).

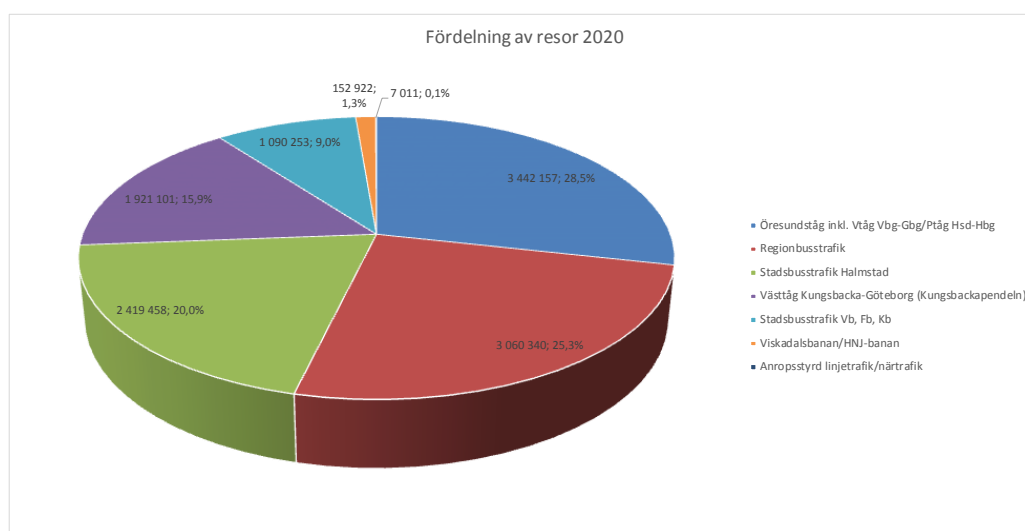


RESANDE

Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 39,7 procent. Totalt gjordes 12,1 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket ska jämföras med 20,0 miljoner resor 2019.



Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg (Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) samt Halmstad stadsbuss fortsatt 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 litet vid jämförelse med totalt antal resor.

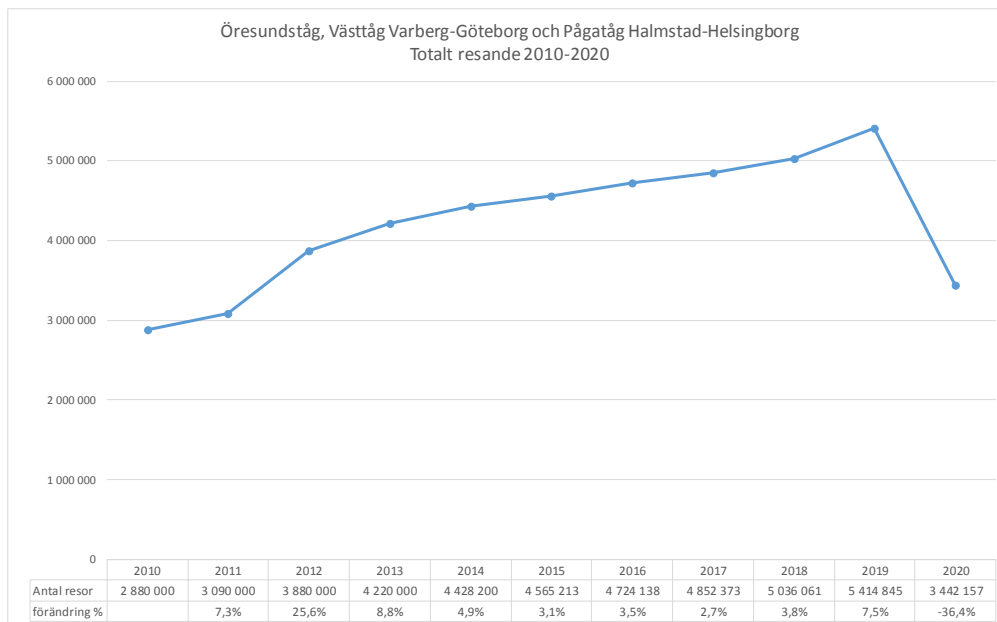


TÅGTRAFIK

Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Västkustbanan utgörs 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 Västkustbanan slås resandet för Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg och Västtåg Varberg-Göteborg samman då de tre tågsystemen kompletterar varandra utifrån tidtabell och uppehållsbild. Utöver Västkustbanan trafikerar Viskadalsbanan med Västtågen Varberg-Borås och Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatågen på sträckan Halmstad-Jönköping/Nässjö.

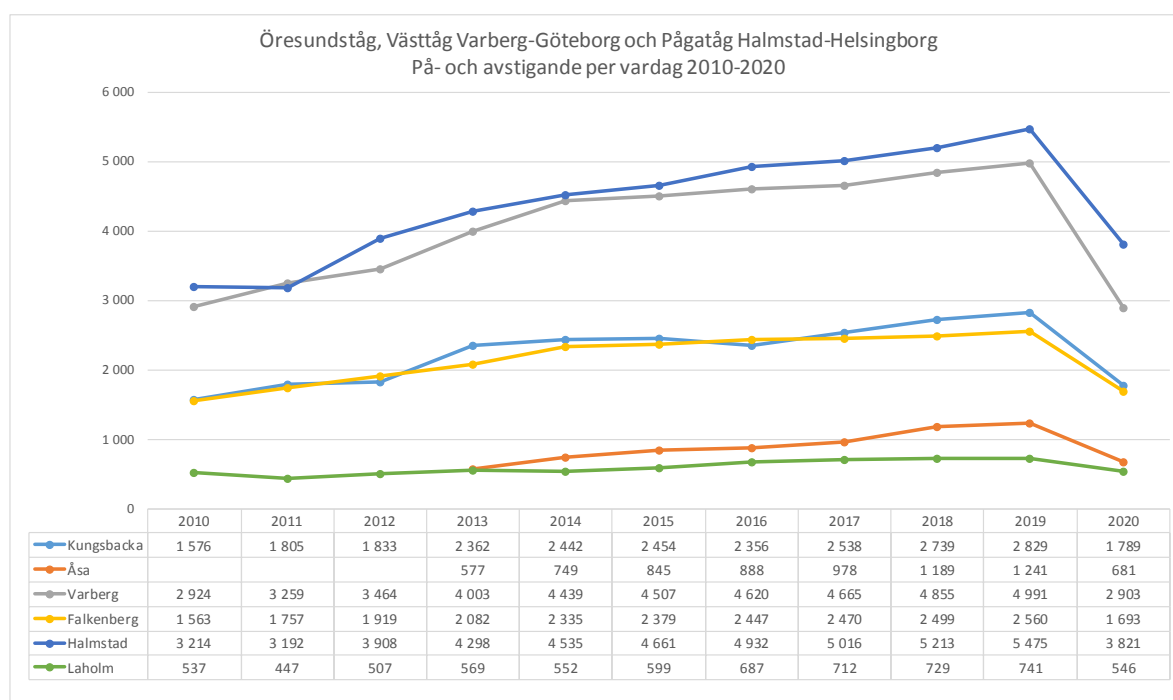
Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

Under 2020 genomfördes omkring 3,4 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2019 minskade resandet med -36,4 procent. I en jämförelse med 2010 har dock resandet på Västkustbanan ökat med knappt 20 procent. Denna ökning kan till delar härledas till en utökad trafik dvs Pågatågstrafiken (december 2015) samt tillkommande Västtåg Varberg-Göteborg (2017-2019). I en jämförelse av enbart resor med Öresundståg har resandet med Öresundståg ökat med knappt 10 procent sedan 2010.

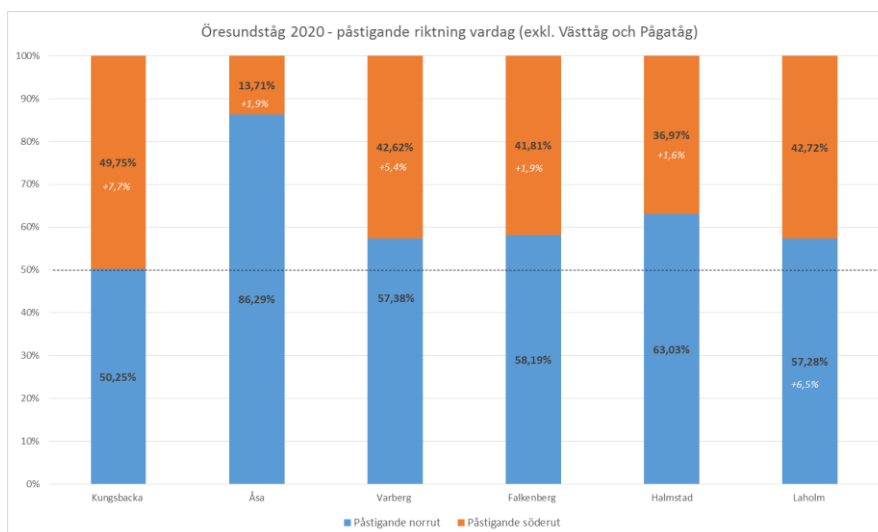


På och avstigande per station samt i vilken riktning resan sker

Vid fördelningen av antal på- och avstigande i Öresundstågssystemet (inräknat Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) är Halmstad och Varberg de klart största stationerna. Tillsammans står de för ca 60 procent av resorna. Jämfört med 2019 minskar resandet för samtliga stationer. Den största reseminskningen återfinns i Åsa och Varberg där resandet minskat med -45 respektive -42 procent. Minst påverkan syns i Laholm där resandet minskat med -26 procent under 2020 jämfört med föregående år.



Andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning påvisar en tyngdpunkt norrut. Omkring 60 procent av resorna sker norrut. Från Laholm, Halmstad, Falkenberg och Varberg sker omkring 60 procent av resorna norrut. Från Kungsbacka sker resandet med Öresundståg och Västtåg Varberg-Göteborg med en jämn fördelning mellan norr- och södergående resor. Från Åsa reser drygt 85 procent norrut. Andelen resor i nordlig respektive sydlig riktning har påverkats under året. Undantaget Laholm har resterande halländska stationer fått en lägre andel resor norrut jämfört med 2019. I Laholm har på motsatt vis andelen södergående resor minskat. Detta skulle kunna signalera pandemins påverkan på de längre pendlingsstråken till Göteborg respektive Helsingborg till följd av restriktioner och uppmaning till hemarbete för de som har möjlighet.



Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)

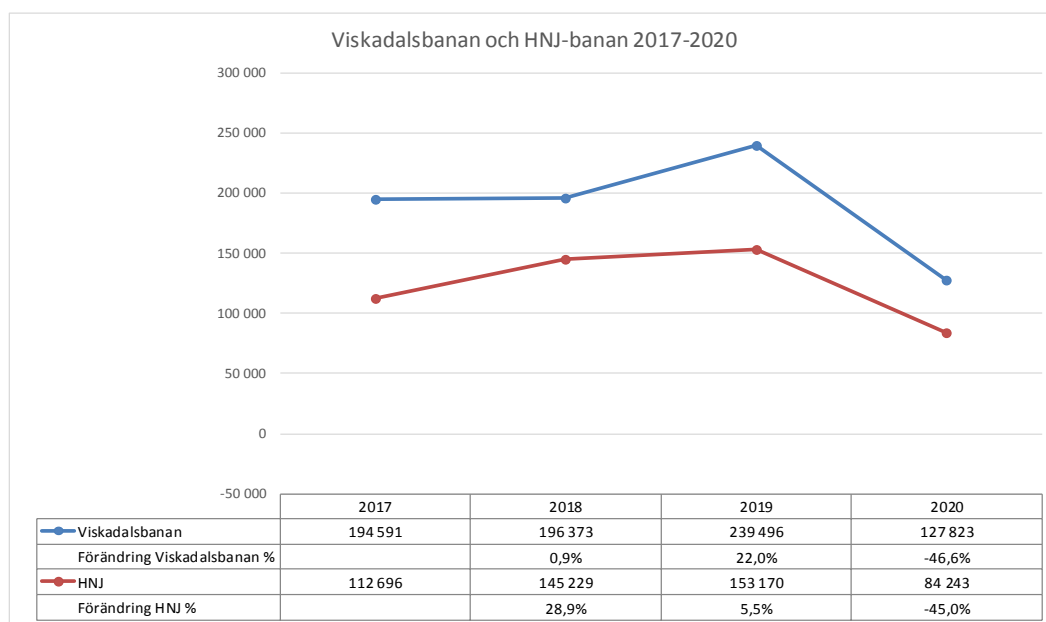
Resandet på Kungsbackapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungsbackapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet 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 2020 genomfördes ca 1,9 miljoner resor på Kungsbackapendeln, en minskning med -26,2 procent jämfört 2019.



Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Under 2020 uppgick resandet till knappt 128 000 resor, en minskning med -46,6 procent jämfört 2019.

Sedan 2017 har det på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) genomförts manuella räkningar under vår och höst inom ramen för det treåriga testprojektet för banan. Testprojektet avslutades vid tidtabellskiftet december 2020 men antalet turer har bibehållits även under 2021. Resanderäkningar har inte genomförts under 2020 och resandet på banan har därför beräknats utifrån en nedräkning av 2019 års siffror. Nedräkningen med -45 procent har grundats efter dialog med Jönköpings länstrafik och vid jämförelse med andra jämförbara linjer, totalt genomfördes 84 000 resor på den halländska delen av banan.

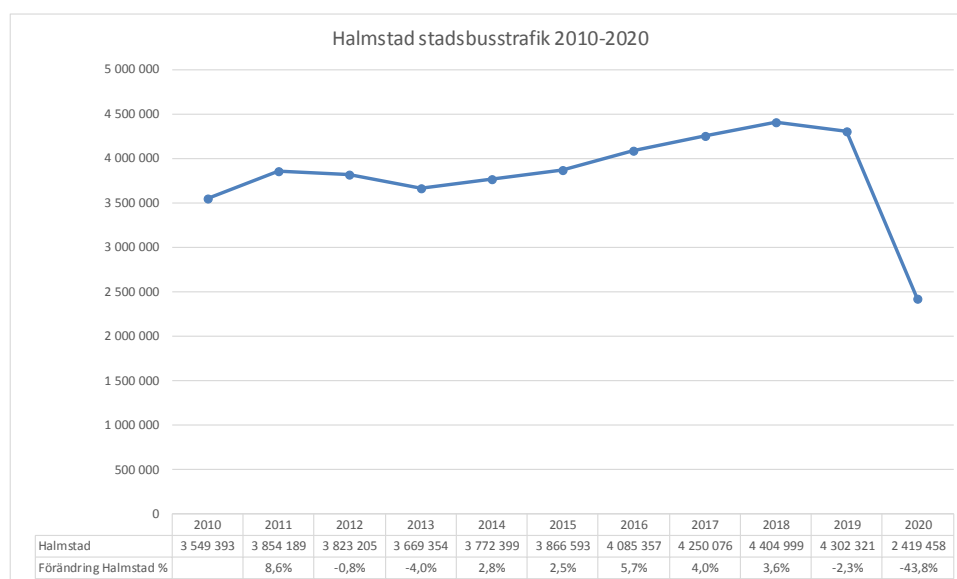


STADSBUSSTRAFIK

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Laholm, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. I Laholm introducerades stadsbusstrafik i juni 2020. Kontinuerliga förbättringar har skett i busstrafiken under året för att bättre möta identifierat resbehov, skapa tydligare trafikeringssupplägg, förbättra tidhållning och inte minst att säkerställa bytesmöjligheter mot Västkustbanan. Av samtliga resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för knappt 70 procent av resorna. Fram till år 2020 har resandeutvecklingen för stadsbusstrafiken över tid varit mycket positiv. Under 2020 orsakade pandemin stor påverkan på kollektivtrafikresandet. I resandestatistiken syns en kraftig resandeminskning på samtliga linjer. Under året genomfördes totalt 3,5 miljoner resor i stadsbusstrafiken, vilket är en minskning av resandet med -43,9 procent jämfört med år 2019. Resandet i stadsbusstrafiken 2020 motsvarar ett resande lägre än år 2006 då statistiksammanställningen påbörjades.

Stadsbusstrafik Halmstad och Laholm

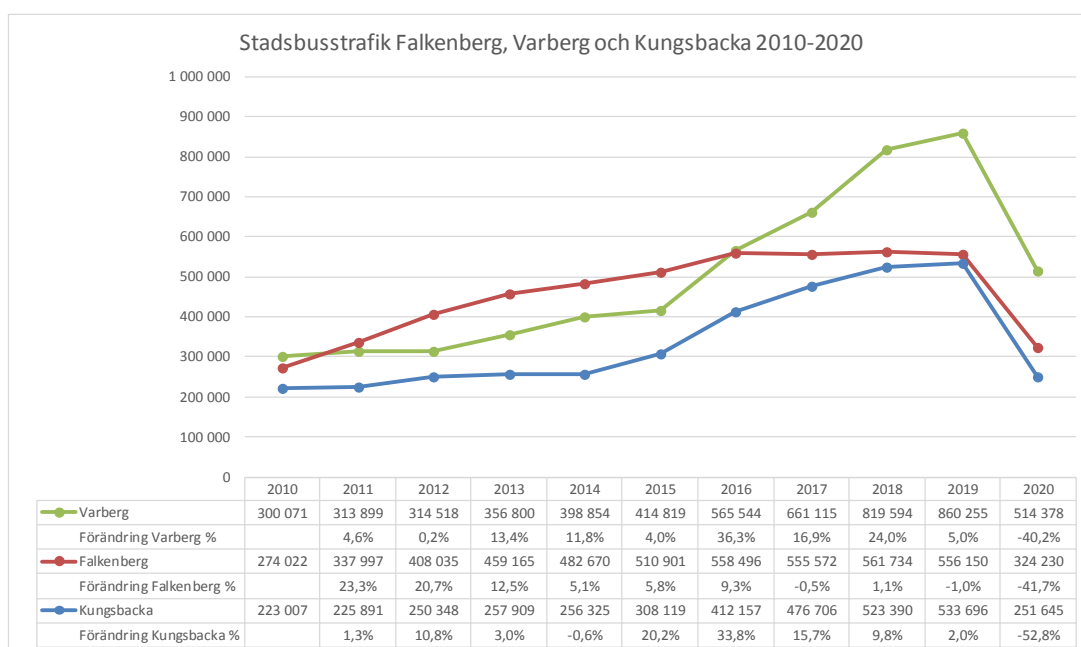
Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hollandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek. Den står för nästan 20 procent av samtliga resor i Halland och knappt 70 procent av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2020 genomfördes 2,4 miljoner resor vilket är en minskning med -43,8 procent jämfört föregående år. De nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen som började 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. Under 2020 har linje 12 och linje 13 slagits ihop och det västra benet som går till Söder har fått ett utökat utbud främst för att tillse kulturhusets och kulturskolans behov. I Laholm infördes linje 1, det finns därmed en passning till samtliga tågankomster och avgångar från centrum i Laholm.



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.

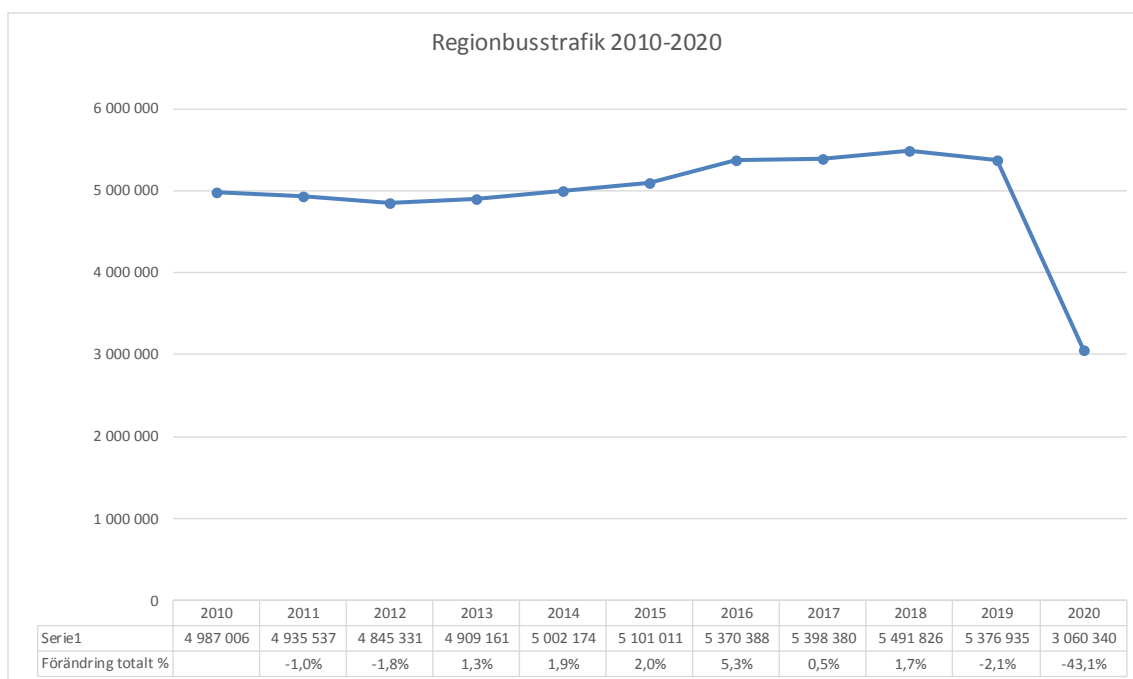
Efter flera år av kraftig resandeökning minskade resandet med stadsbussarna i Varberg med 40,2 procent under 2020. I Kungsbacka minskade resandet med -54,3 procent och i Falkenberg syns en resandeminskning med -41,7 procent jämfört med föregående år.



REGIONBUSSTRAFIK

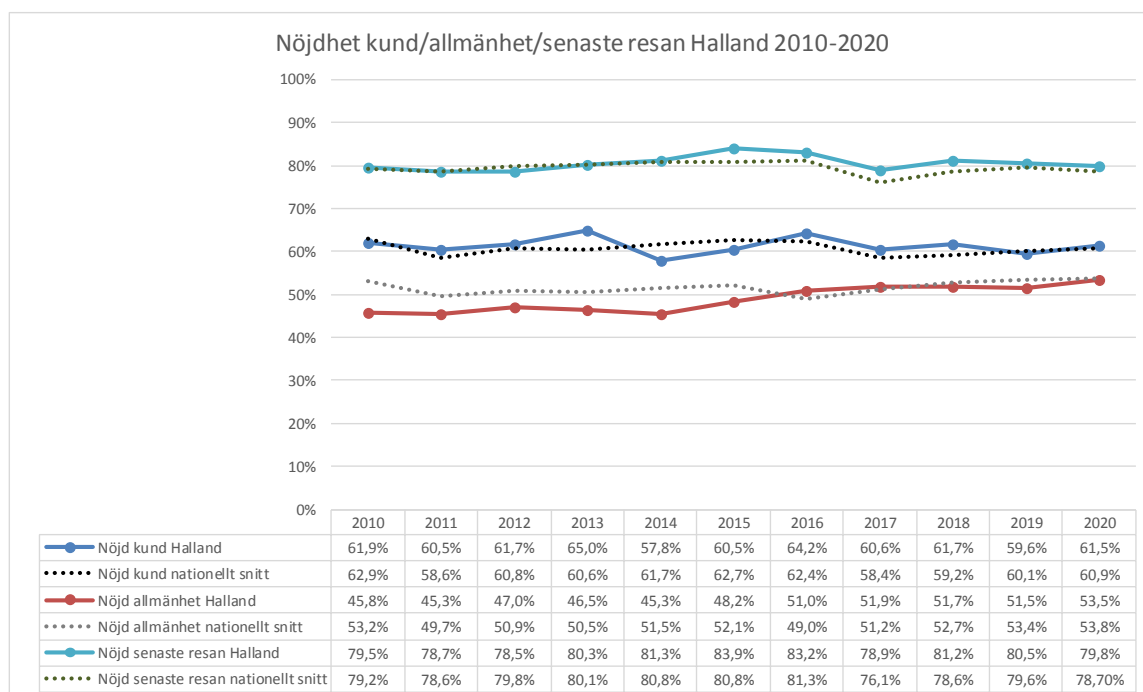
Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden varit ett ökat resande med regionbusstrafiken fram till 2019 där en mindre minskning av resandet noterades. Under 2020 genomfördes knappt 3 miljoner resor med regionbusstrafiken. Detta motsvarar en minskning på -44,7 procent sedan 2019. Förbättringar inom regionbusstrafiken har skett framförallt för att skapa enklare och tydligare trafikeringssupplägg. Utgångspunkten för arbetet är Trafikförsörjningsprogrammets fastställda principer 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 regionbusstrafik söder (Halmstad, Laholm, Hylte) för 37 procent, Kungsbacka regionbusstrafik för 34 procent och regionbuss norr (Falkenberg, Varberg) för 29 procent av regionbusstrafiken.



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 2020 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 procent och att andelen nöjda bland allmänheten ska uppgå till minst 60 procent. Sett till nöjdhet med senaste resan är utfallet högre med ett utfall om 79,8 procent för 2020. Diagrammet visar att Hallands utfall är nära det nationella snittet för nöjdhet.



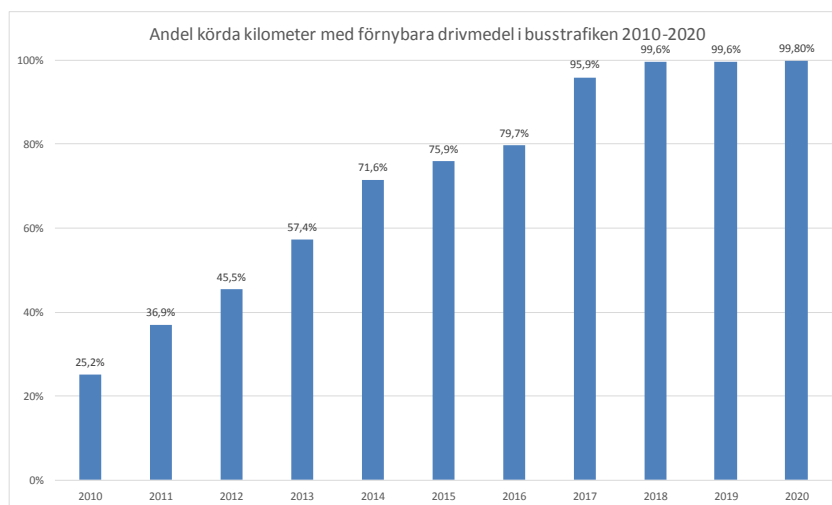
MILJÖ

För att uppnå och bidra till ställda och överenskomna klimatmål, både regionalt och nationellt, är kollektivtrafiken ett av de viktigaste verktygen för att skapa ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken är i sig ett hållbart alternativ genom att fler väljer att resa tillsammans. Genom att fler väljer att ställa bilen hemma och istället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter, dels miljömässiga, men även sociala och ekonomiska. I våra stadsmiljöer innebär en minskad bilanvändning bland annat minskade luftföroreningar, minskat buller och mindre trängsel. Mer utrymme skapas åt människan och en i grunden mer attraktiv stadskärna. Hallandstrafikens satsning på elektrifiering av stadsbusstrafiken bidrar ytterligare till att förbättra luft, ljud- och livskvaliteten i städerna.

Utöver kollektivtrafikens inbyggda positiva effekter arbetar Hallandstrafiken mot målet i trafikförsörjningsprogrammet om en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet. Detta mål uppnåddes för busstrafiken i samband med genomförd upphandling av nytt trafikavtal med trafikstart 15 juni 2020, där kravställning om fossilfria drivmedel ingick.

Under året 2020 har 99,8 procent av busstrafiken bedrivits med förnyelsebara drivmedel vilket kan jämföras med utfallet 99,6 procent för 2019. Inom stadsbusstrafiken har 100 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel. Regionbusstrafiken utfördes till 99,7 procent med förnyelsebara drivmedel. Orsak till att hundra procent inte uppnås är på grund av viss trafik som utfördes under första halvåret 2020, inte omfattades av nuvarande krav på 100 procent fossilfria drivmedel. Den tågtrafik som Hallandstrafiken bedriver sker till större delen med eldrift från förnyelsebar källa, undantaget är Hallands engagemang inom Krösatågstrafiken vilken bedrivs på den oelektrifierade HNJ-banan.

Sammanfattat bedrivs samtlig kollektivtrafik i Hallandstrafikens regi från juni 2020 med fossilfri drift, exkluderat persontågstrafiken utmed HNJ-banan. 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 senare tid vunnit mark mot fossil diesel vilket drivit på utvecklingen snabbt i positiv riktning. Bristande tillgång samt eventuellt ändrat skattetryck på HVO är dock riskfaktorer som kan resultera i ökade kostnader framöver.



Hallandstrafikens mål, ambition och uppdrag är att fortsätta den positiva miljömässiga utvecklingen utifrån målsättning om minskad miljöbelastning för kollektivtrafiken, samt fastställda Agenda 2030 mål. Som del i att driva fortsatt arbete i önskad riktning krävs utvecklade mål och ambitioner. För att uppnå lägre energianvändning inom kollektivtrafiken, vilket gagnar samtliga uppsatta mål, eftersträvar vi ökad elektrifiering genom fler antal elbussar, vilka har lägre energianvändning per km än fordon med förbränningsmotorer.

Mål	Indikatorer
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer fordonsdatabas FRIDA
Ökad elektrifiering inom stadsbusstrafiken 2020 – 2025	Antal elbussar
Energianvändning per km. (kWh/km)	kWh/km
Energianvändning per personkm (kWh/pkm)	kWh/person km
Energianvändning (MWh)	Totalt mängd MWh

6. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI HAR GJORT

STÖRRE TRAFIKFÖRÄNDRINGAR UNDER TIDSPERIOD 2015 - 2021

2015

- Nytt stadsbusslinjenät Kungälv
- Förtätning av regionbusstråk

2016

- Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg
- Nytt stadsbusslinjenät Varberg

2017

- En ny dubbeltur (morgon/eftermiddag) Västståg Varberg - Göteborg
- Utökad trafik Viskadalsbanan
- Utökad trafik Halmstad stadsbusstrafik

2018

- Utökad trafik HNJ-banan (3-årigt testprojekt)
- En ny dubbeltur (morgon/eftermiddag) Västståg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västståg Kungälv-Göteborg (Kungälvapendeln)
- Nytt Resecentrum Halmstad (justerat stadsbusslinjenät)

2019

- Två nya dubbelturer mitt på dagen Västståg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västståg Kungälv-Göteborg (Kungälvapendeln)
- Fler helgturer på HNJ-banan (3-årigt projekt)
- Tillåtet att stiga på genom bussens alla dörrar på linje 10 i Falkenberg med syftet att korta restiden och förbättra punktligheten.

• 2020

- Stadsbusstrafik i Laholm startas upp i juni, ansluter till Västkustbanan
- Utökning av linje 10 Falkenberg med ett fordon
- Brytning av linje 555 i Ullared i juni, fler turer till Ullared utifrån förändrade öppettider GeKås
- Fler turer på Kungälvapendeln, förlängd kvarstrafik på vardagar och halvtimmestrafik på helger
- Förändrad linjesträckning linje 10 och 50 i Halmstad, snabbare resa till och från Vallås

2021

- Utökad trafikutbud tillhörande "testperiod HNJ" med fler turer under vardagar samt helger kvarstår inom Tågplan 2021, inkluderat busslinje 417 Hylte - Landeryd.
- Utökad trafikutbud på linje 62 till och från Söder i Halmstad

FÖRSÄLJNING

Under år 2020 och inledningen av år 2021 lanserades Hallandstrafikens nya biljett- och betalsystem. Under våren 2020 lanserades den nya appen. Övriga försäljningskanaler lanserades i februari 2021, vilket inkluderar nytt CRM (kundhanteringssystem) samt nya försäljningsenheter. Detta innebär att kunderna möts av nya försäljningskanaler och nytt biljettersortiment. Biljettsortimentet är enklare med färre val samt raka tydliga rabatter. Projektet med nytt biljett- och betalsystem utvecklas gemensamt mellan Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik samt Länstrafiken Kronoberg.

Samverkan med övriga Trafikhuvudmän inom södra Sverige (sydntaxan) ska fortsätta. Detta för att utöka möjligheten för resenärer att resa mellan regionerna och på så sätt bidra till samhällsutvecklingen. Utgångspunkten är den framtagna branschgemensamma standarden BoB. Standarden pekas ut som central i regeringsförslaget om ett nationellt biljettsystem. Bob står för nationell biljett- och betalstandard och har utvecklats gemensamt inom branschen. Syftet är en nationell gemensam arkitektur för biljett- och betalsystem som möjliggör samverkan mellan flera Trafikhuvudmän och kommersiella aktörer.

På grund av Covid-19 pandemin stängdes framdörrarna stora delar av året 2020. Detta gjorde att våra kunder inte längre kunde köpa eller validera biljetter ombord på bussarna. Av den anledningen "tvingades" kunder ändra sitt köp beteende för att i större utsträckning använda självservicekanaler. Under helåret 2020 stod självservicekanalerna för nästan 40 procent av biljettförsäljningen. 25 procent av försäljningen stod appen för sett till helåret 2020. De två sista månaderna år 2020 stod dock appen för 40 procent av biljettförsäljningen. Försäljningskanaler med självservice, och i synnerhet appen, kommer vara de viktigaste komponenterna framöver.

Idag har Hallandstrafiken åtta försäljningskanaler, varav sju är egna försäljningskanaler. Den externa försäljningskanalen avser Nationella bokningssystem. Intäkter från externa försäljningskanaler står för 29 procent av biljettintäkterna (år 2019 och 2020 sammanvägt). Att erbjuda många kanaler för försäljning av biljetter riskerar dels att driva kostnader, dels är det svårt att säkerställa en enhetlig service till kunden. För att öka försäljningen i de egna kanalerna differentieras prissättningen i de kanaler där Hallandstrafiken erbjuder självservice. Priset i de egna självservicekanalerna ska alltid vara mer fördelaktiga än i andra kanaler. Utöver detta ska Hallandstrafikens egna försäljningskanaler alltid erbjuda bättre priser än i det nationella bokningssystemet. På så sätt kan Hallandstrafiken ge en bra service till kund både före, under och efter resan.

I det nya biljettsortimentet har andelen biljetter för den som har ett resandebehov mellan enkel- och periodbiljett utökats, vilket kommer medföra en förskjutning av intäkterna från enkelbiljettsförsäljning till övriga biljetter. Denna anpassning har gjorts för att fler kundgrupper ska känna att det är lönsamt att byta från enkelbiljett till biljett med större innehåll. På så sätt kan Hallandstrafiken få kunderna att använda kollektivtrafiken mer frekvent än vad de gör idag. På senare år har antalet tjänsteresor med kollektivtrafik ökat. En anledning till detta är att Hallandstrafiken har utvecklat tjänster som underlättar denna typ av resor. Framöver ska Hallandstrafiken fortsätta utveckla tjänster och enkelheten för företagen och deras anställda.

Hallandstrafiken ska vidare arbeta aktivt för att företagen ska erbjuda sina anställda biljetter för resa till och från arbetet som en förmån.

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

Hallandstrafikens marknadsföring och kommunikation tar avstamp i företagets kommunikationsstrategi som är ett styrande dokument för all kommunikation. Strategin bygger i sin tur på både Trafikförsörjningsprogrammet och de faktiska aktiviteter som beslutas i kollektivtrafikplanen. Kommunikationsstrategin beskriver mål och målgrupper för kommunikationen men är också vägledande när det gäller att skapa god kommunikation. Syftet med all kommunikation är att bidra till de övergripande målen, dvs. ökad marknadsandel, fler resor och nöjdare kunder. Men kommunikationen fokuserar också på de tre områden som är extra viktiga för våra kunder, det handlar om att informera och kommunicera på ett sätt så att det blir enklare att köpa biljett, resa med Hallandstrafiken och att få löpande information i samband med störningar.

År 2020 formulerades Hallandstrafikens nya vision: "Vi ska skapa världens bästa kollektivtrafik för hallänningarna". Det är både en vision att sträva mot men också ett hjälpmedel i vardagen som syftar till att hela tiden göra saker bättre och att säkerställa att kundens perspektiv är med vid alla beslut som fattas. Under föregående år rullade Hallandstrafiken successivt ut företagets nya grafiska profil. Det handlade dels om att ersätta den gamla logotypen men också om att rulla ut ett helt nytt utseende när det gäller alltifrån annonser, hemsida, design på busshållplatser och inte minst alla nya fordon som började rulla i samband med trafikstarten i juni.

Bortsett från all kommunikation kopplat till konsekvenserna av pandemin så kännetecknades också föregående år av lanseringen det nya biljett- och betalssystemet. En stort utbildningspaket som omfattade både personal internt, förare och ombordpersonal arbetades fram och genomfördes inför lanseringen i februari 2021. Efter genomförda utbildningar, som fick genomföras digitalt på grund av pandemin, kommunicerades förändringarna och det nya biljett- och betalssystemet till hallänningarna. Den stora utmaningen 2022 är att återfå förtroendet hos våra resenärer och jobba för att resandet och marknadsandelen ska öka. Hur och på vilket sätt det ska ske är beroende av pandemin. Men kommunikationen kommer att spela en viktig roll även på den resan.

INFORMATION VID STÖRNING

I uppdraget för informationsenhet ingår att informera kunder vid trafikstörningar och även ge trafikupplysning. Samtliga dagar på året ger vi den servicen mellan kl. 05.00 – 22.00. Informatörerna är tillgängliga både via telefon och sociala medier såsom Facebook. Under år 2020 har även en chattfunktion utvecklats via Hallandstrafikens hemsida. Detta har visat sig vara en snabb och effektiv väg för våra kunder att få svar på sina frågor. Samarbetsforum med Region Halland, Länsstyrelsen och Hallands kommuner har skapats under året.

INFRASTRUKTUR

Ansvaret för infrastrukturen i Halland delas mellan flera parter. Hallandstrafiken har tecknat avtal med samtliga kommuner i Halland om ansvarsfördelningen när det gäller drift, underhåll samt om- och nybyggnad av hållplatser. Grundprincipen är att väghållaren, det vill säga kommunerna eller Trafikverket, ansvarar för markåtgärder som till exempel hållplatsfickor och plattformar och Hallandstrafiken ansvarar för resenärsservice som till exempel väderskydd och resenärsinformation. I Hallandstrafikens Hållplatshandbok finns mer information om ansvarsfördelningen och ritningar på typhållplatser samt information om vilken utrustning en ombyggd hållplats ska ha med utgångspunkt från antal påstigande. Hållplatshandboken utkom i en ny och något omarbetad version under 2020. Sedan några år tillbaka pågår ett gemensamt förbättringsarbete mellan Trafikverket, kommunerna och Hallandstrafiken gällande upprustningen av hållplatser runt om i länet. Det återstår dock fortfarande mycket arbete för att nå en acceptabel och jämn standard, även i de starka stråken. Under 2020 har fokus fortsatt legat på upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt utbyte av väderskydd på det både det statliga och kommunala vägnätet.

Nedanstående tabell visar antalet genomförda projekt gällande tillgänglighetsanpassning med bland annat hög kantsten och taktilt stråk. Utöver dessa större ombyggnader har även ett 20-tal hållplatser runt om i länet antingen kompletterats med väderskydd eller fått befintligt väderskydd utbytt.

Tillgänglighetsanpassade hållplatser 2020						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	13	4	1	5	4	2
Kommunalt/enskilt vägnät	0	6	2	0	8	2
Summa/kommun	13	10	3	5	12	4

Bytespunkt med utökad service

I det regionala Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att etablera bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken. En sådan bytespunkt kan bidra till ett ökat resande samtidigt som den kan stärka centrumfunktioner i tätorten som till exempel en torgyta.

En bytespunkt med utökad service ska ha högre standard på väderskydd med en mer ombonad och rymligare utformning samt belysning. Det ska finnas cykelställ och gärna även möjlighet till parkering för bil. Som en tydlig symbol för att på långt håll annonsera kollektivtrafiken finns det en analog klocka i nära anslutning till väderskyddet. Hållplatsen ska också tillgänglighetsanpassas med bland annat hög kantsten och taktila stråk samt ha realtidsskyltar med resenärsinformation.



Under 2020 har två bytespunkter med utökad service påbörjats. I Hyltebruk har bussterminalen byggts om till att nu ha tre hållplatslägen med en sidoplattform och en större mittplattform. Samtliga lägen har ett eget väderskydd med belysning och det finns klocka på stolpe och en större dubbelsidig display som visar kommande bussavgångar i realtid. Alla lägen har hög kantsten och taktila stråk samt kontrastmarkeringar. Det finns både ett cykelskjul med tak samt fristående pollare för cykelparkering. Den gamla anläggningen var rejält sliten och saknade tillräcklig kapacitet vilket bland annat innebar att man ofta släppte av passagerare på gräsytor i stället för vid en plattform. I diskussionerna kring utformningen erbjöds även trafikföretagen att medverka, främst för att säkerställa tillräckliga utrymmen för vändning och angöring.

I Veddige har ett arbete påbörjats under 2020, strax norr om järnvägsstationen. Det är tänkt som en central mötesplats i form av ett torg med intilliggande grönytor där människor kan träffas och umgås och här anläggs även en ny bytespunkt för kollektivtrafiken där det ska vara enkelt att byta färd sätt mellan cykel, bil, buss och tåg. Projektet innehåller fler parkeringsplatser samt en offentlig toalett. Platsen beräknas kunna invigas under våren 2021.

Bilder, se bilaga 2 Infrastruktur

UPPHANDLING AV TRAFIK

Busstrafik

I juni 2020 var det trafikstart i en stor del av Halland då nya trafikavtal trädde i kraft. Det var nya avtal för stadsbusstrafiken i Halmstad, Kungsbacka, Varberg, Falkenberg och Laholm samt i regionbusstrafiken i hela länet exkl. Kungsbacka. Trafiken bedrivs nu med 100 procent fossilfritt bränsle samt med inslag av elbussar i samtlig stadstrafik.

Ett arbete har nu tagit vid att förvalta dessa avtal med fokus på ökat resande, hög leverans och ökad kundnöjdhet tillsammans med de nya Trafikföretagen. Nästa upphandling av busstrafiken i länet kommer ha trafikstart 2028 vilket innebär en lång period utan upphandling.

Tågtrafik

I december 2020 var det trafikstart för det nya avtalet för Öresundstågstrafiken. I det nya avtalet samordnas drift och underhåll. Syftet är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Det nya avtalet har även ett klart fokus på en ökad kundnöjdhet och ett ökat resande genom en förbättrad leverans, stabilare ersättningstrafik och kommunikation vid störningar.

Tilldelning av Krösatågstrafiken skedde under december 2020, dock har denna tilldelning blivit överprövad. Ett direktuphandlat avtal finns idag på plats för att hantera trafiken fram till decemberskiftet 2021. Hallandstrafiken deltar i denna upphandling med där arbetet leds av Jönköpings länstrafik.

Infrastruktur

1 juli 2020 trädde det nya avtalet gällande hållplatsskötsel i kraft. Avtalet har som syfte att hållplatserna ska skötas på ett sätt som gör att dessa upplevs som en trevlig miljö att vistas i av resenärerna. Under året har även upphandling av reklam i väderskydd genomförts.

Serviceresor

Dagens avtal inom Serviceresor har resulterat i en god kvalitet på leveransen. Under året har en avtalspart avslutats där trafikbehovet hanterats inom utrymme i övriga trafikavtal. Under tidsperioden kommer en ny upphandling publiceras och tilldelas då dagens avtal upphör 30 juni 2022.

7. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2022-2024

REGIONÖVERGRIPANDE UTMANINGAR

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ATT DEN TOTALA TRAFIKMÄNGDEN ÖKAR VILKET INNEBÄR EN ÖKAD KLIMATPÅVERKAN

Halland har haft en stor inflyttning under lång tid vilket har lett till en högre medelinkomst, ökat skatteunderlag, högre utbildningsnivå, växande lokala arbetsmarknader och ökad rörlighet. Det ger bra förutsättningar till utveckling men genererar också ett behov av att transportera sig vilket leder till en ökning av den totala trafikmängden för varje år. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen där trafiken på E6:an är starkt bidragande. En stor del av pendlingen sker idag med bil. Kollektivtrafiken är ett verktyg för att minska klimatpåverkan från transportsystemet genom att ta marknadsandelar från bilen, vilket i sin tur skapar förutsättningar för en mer hållbar utveckling.

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ÖKAT RESBEHOV MELLAN KOMMUNER OCH ÖVER LÄNSGRÄNSERNA

Att Halland och hela västkusten är flerkärnigt öppnar för större utbyte mellan orterna då orterna ofta kompletterar varandra. Detta utbyte behöver tillgodoses med kollektivtrafik där underlag av resenärer finns. De två kommuner i Halland som har störst andel utpendlare är Kungsbacka, som ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknad och Laholm som har en stor utpendling till Halmstad. Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige. Göteborgs arbetsmarknad har med tiden växt in i stora delar av Halland och den kommer bli än tydligare när Västlänken kan tas i bruk, vilket sker tidigast år 2026.

VI ERBJUDER KOLLEKTIVTRAFIK I OLIKA FORMER

Eftersom Halland är en del av flera lokala och regionala arbetsmarknader innebär detta att det inte finns en generell kollektivtrafiklösning som gäller för hela Halland. I Halland är det olika transportbehov som behöver tillgodoses beroende på om det är i norr och söder, utmed kusten eller i inlandet.

VI GENOMFÖR SATSNINGAR PÅ TÅGTRAFIKEN

Halland har en god utveckling med flera jämnstarka kommuner och det finns inget givet regionalt centrum för hela länet. Det finns heller ingen gemensam arbetsmarknad för hela Halland. Befintliga arbetsmarknader växer där en bidragande faktor är tågtrafiken på Västkustbanan som möjliggör goda resmöjligheter mellan lokala och regionala arbetsmarknader. För att

kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. En stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad där det idag finns kapacitetsbrister i kollektivtrafiksystemet. Med anledning av detta behöver kapaciteten byggas ut för att möjliggöra för hållbart resande även i framtiden. Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region.

VI SATSAR PÅ ATT KORTA NED RESTIDERNA MED KOLLEKTIVTRAFIKEN

Halland växer och inte minst i de större tätorterna. Detta gör att mängden trafik ökar vilket gör att det blir trängre på vägarna. Att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken är viktigt för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken gör att restiderna minskar. Att arbeta med framkomlighetsåtgärder i de halländska tätorterna är ett arbete som måste samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

VI SER BEHOV AV FORTSATTA INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUREN

Investeringar i infrastrukturen kommer att krävas, framförallt på järnvägen men även på våra vägar. Infrastrukturinvesteringar är en mycket viktig del i arbetet med en fortsatt utvecklad kollektivtrafik och helt avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv. Resbehovet är det som främst styr hur kollektivtrafiksystemet utvecklas. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att peka ut och genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, inte minst på Västkustbanan vilket är viktigt för hela Hallands utveckling.

VI FÖRBÄTTRAR SAMVERKAN OCH SAMPLANERING MED BERÖRDA INTRESSETER

Att få fler att använda kollektivtrafiken istället för bilen avlastar de centrala delarna av städerna där det idag tidvis finns problem med trängsel. Om fler väljer att utföra sina resor med kollektivtrafik, cykel eller gång istället för med bilar minskas utsläppen, buller och trängsel från persontransporter. Dessa transportsätt ger dessutom vardagsmotion vilket i sin tur kan leda till ett friskare liv. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvaliteterna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. Arbetet med attraktiva städer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovation och kultur finns med som en prioritering i Tillväxtstrategin. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse- och infrastruktur- och

kollektivtrafikplanering. Målet om 30 procent år 2030 i Trafikförsörjningsprogrammet kan kopplas till vikten av samplanering med berörda intressenter.

RESBEHOV STYR UTVECKLINGEN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag, exempelvis genom att resor med skolbussar möjliggörs för allmänheten.

VI UTGÅR FRÅN ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV MED UTGÅNGSPUNKT I ETT HÅLLBART (JÄMLIKT) TRANSPORTSYSTEM

Hela resan perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr istället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att åka kollektivt. Kollektivtrafiken i Halland ska drivas med fossilfria bränslen för att uppnå koldioxidneutralitet. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används.

Utifrån det sociala hållbarhetsperspektivet är det viktigt att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, det handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser. För att kunna planera för framtiden följs också den halländska utvecklingen för ett jämlikt transportsystem. Det innebär konkret att det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Det gäller tex. äldre resande med rullator, personer med funktionsnedsättning, barn och unga samt resande med barnvagn. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter.

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företagsekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR

I detta avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar för tidtabellsåret 2022. Hallandstrafikens trafikplaneringsprocess utgår från Kollektivtrafikplanen som utgör navet i utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken. Hela trafikplaneringsprocessen sträcker sig över minst 1,5 år, d.v.s. från att arbetet med Kollektivtrafikplan påbörjas till tidigast genomförande av beskrivna trafikförändringar. Med bakgrund i den långa tidsperioden förutsätts god framförhållning i samtliga delar av processen. Hallandstrafiken ansöker om tåglägen i april hos infrastrukturägaren Trafikverket för den tågtrafik vilken planeras genomföras från tidtabellsskiftet i december.

För 2022 föreslås justeringar i utbudet till en minskad kostnad om 7 miljoner kronor. Trafikobjekt 3 genomförs Ej.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2022

Objekt	Beskrivning	Ekonomi (mkr)
1 Öresundståg Justerad stoppbild lördagar och söndagar	Danmarkstågen gör uppehåll vid Åsa station under lördagar och söndagar. Objektet förutsätter godkännande av Öresundståg AB samt Region Halland.	-1,0
2 Krösatåg Halmstad-Värnamo	Det utökade utbudet inom Testperiod HNJ avslutas, återgång till 5 dubbelturer per vardag resp 4 dubbelturer per helgdag. Objekten kräver likställt beslut av Jönköpings länstrafik.	-6,0
3 Anpassning "nytt normalläge". Inriktning 2 procent av produktion.	Större översyn med utgångspunkt från lågfrekvent resande, objekten inkluderar de utpekade kollektivtrafikstråken.	-10,0

1. ÖRESUNDSTÅG - JUSTERAD STOPPBILD LÖRDAGAR OCH SÖNDAGAR

BAKGRUND

Att fortsatt utveckla tågtrafiken mellan norra Halland och Göteborg är ett prioriterat område utifrån ökat resbehov. Den historiska utvecklingen där allt fler bosätter sig i Halland och pendlar mot Göteborgsområdet väntas fortsätta även kommande år. Fler pendlar även åt andra hållet dvs från Göteborg till Halland för arbete och studier.

För att möta det ökade resbehovet i norra Halland har Hallandstrafiken tillsammans med Västtrafik startat upp ny tågtrafik på sträckan Varberg – Göteborg (Hallandståg). Hallandstågen startade med en tur per vardag och riktning inom Tågplan 2017. Sedan dess har trafiken byggts ut ytterligare och med start Tågplan 2019 trafikeras linjen av totalt fyra tåg per vardag och riktning, en trafik vilken dimensionerar två tågfordon. Hallands nya regionalstågslinje planeras trafikera genom Västlänken samt inkludera tågstopp vid Åsa station och planerad ny station i Väröbacka. Utgångspunkten är att tågen trafikeras sträckan Varberg – Göteborg med ett framtida scenario att förlängas söderut men är då knutet till att möta nya resbehov. Det som främst motiverar en tredje regionalstågslinje mot arbetsmarknad Göteborg utgörs av kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande restider samt prognostiserad resandeutveckling. Region Hallands ambitioner om ett tredje regionstågssystem enligt det Regionala trafikförsörjningsprogrammet stämmer till fullo överens med Västra Götalands målbild om framtida trafikering av Västkustbanan. Hallandstågen ska trafikera Västlänken tillsammans med befintliga lokaltåg i form av Kungsbackapendeln medan det storregionala tågssystemet Öresundståg även fortsättningsvis vänder vid Göteborg central.

Åsa station togs i drift i december 2013 och resandet har sedan starten utvecklats mycket bra. Under 2019 genomfördes i Åsa 1241 på- och avstigningar per vardag. Med antagandet att resandet är av pendlingskaraktär med en resa per riktning och vardag uppgår antalet resenärer till 620 vilka dagligen nyttjar stationen i Åsa. Resandet vid Åsa station fördelar sig genom att 88,2 procent av antalet påstigningar skedde i riktning norrut vilket tydliggör Hallands starka koppling till arbetsmarknadsregion Göteborg. Åsa station trafikeras idag av 15-17 turer per vardag och riktning.

Behovet av en utbyggd tågtrafik i riktning till och från arbetsmarknadsregion Göteborg är idag större än vad infrastrukturen möjliggör vilket synliggör behovet av att dubbelspår genom Varberg samt Västlänken färdigställs. Förslaget om att ändra stoppbilden för Öresundstågen till/från Danmark synliggör behovet av samplanering mellan infrastruktur och trafikering inför eventuella framtida beslut om fler tågstationer utmed Västkustbanan. Detta utifrån att restidsmål inte kan uppnås om samma tågtrafik ska stanna på alla stationer längs järnvägen utan parallella trafiksystem behöver erbjudas med olika hastighet och uppehållsbild.

SYFTE

Utbudet till/från Åsa station består idag av Öresundstågens insatståg på sträckan Halmstad – Göteborg samt Hallandstågens fyra dubbelturer Varberg – Göteborg. Idag saknas helgtrafik till/från Åsa station i någon större omfattning, endast 2-3 turer per helgdag och riktning gör uppehåll vid Åsa station. Förslaget innebär att timmestrafik erbjuds för resa till/från tågstationen i Åsa på lördagar respektive söndagar.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Förslaget innebär att Öresundstågen från Danmark stannar vid tågstationen i Åsa under lördagar respektive söndagar. Förslaget är en kortsiktig lösning med tydligt förbehåll att när dubbelspår genom Varberg och Västlänken är färdigställda ersätts de storregionala Öresundstågen med regiontåg benämnda Hallandståg, vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Förslaget förutsätter även att Trafikverket konstruerar tidtabellen utmed Väst kustbanan likt Tågplan 2021 vilket innebär att tågmöten mellan nord och sydgående Öresundsåg fortsatt behöver ske i Varberg.

Trafikförändringen påverkar inte restiderna mellan Laholm/Halmstad och Kungsbacka/Göteborg. De restider vilka påverkas är till/från Varberg genom en ökad restid med 2 minuter per avgång under helgdagar. Förslaget innefattas av att stoppbild Ej justeras under vardagar vilket medför att en resenär vilken arbetspendlar vardagar på sträckan Varberg – Kungsbacka/Göteborg får en förkortad veckorestid om 20 minuter.

2. KRÖSATÅG HNJ

BAKGRUND

I december 2017 utökades antalet turer med Krösatåg på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) från fem till sju dubbelturer/vardag. Satsningen ingick i ett treårigt testprojekt med syfte att öka resandet och nå en kostnadsteckningsgrad på minst 30 procent. En busslinje till/från tågen inrättades också mellan Hyltebruk och Landeryd i syfte att förbättra Hyltebruks koppling till järnvägen. Utöver trafiksatsningen innefattar också projektet utökad marknadsföring samt en upprustning av stationsmiljöer.

Testprojektet följdes upp med årliga resanderäkningar 2017, 2018 och 2019. Där påvisades att resandet på HNJ-banan mellan Halmstad och Värnamo har ökat under projektets gång. Resandeökningen är dock inte tillräcklig för att täcka ökade kostnader till följd av det ökade turutbudet och kostnadsteckningsgraden bedöms ha minskat något i Hallands län. Testprojektet avslutades vid tidtabellsskiftet december 2020 men där det utökade trafikutbudet kvarstod även under 2021. Under 2022 planeras en tillbakagång till fem dubbelturer/vardag.

SYFTE

Genom en återgång till fem dubbelturer/vardag ses turutbudet över för att bättre spegla resandebehovet och på så sätt öka resandet per tur. Förslaget har bearbetats noga med hänsyn till resandet på sträckan, turspridning över dygnet samt med hänsyn till bytesmöjligheter till SJ snabbtåg i Halmstad och Nässjö samt Öresundståg i Halmstad.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Återgång till fem dubbelturer/vardag samt fyra dubbelturer under lördag respektive söndag. Förslaget är framtaget i dialog med Jönköpings länstrafik vilket föranleder att likställt beslut behövs hos vår grannregion.

~~3. ANPASSNING NYTT NORMALLÄGE – GENOMFÖRS EJ~~

BAKGRUND

Pågående pandemi har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Regeringen uppmanade våren 2020 att kollektivtrafiken ska fortsätta bedrivas som innan för att upprätthålla kollektivtrafikens viktiga samhällsfunktion.

Hur resbehovet ser ut efter Corona vet ingen svaret på, det vi vet är att det kommer att se annorlunda ut. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner kan uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Ett ökat söktryck på högre studier skapar ett ökat resbehov samtidigt som samhället ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.

SYFTE

Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 procent för 2022 jämfört 2019. Förslag innebär ett produktionsminskning om cirka 2 procent inom busstrafiken. Syftet är att anpassa kollektivtrafikens utbud till prognostiserat minskat resbehov till en tidpunkt efter pandemin.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Nämda princip har beaktats och neddragningar av trafikutbud i högrafik har undvikits utifrån att värna om arbets- och studiependling. Utöver det har det beaktats att kollektivtrafiken ska stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet.



Objekt	Beskrivning	Resenärer (per dygn 2019)	Påverkan kund	Ekonomi (brutto)
145 Växjö - Ljungby - Vrå - Simlångsdalen - Halmstad	Ingen åtgärd	-	-	-
223 Laholm - Ahla - Skogaby - Knäred	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	14 snitt vardag	Låg-Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	142 000 kr
225 Laholm - Mellbystrand - Skummeslöv - Båstad Station	Ingen åtgärd	-	-	-
226 Laholm - Vallberga - Skottorp - Östra Karup - Båstad	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	10 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	120 000 kr
227 Laholm - Vallberga - Ränneslöv - Våxtorp	2 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	20 snitt vardag	Mellan-Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	280 000 kr
228 Laholm - Ysby - Hishult	Ingen åtgärd	-	-	-
314 Halmstad - Trönninge - Gullbranna - Eldsberga	3 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik. 2 turer per vardag och riktning under kvällstid	ca 55 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår. Linjen kompletteras med större utbud på L324	1 000 000 kr
316 Halmstad - Åled - Sennan - Oskarström	2 turer per vardag i ena riktning och 3 turer i andra riktningen tas bort som idag bara går vintertidtabell	57 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	450 000 kr
318 Halmstad - Skedala - Marbäck - Simlångsdalen	2 turer per vardag och riktning tas bort	12 snitt vardag	Låg. Resenärer från Marbäck får sämre möjlighet till arbets-/studiependling	383 000 kr
319 Halmstad - Öppinge - Tönnersjö	1 enkeltur mån-tors (i ena riktningen mot Halmstad)	0	Låg. Sista turen mot Halmstad tas bort	90 000 kr
320 Halmstad - Laholm	3 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	ca 40-60 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår. Stråket kompletteras av L324 samt L1 Laholm med anslutning Västkustbanan	590 000 kr
323 Halmstad - Stjärnarp - Öringe - Veinge - Laholm	Ingen åtgärd	-	-	-



324 Halmstad - Trönninge - Genevad - Veinge - Laholm	2 turer per vardag och riktning tas bort, samt 6 turer i ena riktningen och 7 turer i andra riktningen tas bort på lördag + natt	ca 30 snitt vardag + ca 130 snitt lördag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	885 000 kr
325 Halmstad - Veinge - Knäred - Markaryd	Ingen åtgärd	-	-	-
330 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdalsbro - Harplinge	1 tur per vardag och riktning tas bort	15 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	220 000 kr
340 Halmstad - Oskarström - Spenshult	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	52 snitt vardag	Mellan-hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	200 000 kr
350 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdal - Skipås - Falkenberg	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik. 1,5 turer per vardag och riktning tas bort under kvällstid	25 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	766 000 kr
351 Halmstad - Kvibille - Getinge - Slöinge - Falkenberg	2 "halva" (till/från Getinge) turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik och 1 "hel" (till/från Falkenberg) tur per vardag och riktning på kvällen	70 snitt vardag	Mellan-hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	766 000 kr
400 Express Halmstad - Hyltebruk	Ingen åtgärd	-	-	-
401 Halmstad - Oskarström - Torup - Rydöbruk - Hyltebruk	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	20 snitt vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	380 000 kr
410 Halmstad - Oskarström - Torup - Kinnared - Hyltebruk	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	20 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	407 000 kr
417 Hyltebruk - Landeryd	Ingår i HNJ-projektet	-	-	-
431 Hyltebruk - Unnaryd	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	3 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	140 000 kr
432 Gislaved - Smålandsstenar - Skeppshult - Hyltebruk	Ingen åtgärd	-	-	-
509 Falkenberg - Ringsegård - Boberg	Ingen åtgärd	-	-	-



Hallandstrafiken

517 Falkenberg - Abild	1 tur per vardag i ena riktningen tas bort	2,6 snitt vardag	Låg. Turen ligger under lågtrafik med få resenärer. Resmöjlighet kl 0905 kvarstår	131 500 kr
553 Falkenberg - Långås - Morup	2 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik vardag samt lördagstrafiken blir anropsstyrd	7 snitt vardag, 14 snitt lördag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	477 000 kr
555 Falkenberg - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-
556 Falkenberg - Vessigebro - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-
557 Falkenberg - Ljungby - Vessigebro - Köinge - Ullared	Två eftermiddagsturer kortas av och vänder i Köinge	4 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	129 000 kr
558 Ullared - Ätran - Fegen	7 lördagsturer blir anropsstyrd	21 snitt lördag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	127 000 kr
560 Älvsered - Ullared	7 lördagsturer blir anropsstyrd	21 snitt lördag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	91 000 kr
614 Express Varberg - Väröbacka - Frillesås - Åsa	Ingen åtgärd	-	-	-
615 Varberg - Bua - Väröbacka - Frillesås - Åsa	Ingen åtgärd	-	-	-
616 Varberg - Derome - Veddige	Ingen åtgärd	-	-	-
620 Varberg - Kärradal - Espevik	Ingen åtgärd	-	-	-
651 Varberg - Rolfstorp - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-
652 Varberg - Tvååker - Morup - Falkenberg	Ingen åtgärd	-	-	-
653 Varberg - Himle	4 turer per vardag och riktning tas bort	23 res snitt per dag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	558 000 kr
660 Varberg - Himle - Dagsås	Ingen åtgärd	-	-	-
661 Varberg - Grimeton - Rolfstorp - Karl Gustav	1 tur per vardag i ena riktningen tas bort samt att lördagsturerna blir anropsstyrda	5,5 snitt vardag, 8,5 snitt lördag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	280 000 kr
662 Varberg - Tofta - Lindberg - Valinge	1 tur per vardag och riktning tas bort	6 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	200 000 kr
664 Varberg - Trönninge - Stamnared/Gunnarsjö - Stackenäs	Ingen åtgärd.	-	-	-



666 Varberg - Träslövsläge - Tvååker - Skällinge	Ingen åtgärd.	-	-	-
668 Varberg - Sällstorp - Istorp - Horred	Ingen åtgärd.	-	-	-
690 Breared - Varberg - Värö Bruk - Ringhals	1 tur per vardag och riktning tas bort av 69x-seriens alla turer	25 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	400 000 kr
691 Träslövsläge - Breared - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
692 Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
693 Träslövsläge - Breared - Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
694 Sörse - Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
695 Varberg - Trönninge - Tofta - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
697 Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
703 Beställningslinje Särögården - Ekenäs	Se linje 690	-	-	-
705 Beställningslinje Fjärås station - Fjärås centrum	Se linje 690	-	-	-
717 Beställningsturer Kungsbacka - Anneberg - Röshult	Se linje 690	-	-	-
720 Kungsbacka - Särögården - Kullavik	6 turer per vardag och riktning tas bort		Mellan. Arbets och studiependling påverkas men resmöjligheter kvarstår	900 000 kr
730 Kungsbacka - Onsala - Iserås - Mariedal	Linje 730 läggs ner och utbudet på linje 731 minskas	25 snitt vardag	Mellan - Hög. Arbets och studiependling påverkas. En del hållplatser trafikeras ej av andra linjer och läggs därmed ner	1 267 000 kr
731 Kungsbacka - Onsala - Mariedal - Ålskogsbräcka	Se linje 730	-	-	-
732 Frillesås - Åsa - Kungsbacka	Ingen åtgärd	-	-	-
733 Kungsbacka - Vallda - Västra Hagen	1 tur per vardag och riktning tas bort	3 snitt vardag	Låg. Arbets och studiependling påverkas men resmöjligheter kvarstår	238 000 kr
734 Kungsbacka - Valda - Västra Hagen - Ålskogsbräcka	Minskad helgtrafik (lördag blir som söndag) på linje 731 och 734	140 snitt helgdag	Mellan. Tågpassning påverkas	572 000 kr



767 Snipen - Hällesås - Lindome	Linje 767 läggs ner	90 snitt vardag	Mellan-hög. Arbets och studiependling påverkas. Tillköp som ej förlängs	300 000 kr
1 Laholms bussterminal - Laholm Station	Ingen åtgärd	-	-	-
1 Vallås - Centrum - Frösakull - Gullbrandstorp	2 turer per vardag och riktning samt 3 turer per riktning fredag och lördag natt tas bort	35 snitt per vardag och 60 snitt per fredag och lördag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	250 000 kr
2 Fyllinge - Centrum - Sjukhuset	5 turer per vardag och riktning tas bort	90 snitt per vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	500 000 kr
3 Hallarna - Norra Andersberg - Centrum - Karlstorp - Tylösand	3 turer per vardag och riktning tas bort	85 snitt per vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	390 000 kr
4 Brogård - Centrum - Flygstaden - Flygplatsen	1 tur per vardag och riktning samt 1 tur per riktning fredag och lördag natt tas bort	20 snitt per vardag och 15 snitt per fredag och lördag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	220 000 kr
5 Vallås - Centrum - Stenhuggeriet	2 turer per vardag och riktning tas bort	35 snitt per vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	300 000 kr
6 Frennarp - Centrum - Sofieberg - Kärleken	Ingen åtgärd	-	-	-
7 Sannarp - Centrum - Sofieberg	Ingen åtgärd	-	-	-
12 Montörgatan - Östra stranden - Österskans - Söder	Ingen åtgärd	-	-	-
14 Halmstad Resecentrum - Hamnen	Ingen åtgärd	-	-	-
15 Halmstad Resecentrum - Sjukhuset - Flygstaden - Stenhuggeriet	Ingen åtgärd	-	-	-
16 Halmstad Resecentrum - Sannarpsgymnasiet - Kristinehedsgymnasiet	Ingen åtgärd	-	-	-
17 Halmstad Resecentrum - Vrangelsro	Ingen åtgärd	-	-	-
18 Hallarna - Vallås centrum	Hälften av turerna tas bort. 11 turer per vardag och riktning	-	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	450 000 kr
83 Österskans - Larsfrid - Östra Stranden - Montörgatan (Anropsstyrd linje)	Ingen åtgärd	-	-	-
1 Falkenbergs bussterminal - Stortorget - Falkenberg Station	Ingen åtgärd	-	-	-



2 Glommen - centrum - Hjortsberg - Skrea stationsväg	8 turer i kvartstrafik tas bort i högtrafik.	26 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	320 000 kr
11 Stortorget - Falkenbergs bussterminal - Slätten - Hjortsberg	Ingen åtgärd	-	-	-
12 Falkenbergs bussterminal - Kattegattcenter	4 turer per vardag och riktning tas bort	6 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	100 000 kr
13 Stortorget- Ekhaga - Falkagård	Ingen åtgärd	-	-	-
14 Falkenbergs bussterminal - Skomakarehamnen	Ingen åtgärd	-	-	-
1 Borgasgård - Varbergs bussterminal - Breared - Träslövsläge Storgatan	Ingen åtgärd	-	-	-
2 Trönninge - Varbergs bussterminal - Sjukhuset - Erlandsgården	12 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik på sträckan Bussterminalen - Sjukhuset		Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	410 000 kr
11 Håstensskolan - Lorensberg - Varbergs bussterminal - Kurorten	Linjen delas upp i två olika linjer. 6 turer per vardag och riktning tas bort		Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	310 000 kr
12 Varbergs bussterminal - Bälggatan	Ingen åtgärd	-	-	-
15 Varbergs bussterminal - Getterön 5:e vik	3 turer tas bort	4-5 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	100 000 kr
1 Fors - Kungsbacka station - Varla - Hede	Ingen åtgärd	-	-	-
2 Kolla - Kungsbacka station - Tölö - Hede station	Ingen åtgärd	-	-	-
3 Britta Lena - Torget - Kungsbacka station	Ingen åtgärd	-	-	-
4 Kungsbacka station - Hede station	Ingen åtgärd	-	-	-
X3 Göteborg - Särö	Ingen åtgärd	-	-	-
717, 735, 740-748 Kungsbacka landbygdstrafik	Enskilda turer med lågfrekvent resande tas bort under lågtrafik	-	Låg påverkan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	240 000 kr

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2023-2024

I följande avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2023-2024.

ANPASSNING TILL NYTT NORMALLÄGE

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. Objektet inkluderar fortsatt anpassning av utbudet utifrån mer långsiktiga effekter av pandemin.

FLER OCH LÄNGRE TÅG LÄNGS VÄSTKUSTBANAN

Inom utblicken ser Hallandstrafiken ett fortsatt behov av att utveckla tågtrafiken på Väst kustbanan. Framförallt på sträckan Varberg-Göteborg och söderut i takt med ett ökat resande över länsgräns. Fler resmöjligheter kan innebära såväl att köra fler avgångar, dvs förtäta trafiken eller att säkerställa att befintliga avgångar trafikerar med rätt fordonsstorlek.

Behov av identifierats av en ny kvällsavgång med Öresundståg samtliga veckodagar från Köpenhamn/Malmö i riktning norrut, vilket resulterar i timmestrafik över hela trafikdygnet. Förslaget förutsätter samsyn med Skånetrafiken.

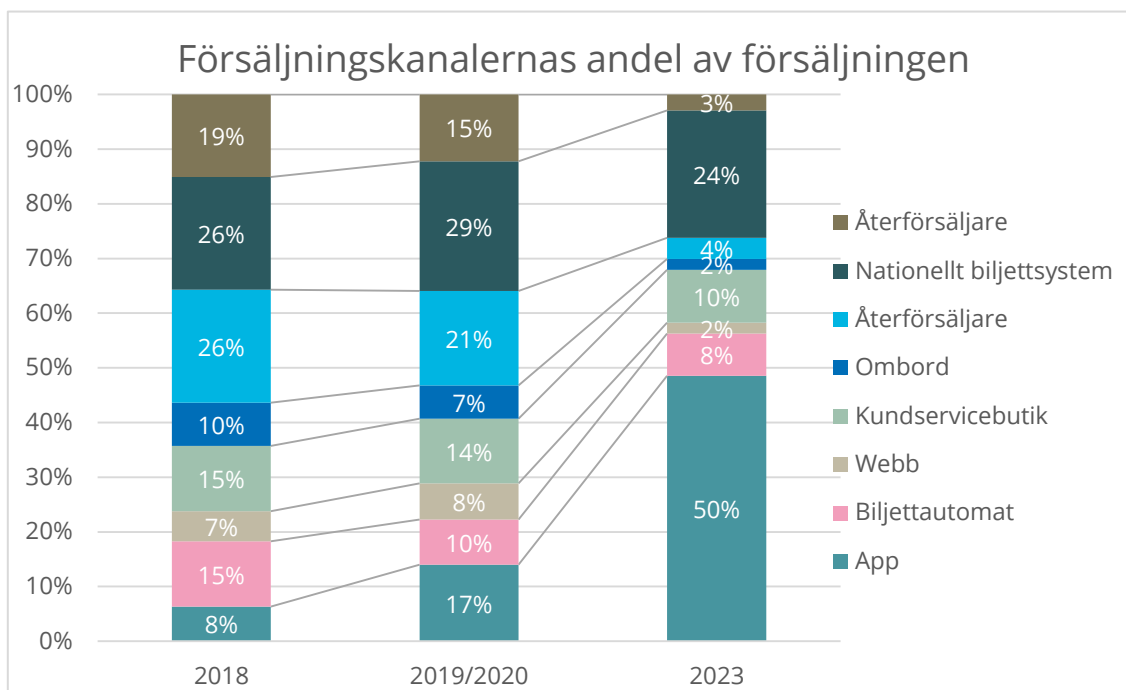
HALMSTADS OCH KUNGSBACKA STADSBUSSTRAFIK - JUSTERAT LINJENÄT OCH TURUTBUD

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 trafiken ges prioritet i gatuutrymmet.

FÖRSÄLJNING

Hallandstrafikens ambition är att kostnader för försäljning ska minska. Försäljningsomkostnaderna är kopplade till administration, systemkostnader (rörliga och fasta), provisioner och avgifter samt kostnader som uppstår i andra delar av verksamheten. I takt med ökad digitalisering i samhället kommer det vara centralt att fortsätta satsningen på självservicekanaler och i synnerhet appen. Sammantaget ökar detta både den geografiska täckningen och tillgängligheten i tid för kunden. Appen ska vara enkel och attraktiv samt erbjuda tjänster som förhöjer kundnyttan, såsom realtidsinformation, reklimations- och förseningsärenden.

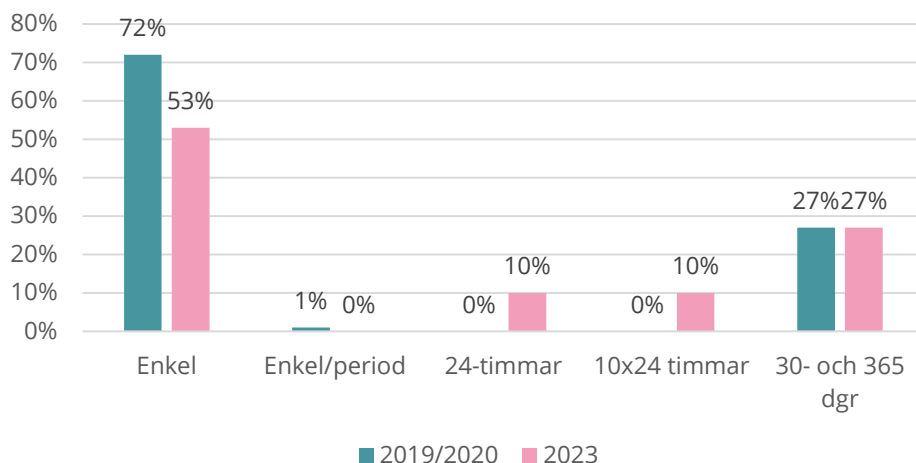
Konsekvensen av ökad tillgänglighet i självservicekanaler gör att det finns ett behov av att se över hur återförsäljare rent geografiskt är representerade utifrån var våra egna kundservicebutiker är placerade. Det innebär att återförsäljare i första hand ska vara lokaliserade på platser där Hallandstrafiken inte är närvarande. För Hallandstrafikens del är det av stor vikt att ha hög tillgänglighet och ge god service. I diagrammet nedanför visas Hallandstrafikens försäljning per försäljningskanal år 2018 och 2019 samt 2020. På grund av pandemin sammanvägs siffrorna för år 2019 och 2020. Längs till höger i diagrammet framgår ett sannolikt scenario för år 2023.



Hallandstrafiken ska fortsätta anpassa biljettsortimentet utifrån kundernas resefrekvens. Diagrammet nedanför åskådliggör den förflyttning Hallandstrafiken prognostiserar kunderna kommer att göra baserat på resefrekvens från år 2019. Med anledning av Covid-19 pandemin kan dock resefrekvensen se annorlunda ut framöver än vad den gjort tidigare. Behov samt

resvanor kan förändras. Det är inte osannolikt att det, under år 2021 och närmsta åren därefter, finns ett större behov av biljetter i segmentet mellan enkel- och 30 dagarsbiljett än vad som framgår av diagrammet.

Biljettsortiment 2019/2020 --> 2023



Hallandstrafiken vill kunna erbjuda biljetter i våra egna försäljningskanaler till platser utanför sydtaxesarbetet. För närvarande pågår ett projekt hos Samtrafiken, där Hallandstrafiken ingår. Syftet är att ta fram riktlinjer för ett framtida resplussamarbete/nationellt biljettsystem, vilket ligger i linje med regeringens förslag om ett nationellt biljettsystem. Projektet utgår från den branschgemensamma standarden BoB. Detta kommer möjliggöra för kunden att köpa biljetter för merparten av sina resor, från både kommersiella aktörer och andra Trafikhuvudmän, i samma försäljningskanal. Dessutom möjliggör det maskinell visering av samtliga biljetter till samtliga platser.

För att öka den totala kundnöjdheten har Hallandstrafikenen en ambition om att erbjuda mervärden för kunder under, efter och före resan. Dagens digitala biljettlösningar skapar möjligheter för utökad försäljning genom nya samarbetspartners i andra branscher. Hallandstrafiken skulle kunna tänkas ingå samarbeten som leder till att våra tjänster utvecklas och skapar mervärde för kunden och förhöjer kundupplevelsen. Det kan handla om att kunden ges möjlighet att ta del av erbjudanden under eller i anslutning till resan eller att våra tjänster synliggörs hos samarbetspartners.

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

Konsekvenserna av den pågående pandemin påverkar marknadsaktiviteterna även under 2021. Resandet med kollektivtrafiken är fortsatt kopplat till restriktioner och med uppmaningen att undvika kollektivtrafiken om du verkligen inte måste åka. Osäkerheten kring hur länge pandemin pågår, och vilka konsekvenser det får på både resande och resandemönster ur ett längre perspektiv är inte känt. Detta är en stor utmaning för hela branschen och inte minst ur ett kommunikationsperspektiv. Att vara flexibla och snabbt kunna hantera förändrade förutsättningar är nyckeln till framgång under 2021. En stor utmaning handlar om att invänta rätt läge och därefter påbörja arbetet med att återvinna resenärer till kollektivtrafiken.

Parallellt med hanteringen av pandemin så fokuserar kommunikationen under det första halvåret på lanseringen av det nya biljett- och betalsystemet. Det är en omvälvande förändring för många utav våra resenärer och målsättningen är att den här övergången, från gammalt till nytt, ska gå så smidigt som möjligt. En viktig informationsinsats, och aktivitet under våren, är öppnandet av framdörrarna på bussarna. Något som innebär att Hallandstrafiken efter nästan ett år kan börja sälja, aktivera och validera biljetter ombord igen.

NÅGRA AV DE STÖRRE AKTIVITETERNA UNDER 2021

Kommunikation kring Pandemin - Under året kommer vi löpande informera om vad som gäller för våra resenärer angående restriktioner/rekommendationer och hur det påverkar kollektivtrafiken.

Välkomna tillbaka till kollektivtrafiken - När pandemin släpper och vi återigen kan uppmuntra till kollektivt resande börjar arbetet med att få tillbaka våra kunder, samt hitta nya. Det kommer innebära ett stort arbete med att förändra vanor och beteenden på nytt. Vi kommer behöva kampanja stort och arbeta löpande med olika aktiviteter. Vi behöver dessutom arbeta upp och stärka vårt varumärke igen. I detta arbete ska vi ta vara på saker vi gjort under 2020 – nya bussar, wifi, elbussar etc.

Ny grafisk profil - Under året kommer vi fortsätta med utrollningen av vår nya grafiska profil. Mycket är redan klart, men det finns delar kvar att anpassa så som nya tidtabeller, nytt butiksmaterial, nytt material till våra återförsäljare, samt en översyn av våra TV-skärmar. Under våren byter vi dessutom den sista toppskylten, vilket innebär att alla våra hållplatser har vår nya grafiska profil. Detta ska vi uppmärksamma.

Företagskommunikation - Företagssidan på hemsidan ska utvecklas med exempelvis kundcase för att stärka erbjudandet till företagen.

INFORMATION VID STÖRNING

Informationsenheten är Hallandstrafikens first line vid störningar. Det är informatörerna på Infoenheten som ser till att informationen om störningen når resenärerna före, under och efter en akut eller planerad störning. "Att veta" är ett prioriterat kundmål för Hallandstrafiken. Under 2021 kommer vi därför att fortsätta och intensiviera arbetet med att fördjupa samarbetet med SJ Öresund och Öresundståg AB för att vässa störningsinformationen ytterligare. Vi kommer även att se över och utveckla enhetens egna rutiner och de interna rutinerna och interna samverkan på hela Hallandstrafiken för att utveckla störningsinformationen ytterligare.

INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen för kollektivtrafiken är viktig för att skapa trivsel och trygghet för resenärerna och locka fler att åka. En välskött hållplats marknadsför kollektivtrafiken och stärker varumärket för potentiella resenärer. Att hållplatser och stationer är välstädade med bra belysning, har ett modernt väderskydd och bra resenärsinformation är viktiga framgångsfaktorer för att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett bra alternativ till bilen. 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. Hallandstrafiken ser ett fortsatt behov av att gemensamt med vägghållare fortsätta upprustningen av hållplatserna i länet.

Hallandstrafiken kommer under 2021 att slutföra den stora insats som påbörjades under 2020 med att förse samtliga länets hållplatslägen med nya topptavlor och blå reflexmarkeringar. På flera av de mindre stråken fanns tidigare många hållplatser som bara hade hållplatsstolpe i den ena riktningen. Dessa har nu kompletterats med en hållplatsstolpe i båda riktningarna. De flesta väderskydden har försetts med layout enligt den nya designen. Topptavlorna visar nu inte bara hållplatsens namn utan även läge, linjenummer och destination. Vi har även på prov placerat ut några nya realtidsdisplayer som inte behöver någon kabeldragning utan drivs helt på ett batteri som håller fyra till fem år samt tar emot data vid 4G-nätet. Med start under 2021 kommer vi att genomföra en större översyn av innehållet i tidtabellsskåpen i väderskydden, med syfte att kunna erbjuda bättre resenärsinformation, så som kartor och information om biljettköp.





UPPHANDLING AV TRAFIK

BUSSTRAFIK

Inga upphandlingar av busstrafik planeras utföras inom denna tidsperiod då Hallandstrafiken nyligen har upphandlat all trafik inom regionen. Hallandstrafiken deltar i fortsatt branschsamverkan för att hålla sig uppdaterade och vara förberedda inför kommande upphandlingar.

TÅGTRAFIK

I slutet av denna tidsperiod behöver Västtågen upphandlas igen om inte avtalsoptioner utlöses. Dagens avtal sträcker sig till 2024 med option ytterligare högst tre år. Hallandstrafiken deltar i denna upphandling som leds utav Västtrafik.

INFRASTRUKTUR

I slutet av denna tidsperiod kommer dagens avtal gällande hållplatsunderhåll, väderskydd och reklam i väderskydd behöva upphandlas.

SERVICERESOR

Inom denna tidsperiod genomförs upphandling av Serviceresor med trafikstart 1 juli 2022.



8. EKONOMI

Intäkterna från biljettförsäljning minskade mycket kraftigt under 2020 till följd av pandemin. Totalt tappade bolaget 46 procent av biljettintäkterna på helåret 2020 jämfört med 2019, motsvarande 208 mkr. Redan tidigt under pandemin tog Region Halland som ägare till bolaget det strategiska beslutet att inte minska trafikutbudet utan istället upprätthålla trafiken och sätta in förstärkningar där det behövdes för att undvika trängsel. Det strategiska ställningstagandet innebar att ägaren skulle täcka upp för de minskade intäkterna genom ett utökat driftbidrag, vars storlek skulle bestämmas i samband med bokslutsarbetet. Utöver ordinarie driftbidrag har ägaren i samband med bokslutet utlovat ett extra driftbidrag på 366 mkr, dels för att täcka underskottet, dels genom att lämna en överkompensation i syfte att konsolidera bolaget ekonomiskt 2020. Det är denna överkompensation som gör att bolaget redovisar ett så starkt resultat för räkenskapsåret 2020. Frånräknat stöd från ägaren i form av driftbidrag var Hallandstrafikens totala underskott 693 mkr år 2020, för 2019 var motsvarande siffra 459 mkr.

År 2020 var ett exceptionellt år med drastiskt minskade biljettintäkter, men under normala förhållanden har vi ett scenario där kostnaderna har ökat med ungefär samma procent som biljettintäkterna. En felaktig slutsats utifrån dessa fakta är att Hallandstrafikens netto borde förbättras under sådana omständigheter. Men vad man då glömmer är att kostnaderna respektive intäkterna till storleken är olika. Utifrån ett räkneexempel på 2019 års kostnader och biljettintäkter gör en ökning av biljettintäkterna med 5 procent per år (23 mkr) jämfört med en ökning av Trafikkostnaderna med 5 procent (41 mkr) att gapet mellan trafik kostnader och biljettintäkter ökar år från år. Så frånsatt ett pandemiår som 2020 kan det även konstateras att kollektivtrafiken i normalfallet kräver ett ökat stöd från ägaren även om resandet och biljettintäkterna ökar. Trafikkostnaderna i ingångna avtal påverkas av index, en faktor som används för att kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelskostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index ger stor påverkan på resultatet.

Förutom den ekonomiska aspekten är det viktigt att se till kollektivtrafikens andra samhällsekonomiska vinster, tex som ett medel för ökad tillväxt med tillhörande regionförstoring, minskad miljöpåverkan samt skapandet av attraktiva stad- och bostadsmiljöer. Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken utifrån principer fastställda i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.



PRISER

I angivna riktlinjer för taxor i trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det ska vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda och upphandlad och 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 2022.



9. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls resenärer efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Uppdraget innebär i stort att upphandla, planera och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade Trafikföretag och intressenter. Hallandstrafiken utför även uppdrag genom att tillhandahålla en beställningscentral för färdtjänsten i Laholm, Halmstad, Hylte, Falkenberg och Varbergs kommun och för sjukresor i hela Halland. Den sociala och ekonomiska hållbarheten i dessa transporter är av stor vikt därutav ett starkt fokus på trygga, säkra och kostnadseffektiva resor.

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 och hanteras därför hos de olika halländska kommunerna. 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 säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Samordning sker både mellan linje- och skoltrafik men även mellan olika former av särskild kollektivtrafik. Denna samordning leder till både bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet och tar vara på samhällets resurser på bästa sätt. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen (8–60 platser) och även de mindre serviceresefordonen med (4–8 platser). De mindre serviceresefordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende.

Under 2021 har ett arbete påbörjats med att integrera olika typer av system vilket även fortsätter under 2022. Ambitionen är att öka kvalitet i tillgängligt data, minska onödiga administrativa moment och även tillgängliggöra olika typer av uppgifter enklare för handläggare, verksamheter och vårdnadshavare. Under 2021 ska även ett antal nyckeltal identifieras för att löpande över åren följa utvecklingen för att mäta skolskjutsen mot målbilden av trygga, säkra och kostnadseffektiva resor. Som ett led i detta arbete har Hallandstrafiken som pilot i Sverige anslutit sig till en ny branschgemensam undersökning kallad Skolskjutsbarometer. I denna undersökning ställs frågor per post till vårdnadshavare och elev hur väl olika delar i skolskjutsen

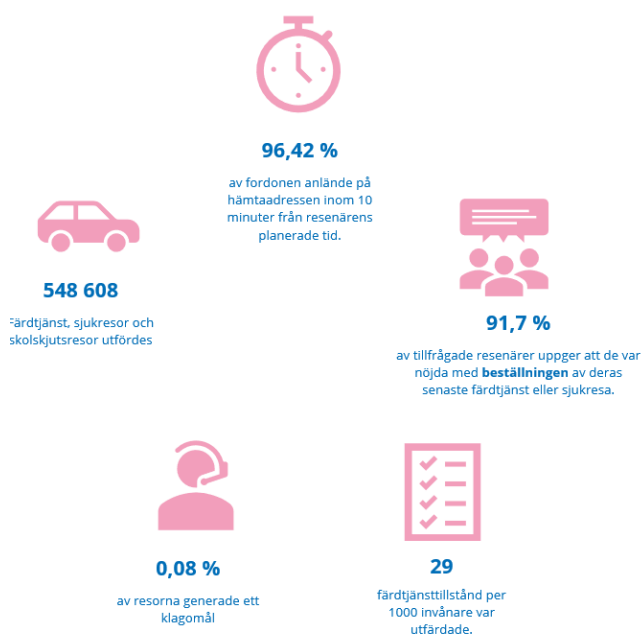
fungerar. Detta arbete ska avslutas under 2021 och från och med kommande kollektivtrafikplan 2023 kommer dessa siffror löpande redovisas och utvärderas.

Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar på upphandlad skolbuss, personbil (taxi) och allmän kollektivtrafik var år 2020 uppskattningsvis 10 000 elever. Detta är en klar ökning från föregående år då Kungsbacka kommuns elevantal tillkommit i statistiken. I övrigt kan det noteras att antal skolskjutsberättigade elever över en längre tidsperiod är förhållandevis stabilt.

SERVICERESOR

Serviceresor kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar Närtrafik och Beställningstrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst, sjukresor och skolskjuts vilken är öppen för resenärer först efter att ett beslut fattats om resenärens rättighet till trafiklaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Det nya trafikavtalet, med start 1 juli 2018, har gett avsedd effekt gällande kvalitet i verksamheten. Antalet förseningar och kundärenden minskar och kundnöjdheten är nu på en nivå över snittet i riket gällande serviceresor. Även punktligheten har kraftigt förbättrats och är nu på en hög och stabil nivå. Hallandstrafiken följer löpande upp utvecklingen genom fastställda nyckeltal som idag är punktlighet, antal kundärenden och kundnöjdhet både med förarens bemötande samt bemötande i beställningscentralen och övergripande nöjdhet med serviceresan. Detta sker genom statistik från systemstöd och genom Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma verktyg ANBARO.



Bilden på föregående sida visar utfallet av dessa nyckeltal för verksamhetsåret 2020 som även haft en kraftig påverkan av covid-19. Gällande kvalitetsfaktorerna så har både kundnöjdhet och punktlighet ökat under 2020.

Inom serviceresor fortsätter ett arbete att fastställa fler nyckeltal som mäter kostnadseffektiviteten som ett led att uppfylla en ekonomisk hållbarhet. Detta arbete fortsätter under 2021 och även 2022 för att öka Hallandstrafikens förmåga att i ett tidigt skede fånga in både brister i leverans och trender med en minskad kostnadseffektivitet i ett tidigt skede och utforma lämpliga åtgärder eller föra dialog med uppdragsgivare och kostnadsbärare om lämpliga åtgärder.

Under 2021 fortsätter även resan med att möta ett mer digitalt samhälle och följande behov från resenärer och verksamhet. Under 2021 kommer en ny version av Hallandstrafikens digitala plattform att lanseras. Fokus i denna lansering är att förbättra prestanda och plattform. Detta projekt sker i samverkan med andra trafikhuvudmän för serviceresor och ska ge resenären en möjlighet att se sina bokade resor, avboka resor, få aktuell information om t.ex. trafikstörningar men även kunna boka sina resor (beroende på form av särskild kollektivtrafik). Detta underlättar vardagen och servicen för de resenärer som önskar detta. För de som inte vill eller inte kan kvarstår möjligheten att hantera sina ärenden per telefon till kundcenter.

Under 2021 kommer även en ny upphandling för trafiken att utföras med publicering samma år med nya trafikavtal på plats till den 1 juli 2022. Ett starkt fokus i detta arbete är att bibehålla dagens leverans kvalitet och förbättra kostnadseffektiviteten till kommande avtal.

Att ytterligare analysera resandeutveckling och behov under 2020 och 2021 har varit en utmaning då pandemin starkt påverkar möjligheterna att dra lärdomar från dagens resande som inte är normalt. Hallandstrafiken är dock redo när pandemin avtar att fortsätta detta naturliga arbete med ständiga förbättringar.

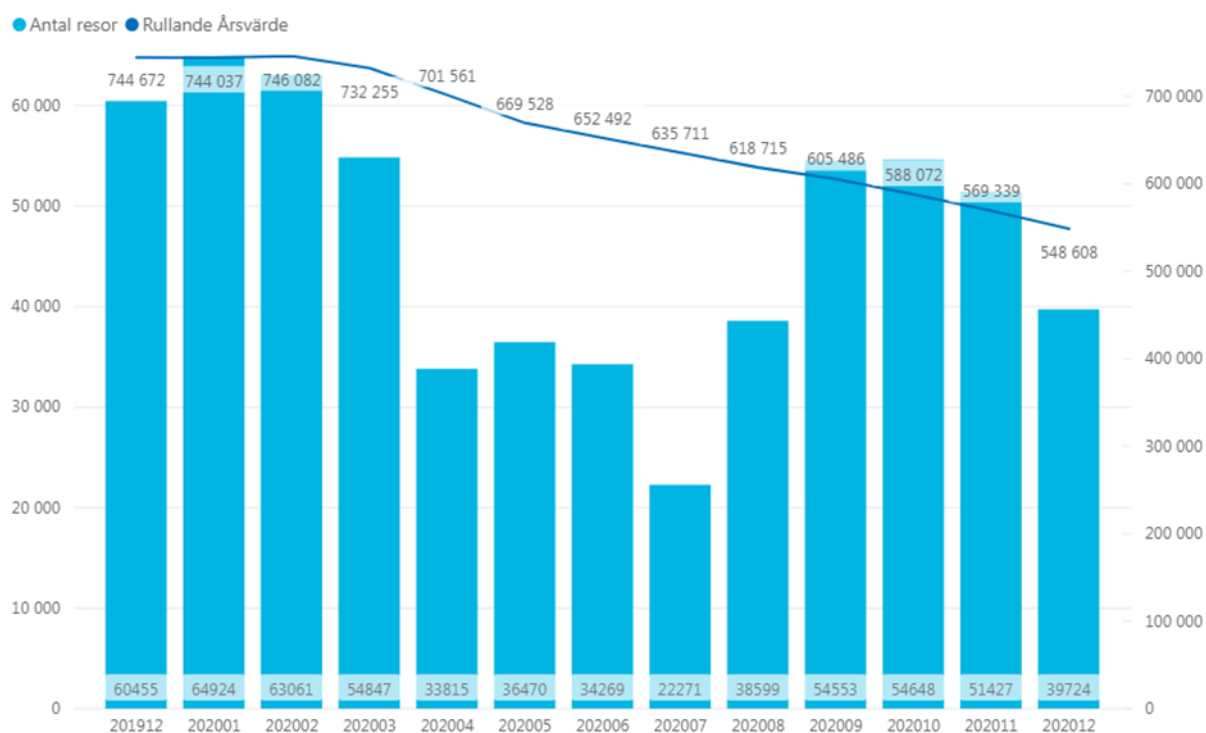
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK PÅVERKAN AV COVID-19

Den särskilda kollektivtrafiken har liksom övriga samhället påverkats av covid-19 i olika delar. Den främsta påverkan har skett efter rekommendationer från nationella- eller regionala myndigheter gällande åtgärder att begränsa smittspridningen. Som en följd av dessa rekommendationer har även andra perspektiv behövts hanteras såsom förarens arbetsmiljö men även ett arbete att både kort- och långsiktiga planera för verksamheten med avtalade trafikföretag. De rekommendationer som påverkats Serviceresor främst har varit dels de nationella rekommendationerna om att äldre- och personer i riskgrupp ska avstå från onödiga resor men även den regionala rekommendationen om att resorna främst ska utföras med ensamåkning.

Sammantaget har detta resulterat i ett kraftigt minskat resande under 2020 på totalt -35 procent. Främst är det färdtjänstresandet som har minskat. Skolskjutsresandet har i stort sett varit detsamma under året förutom den initiala perioden under senare våren 2020. Samtidigt har behovet av fordon i stort sett varit detsamma då ensamåkning och skolskjutsen bidragit till samma behov runt rusningstid med ett lägre fordonsbehov under resterande tidpunkter på

dagen. Under 2019 utfördes ca 750 000 serviceresor och under 2020 utfördes ca 550 000 resor. Detta har även inneburit 30 procent färre samtal till beställningscentralen, men även färre ansökningar av färdtjänst till Region Hallands färdtjänstavdelning.

Det är osäkert hur länge pandemin påverkar och det kan i skrivandets stund konstateras att pandemin påverkar starkt det första halvåret 2021. Dock så är Hallandstrafikens bedömning att covid-19 inte kommer påverka Serviceresor något nämnvärt i antal resande för perioden 2022 och framåt då merparten av resorna är av den karaktär att man har ett resandebehov som inte kan ersättas av andra typer av transporter.



Graf: Resandeutveckling Serviceresor 2020 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)

10. BILAGOR

BILAGA 1: NYCKELTAL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2020

Linjen fr juni	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag (ej anrop)	Antal dt en lördag (ej anrop)	Antal dt en söndag (ej anrop)
145	Halmstad - Växjö	140 006	1%	2 487	0,8%	56,3	13 599	5 672	42%	0,5%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	78 783	1%	1 727	0,6%	45,6	3 740	1 875	50%	0,1%	9	0	0
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	142 201	1,2%	4 142	1,3%	34,3	5 797	3 057	53%	0,2%	14	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	60 901	0,5%	1 957	0,6%	31,1	22 716	10 953	48%	0,8%	5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Våxtorp	95 647	0,8%	2 814	0,9%	34,0	112 090	28 871	26%	3,8%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	19 773	0,2%	419	0,1%	47,2	76 942	15 022	20%	2,6%	2	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	272 171	2,3%	9 314	3,0%	29,2	165 914	35 891	22%	5,6%	22	10	8
316	Halmstad - Åled - Oskarström	387 500	3,3%	12 296	4,0%	31,5	26 919	6 462	24%	0,9%	30	12	11
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	67 596	0,6%	1 823	0,6%	37,1	3 824	2 868	75%	0,1%	6	8	3
319	Halmstad - Tönnersjö	22 639	0,2%	706	0,2%	32,1	97 660	14 737	15%	3,3%	4	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	218 320	1,8%	6 111	2,0%	35,7	110 706	32 927	30%	3,8%	10	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 676	0,3%	866	0,3%	35,4	6 371	3 689	58%	0,2%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	447 473	3,8%	13 528	4,4%	33,1	2 231	1 476	66%	0,1%	30	16	11
325	Halmstad - Markaryd	42 303	0,4%	847	0,3%	49,9	18 029	7 181	40%	0,6%	2	0	1
330	Halmstad - Harplinge	121 739	1,0%	3 759	1,2%	32,4	11 470	6 574	57%	0,4%	17	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	138 244	1,2%	3 428	1,1%	40,3	15 274	11 208	73%	0,5%	9	5	5
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	548 104	4,6%	15 103	4,9%	36,3	1 093	3	0%	0,0%	27	13	10
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	680 828	5,7%	18 600	6,0%	36,6	2 172	1 567	72%	0,1%	30	13	11
362	Ullared - Svenljunga	24 803	0,2%	417	0,1%	59,5	1 943	4	0%	0,1%	1	0	0
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	225 269	1,9%	4 656	1,5%	48,4	7 666	3 396	44%	0,3%	9	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	689 182	5,8%	15 248	5,0%	45,2	4 776	63	1%	0,2%	24	10	9
410	Halmstad - Kinnared	122 365	1,0%	2 601	0,8%	47,0	14 735	4 210	29%	0,5%	4,5	0	0
417	Hyltebruk - Landeryd	31 206	0,3%	800	0,3%	39,0	4 493	155	3%	0,2%	6	0	0
431	Hyltebruk - Unnaröd	155 750	1,3%	2 937	1,0%	53,0	5 588	137	2%	0,2%	14	0	0
432	Hyltebruk - Gisaved	97 231	0,8%	1 897	0,6%	51,3	6 896	147	2%	0,2%	6,5	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Eftra	27 176	0,2%	950	0,3%	28,6	4 633	7	0%	0,2%	3	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	61 666	0,5%	1 305	0,4%	47,3	20 169	12 280	61%	0,7%	4	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	115 090	1,0%	3 246	1,1%	35,5	94 365	35 981	38%	3,2%	13	4	0
555	Falkenberg - Ullared - Älvsered	417 908	3,5%	9 103	3,0%	45,9	11 592	4 242	37%	0,4%	19	12	5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	351 271	3,0%	7 784	2,5%	45,1	225 448	84 917	38%	7,7%	17	9	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	34 638	0,3%	838	0,3%	41,3	184 337	63 687	35%	6,3%	2	0	0
558	Ullared - Ätran - Fegen	125 766	1,1%	2 477	0,8%	50,8	55 965	27 648	49%	1,9%	10	2,5	0
959	Ullared - Okome	13 986	0,1%	248	0,1%	56,4					1,5	0	0
560	Ullared - Älvsered	48 392	0,4%	1 026	0,3%	47,2					11	2,5	0
615	Varberg - Bua - Frillesås	858 027	7,2%	21 864	7,1%	39,2	174 540	37 757	22%	5,9%	35	11	9
616	Varberg - Veddige	130 178	1,1%	3 821	1,2%	34,1	28 318	6 798	24%	1,0%	10	5,5	0
620	Varberg - Kärradal - Veddige	9 296	0,1%	281	0,1%	33,1	4 023	3 017	75%	0,1%	1	0	0
651	Varberg - Ullared	400 193	3,4%	8 913	2,9%	44,9	102 738	15 503	15%	3,5%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	432 365	3,6%	11 902	3,9%	36,3	116 461	34 639	30%	4,0%	25	9	4
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 341	0,3%	1 094	0,4%	36,0	6 702	3 881	58%	0,2%	6	0	0
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 733	0,2%	512	0,2%	40,5	2 347	1 553	66%	0,1%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	119 014	1,0%	2 812	0,9%	42,3	18 967	7 554	40%	0,6%	6	1	0
662	Varberg - Trönninge - Valinge	59 521	0,5%	1 480	0,5%	40,2	12 067	6 916	57%	0,4%	7	0	0
664	Varberg - Stackenäs	80 505	0,7%	1 869	0,6%	43,1	16 069	11 791	73%	0,5%	5	0	0
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	12 797	0,1%	262	0,1%	48,8	1 150	3	0%	0,0%	1	1	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	15 199	0,1%	376	0,1%	40,4	2 285	1 649	72%	0,1%	1	0	0
669	Varberg - Åkulla	24 529		613			2 358	4			4	4	4
690	Breared - Värö Bruk - Ringhals	39 823	0,3%	1 093	0,4%	36,4	8 065	3 572	44%	0,3%	2	0	0



Hallandstrafiken

Linjen fr juni	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag (ej anrop)	Antal dt en lördag (ej anrop)	Antal dt en söndag (ej anrop)
691	Träslövsläge - Ringhals	16 623	0,1%	449	0,1%	37,0	5 024	66	1%	0,2%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 374	0,3%	848	0,3%	39,4	15 502	4 429	29%	0,5%	2	0	0
693	Träslövsläge - Ringhals	18 215	0,2%	504	0,2%	36,1	4 726	163	3%	0,2%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	13 645	0,1%	336	0,1%	40,6	5 879	144	2%	0,2%	1	0	0
695	Trönninge - Ringhals	31 659	0,3%	748	0,2%	42,3	7 255	155	2%	0,2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 096	0,1%	281	0,1%	50,2	4 633	7	0%	0,2%	1	0	0
717	Röshult - Kungsbacka	69 321	0,6%	1 808	0,6%	38,3	20 040	12 224	61%	0,7%	9	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	408 065	3,4%	13 350	4,3%	30,6	69 495	26 408	38%	2,4%	44	21	21
730	Älksogsb-Iserås-KBA stn	32 202	0,3%	1 029	0,3%	31,3	7 976	2 951	37%	0,3%	6	0	0
731	Kba stn. - Älksogsbräcka	455 376	3,8%	15 666	5,1%	29,1	141 835	53 897	38%	4,8%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	561 659	4,7%	13 945	4,5%	40,3	125 591	43 957	35%	4,3%	28	30	16
733	Älksogsbr-Stenstugan-KBA stn	203 497	1,7%	5 779	1,9%	35,2	35 795	17 540	49%	1,2%	19	14	7
734	Älksogsbr-Tröskeberg-KBA stn	353 476	3,0%	9 568	3,1%	36,9	70 365	29 553	42%	2,4%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	32 079	0,3%	1 061	0,3%	30,2	10 035	7 426	74%	0,3%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	91 572	0,8%	2 038	0,7%	44,9	9 196	6 621	72%	0,3%	8	0	0
741	Kba stn.-Nåkälla-Sätilla	102 035	0,9%	2 491	0,8%	41,0	24 724	13 351	54%	0,8%	9	0	0
742	Kungsbacka station-Förlanda	225 073	1,9%	5 461	1,8%	41,2	74 297	28 976	39%	2,5%	28,5	20	15
743	Litserhult-Fjärås	77 407	0,7%	1 651	0,5%	46,9	15 978	13 741	86%	0,5%	7	7	0
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	109 924	0,9%	2 267	0,7%	48,5	22 394	9 405	42%	0,8%	8	0	0
745	Fjärås-Åsa-Idala	58 894	0,5%	1 164	0,4%	50,6	9 207	8 010	87%	0,3%	6	0	0
746	Kba stn-Frilesås-Stättaredsv	54 276	0,5%	1 060	0,3%	51,2	9 804	6 765	69%	0,3%	4	0	0
747	Kungsbacka station-Ölmanäs	41 157	0,3%	1 417	0,5%	29,0	16 811	13 113	78%	0,6%	6	0	0
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	39 253	0,3%	1 069	0,3%	36,7	11 188	9 957	89%	0,4%	5	0	0
767	Snipen - Lindome	13 954	0,1%	323	0,1%	43,3	5 848	2 982	51%	0,2%	10	0	0
614	Varberg - Åsa	84 328	0,7%	1 772	0,6%	47,6	15 674	4 210	27%	0,5%	12	0	0
Blå	Särö/Kullavik - Göteborg	403 639	3,4%	8 581	2,8%	47,0	317 958	50 873	16%	10,8%	94	43	43
	Summa	11 862 409		307 825		39	2 937 312	928 469			907	357	248

Linjen	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	292 763	8,0%	4 030	10,0%	72,6	84 243	-	-	1,5%	7	5
67	Västtåg Varberg-Borås	174 376	4,8%	2 873	7,2%	60,7	127 823	-	-	2,3%	11,5	7
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Göteborg	2 687 000	73,5%	27 132	67,5%	99,0	3 162 043	-	-	56,7%	30,5	19
101	Västtåg Varberg - Göteborg	100 104	2,7%	1 068	2,7%	93,7	155 109	-	-	2,8%	4	0
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	1 239	3,1%	91,8	125 005	-	-	2,2%	7	0
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	285 714	7,8%	3 839	9,6%	74,4	1 921 101	-	-	34,5%	58	38
	Summa	3 653 765		40 181		82	5 575 324				118	69

Linjen fr juni	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.produ ktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal turer en vardag	Antal turer en lördag	Antal turer en söndag
1-18	Halmstad stadstrafik	3 155 485	61,2%	149 906	60,3%	21,0	2 417 905	243 970	10,1%	69,1%	884	616	478
1	Laholm stadstrafik	97 586	1,9%	3 758	1,5%	26,0					104	68	64
1-14	Falkenberg stadstrafik	563 484	10,9%	26 709	10,7%	21,1	324 235	27 151	8,4%	9,3%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	890 490	17,3%	45 865	18,4%	19,4	514 433	61 889	12,0%	14,7%	300	147	143
1-4	Kungsbacka stadstrafik	448 891	8,7%	22 409	9,0%	20,0	244 019	61 981	25,4%	7,0%	230	105	91
	Summa	5 155 936		248 647		22	3 500 592	394 992			1791	1066	869

BILAGA 2: INFRASTRUKTUR 2020

HÅLLPLATSER MED UTÖKAD RESENÄRSSERVICE

Hyltebruks Bussterminal





Veddige centrum



TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER, EXEMPEL

Mellbyvägen, Laholms kommun

Före



Efter



Karlstorp, Halmstad kommun

Före

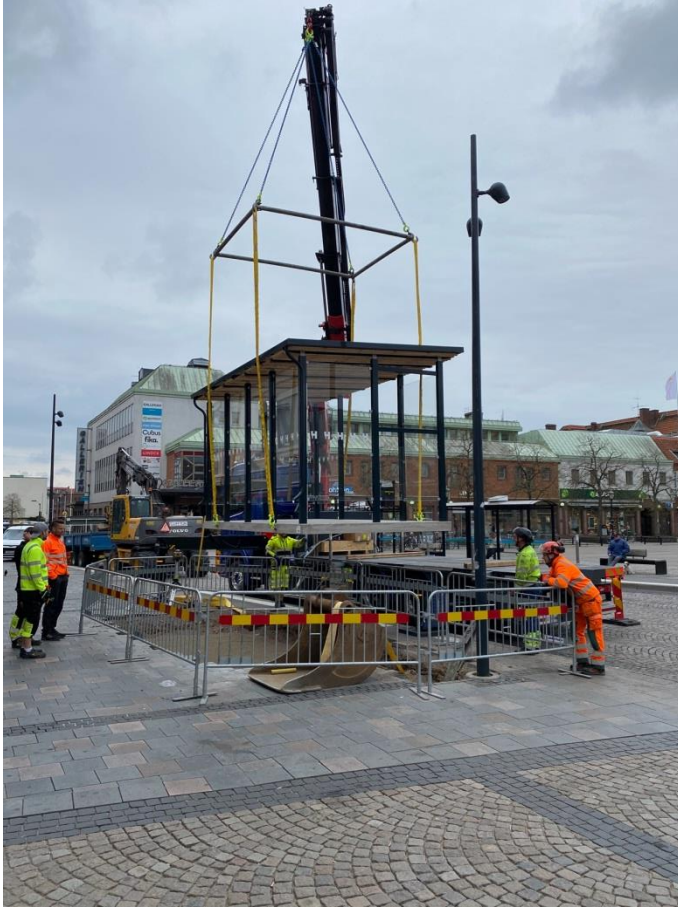


Efter



Stora torg, Halmstads kommun

Hållplatsen saknade tidigare väderskydd i riktning västerut





11. SAMRÅDSREDOVISNING

Hallandstrafikens styrelse beslutade 2021-04-14 att översända Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2021-06-04 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

Samrådsredovisningen redovisar inkomna remissvar uppdelade per kommun. Remissvaren efterföljs med kommentar av Hallandstrafiken i kursivt.

KUNGSBACKA

1

Kungsbacka kommun förstår den utmaning som Hallandstrafiken befinner sig i med minskat resande samtidigt som kravet på upprätthållande av grundläggande kollektivtrafik under pågående pandemi kvarstår. Kungsbacka kommun, delar Hallandstrafikens inställning att Halland växer i ett växande sydvästsverige vilket ställer stora krav på en välfungerande kollektivtrafik.

Kollektivtrafiken är den viktigaste grundpelarna för omställningen till hållbart resande för att nå klimat och miljömålen. På sikt är det viktigt att återuppta utvecklingen av kollektivtrafiken.

Kommentar: Synpunkterna noteras

2

Kungsbacka utmärker sig särskilt med stora arbetspendlingsflöden och det är bra att remissförslaget inte föreslår några negativa förändringar på tågpendlingen och expressbussarna. Kommunen uppskattar Hallandstrafikens ambition med förslaget om helgstopp på Åsa station med Öresundståget och vi hoppas att det går att genomföra.

Kungsbacka kommun uppskattar också förslaget på ett gemensamt utredningsarbete kring utveckling av stadsbusstrafiken utifrån hur Kungsbacka stad kommer att växa.

Kommentar: Synpunkterna noteras

3

Kommunen vill även påpeka att det saknas uppgifter om hur många resenärer som påverkas vid neddragningarna av turer på linjen 720.

Kommentar: Förslaget innebär att linjen minskas med 6 turer per vardag och riktning under lågtrafik. Detta påverkar 8 resenärer i snitt per tur, dessa hänvisas till kvarstående utbud med timmestrafik i lågtrafik. Linjens kvarstående utbud är därmed halvtimmestrafik i högtrafik och timmestrafik i lågtrafik (mitt på dagen, kvällar och helger).

4

Utifrån remissen går det inte läsa ut hur de föreslagna åtgärderna totalt kommer påverka resenärer från och till Onsalahalvön. Sträckan Onsala- Kungsbacka är ett av kommunens kraftigaste pendelstråk men en väg som inte tål så mycket mer biltrafik. Det går inte att utläsa i remissen hur många turer som totalt ska dras in mellan Kungsbacka-Onsala ej heller står det i tabellen hur många resenärer som påverkas. Kommunen ställer sig negativt till allt för stora neddragningar samt ställer sig frågande till varför det inte redovisas i materialet hur påverkan av den totala förändringen blir.

På raden för 731 står se linje 730 men där preciseras inte hur många turer för 731 som ska dras in, på raden för 734 står det att 731:s lördagstrafik görs om till söndag. När 730 läggs ner innebär att nio turer från Onsala mot Kungsbacka försvinner samt sex turer från Kungsbacka-Onsala.

Helgtrafiken görs på lördagar om till timmestrafik från halvtimmestrafik på både 731 och 734 det är minst 7 turer i vardera riktningen per linje. Summan som presenteras är 140 resenärer men om det är totalt för både 731 och 734 framgår ej.

Kommentar: Linje 730 tillsammans med linje 731 skapar kvartstrafik från Mariedal, via Gottskär vidare till Kungsbacka station. Förslag om justerat utbud på linje 730 berör 13 turer per vardag. Vid genomförd neddragning hänvisas resenärer till kvarstående trafikutbud med linje 731 med ett utbud om halvtimmestrafik. Förslag om att ta bort halvtimmestrafiken på linje 731 och linje 734 på lördagar berör 15 turer. Vid genomförd neddragning hänvisas resenärer till kvarstående trafikutbud med timmestrafik på båda linjerna.

5

Gällande antalet resenärer på 730 så undrar kommunen om det gjorts någon resevaneundersökning? Enligt pendlingsmönstret är turerna fel lagda och borde vara tvärtom än dagsens tidtabell.

Kommentar: Linje 730 kan uppfattas som att turerna är lagda åt fel håll. Bussarna på linjen skapar kvartstrafik under vardagar på linje 731 där alternativet blir att köra bussarna utan passagerare till Mariedal. Men för att möjliggöra påstigning har dessa turer öppnats upp för resenärer på sträckan Iserås – Mariedal).

VARBERG

1

Neddragningar i trafik självfallet olyckliga för strävanden att minska bilberoendet i Halland och för det övergripande målet i Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 om ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Samtidigt förstår Varbergs kommun den situation som kollektivtrafiken befinner sig i. Varberg förstår också de tankar som Hallandstrafiken har i sitt förslag där resor till och från utbildning och arbete prioriteras. Varbergs kommun är även positiva till att Hallandstrafiken undviker neddragningar i tågtrafiken, men beklagar självfallet att de aviserade satsningarna på utökad helgtrafik mellan Varberg och Göteborg inte blir av.

Kommentar: Synpunkterna noteras

2

Neddragningarna i dagsturer på har också en mycket negativ inverkan på inte minst ungas möjligheter att ta sig till fritidsaktiviteter. I sammanhanget ställer sig kommunen särskilt frågande till de stora neddragningarna i trafiken på linje 653. Neddragningen skulle kraftigt försämra resmöjligheterna till och från Himle. Varbergs kommun anser att Hallandstrafiken bör behålla minst en ytterligare dubbeltur på morgon och eftermiddag/kväll på linjen.

Kommentar: Förslaget innebär att linje 653 justeras från dagens 6 turer per vardag och riktning till 2. Tätorten Himle trafikeras även av linje 660. Linjen utökades i samband med etablering av asylboendet vid Björkgården, ett boende vilket nu är avvecklat.

3

Likaså invänder kommunen mot den stora neddragningen i förstärkningsturer på linje 2 mellan stationen och sjukhuset. Förstärkningen underlättar inte minst för äldre att ta sig till Hallands sjukhus Varberg och neddragningen har stor negativ inverkan på möjligheterna att ta sig med buss till sjukhuset.

Kommentar: Linje 2 trafikeras idag av 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik under lågtrafik. Till det har kvartstrafik skapats i lågtrafik mitt på dagen under vardagar. Dessa avgångar tas bort och därmed kvarstår 15-minuterstrafik i högtrafik och 30-minuterstrafik på båda huvudlinjerna i Varberg(1 och 2). Fortsatt kommer tre avgångar per timme och riktning till/från Sjukhuset erbjudas under lågtrafik, detta då stadsbusslinje 2 kompletteras av regionbusslinje 652 för resor till och från Sjukhuset.

4

Men det handlar också om att Hallandstrafiken genomför den aviserade generella översynen av linjenätet och turutbudet kopplat till regionbusstrafiken i länet. Varberg vill också fortsatt ser över möjligheterna att skapa turer till nordöstra delarna av kommunen, bland annat Kungsäter. Kommunen vill också att bussarna på linjen Varberg-Veddige kvällstid trafikerar Trönninge och mindre orter i närheten som Tofta och Lindberg, för att möjliggöra för fler att åka kollektivt sent på kvällen. Kommunen vill även ha en fortsatt dialog om hur vi kan kollektivtrafikförsörja våra fritidsanläggningar.

Kommentar: Hallandstrafiken ser nackdelar med att samma linjenummer har olika linjedragningar beroende av när på dygnet trafikering sker, detta utifrån att det ska uppfattas som enkelt att resa. Resbehov till Trönninge bör lösas genom stadsbusslinje 2 samt resbehov till Tofta via regionbuss samt Västtåg utmed Viskadalsbanan. Synpunkten om trafik till/från fritidsanläggningar omhändertas i fortsatt dialog.

5

Ett bra sätt att anpassa satsningarna efter rådande förutsättningarna kan vara ett ökat fokus på mobility management-kampanjer, som ett kostnadseffektivt komplement till de övriga satsningarna på kommunikation för 2022. Varbergs kommun genomför under de närmaste åren ett utvecklingsarbete kring hållbarhet inte minst på mobilitetsområdet. Kommunen har redan ett gott samarbete med Hallandstrafiken kring bland annat tester av självkörande fordon. Varbergs kommun önskar ett fortsatt samarbete och dialog kring nya innovativa sätt att bedriva kollektivtrafik.

Kommentar: Synpunkterna noteras

6

Varbergs kommun vill även betona att en tydlig dialog och samverkan mellan Hallandstrafiken och kommunen är viktig inför samtliga trafikförändringar som kan påverka gymnasieelevers möjlighet att ta sig till och från skolan. Kommunen efterlyser en tydlig plan för dialog mellan förvaltningen och Hallandstrafiken inför trafikförändringar för att i ett tidigt skede kunna väga in detta vid exempelvis planering av schema- och terminstider.

Kommentar: Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan kommunen och Hallandstrafiken. Dialog sker förslagsvis inom upprättad process för årlig kollektivtrafikplan samt de avstämningar som sker inom gruppering Kollektivtrafik och Infrastruktur (Kollinfra).



7

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om arbetet med målet om tillgänglighetsanpassandet av hållplatser hade redovisats och en prognos presenterats. I Varberg arbetar Hamn- och gatuförvaltningen aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 17 hållplatser. Det hade också varit intressant att följa upp målet om tillgänglighetsanpassade hållplatser utmed det statliga vägnätet med mer än 20 påstigande.

Kommentar: Hallandstrafiken genomför under 2021 en större inventering av samtliga hållplatser i länet. Under de senare åren har ombyggnadstakten ökat vilket är glädjande. Hallandstrafiken vill uppmärksamma behovet av upprustade och nya hållplatser i Träslövsläge utifrån behov av ny linjesträckning.

8

Särskild kollektivtrafik – Skolskjuts. Det är viktigt att i den samplanering som görs för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan, att fortsatt säkerställa en god resa mellan bostad och skola samt skola och bostad för de elever som är beviljade skolskjuts. Vidare är det viktigt att hänsyn i samband med planeringsarbetet tas till grundskolans tider.

I utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken. Varbergs kommun ser positivt på ett fortsatt arbete med att hitta nya integreringsmöjligheter och mer flexibilitet vad gäller kopplingar mellan linjetrafik och skolturer med fokus på barns behov, säkerhet och trygghet.

Varbergs kommun vill även påminna om att det inte bara är elever inom grundskolan som har rätt till skolskjuts, utan även elever inom gymnasiesärskolan om det behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållanden, elevens funktionsnedsättning eller någon annan särskild omständighet.

Kommentar: Synpunkterna noteras



FALKENBERG

1

Pandemin har påverkat hela samhället. När samhället ska starta om efter pandemin är det inte bara viktigt att hallänningar kan pendla till jobbet och att våra arbetsplatser kan kompetensförsörjas från andra kommuner och regioner. Det är lika viktigt att vi använder nystarten till att öka takten i omställningen till ett klimatneutralt samhälle. Halland behöver fler som åker kollektivt, inte färre. Då måste turtätheten på linjerna på sikt öka. Att som i förslaget föreslå minskad turtäthet drabbar resurssvaga personer och personer på landsbygden men även möjligheterna att minska klimatavtrycket från persontransporter.

Kommentar: Hallandstrafiken upprätthåller fullt trafikutbud under pågående pandemi. I planen används begreppet nytt normalläge vilket beskriver en tidpunkt efter pandemin. Hallandstrafiken arbetar mot målet om en ökad marknadsandel med 30 procent år 2030 vilket påvisar högst ställda ambitioner för kollektivtrafikens fortsatta utveckling.

2

Ett antal förbättrande trafikförändringar har genomförts mellan åren 2015-2021 med betoning på Varberg, Halmstad och Kungsbacka. Att skapa attraktiva pendlingsmöjligheter till och från Göteborg är viktigt för Falkenbergs utveckling men även för region Halland som helhet. Falkenbergs kommun vill poängtera vikten av att västkuststråket och dess utveckling ska komma hela Halland till fördel. Kommunen ställer sig därmed positiv till utblick 2023-2024 om att i takt med ett ökat resande utveckla turtätheten söderut från Varberg. Detta för att skapa goda förbindelser och stärka arbetspendlingen mellan kommun och länsgränserna. Falkenbergs kommun motsätter sig däremot alla nya stopp för Öresundstågen. Principen om ett stopp per kommun måste fortsätta gälla om Halland ska kunna minska pendlingstiderna till Göteborgsområdet.

Kommentar: Förslag om att Öresundstågen från Danmark ska stanna i Åsa är en kortsiktig lösning som inte påverkar restiderna till och från Falkenberg. Åtgärden förutsätter att Trafikverket konstruerar Västkustbanans tidtabell likt Tågplan 2021 vilket innebär att tågmöten mellan nord och sydgående Öresundsåg fortsatt sker i Varberg. När dubbelspår genom Varberg och Västlänken är färdigställda ska parallella tågsystem erbjudas med olika hastighet och uppehållsbild vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram.

3

Stadsbusstrafiken i Falkenberg har i samband med pandemin minskat med – 41,7% jämfört med år 2019. Falkenbergs kommun ser det som viktigt att linje 1 som nämnt i remissen inte påverkas av föreslagna neddragningar med anledningen att det är ett viktigt stråk för studie-och arbetspendling.

Kommentar: Synpunkten noteras



4

Kommunen önskar ett förtydligande kring hur neddragningar påverkar arbetspendling utanför ordinarie arbetstider. Detta för att få en uppskattning kring hur kollektivtrafikutbudet säkerställs för de grupper som är beroende av kollektivtrafiken även utanför högtrafik. Neddragningar med "mellan till hög" påverkan bör även säkerställas att de inte drabbar socioekonomiskt utsatta områden och grupper som till stor del är beroende av kollektivtrafiken.

Kommentar: Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Föreslagna justering av utbud har beaktat att kollektivtrafiken ska stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet.

5

Falkenberg har i kommunens översiktsplan (ÖP 2.0) pekat ut ett antal serviceorter bl.a. Glommen och Slöinge. I dessa orter är kollektivtrafiken särskilt viktig för att skapa hög tillgänglighet till arbetsplatser, service och rekreation. Neddragningar på linje 351 (Slöinge) med 70 berörda resenärer per dygn samt linje 2 (Glommen) med 26 berörda resenärer per dygn, se bilaga 1, får därmed en inverkan på den målsättning som finns angiven i ÖP 2.0.

Kommentar: Förslag om justerat utbud på linje 351 via Slöinge innebär minskat utbud med 1 tur per vardag och riktning, resmöjlighet kvarstår med 21 turer per vardag och riktning. De resenärer som berörs av justerat utbud på linje 351 fördelas på tre turer per vardag och riktning där en av dessa trafikerar via Slöinge. Förslag om justerat utbud på linje 2 innebär justerat utbud för resor till och från Skrea, ingen påverkan sker på sträckan till och från Glommen. Förslaget innebär att linje 2 efter justering har ett utbud om två avgångar per timme och riktning, dvs halvtimmestrafik.

.

6

Falkenbergs kommun ser särskilt allvarligt på förslagen att minska möjligheterna för arbetspendling till Ullared på lördagar från Älvsered, Fegen och Ätran. I Ullared finns regionens största privata arbetsgivare under sommarhalvåret och där behövs arbetskraft på helger/ kvällar. Vidare så föreslås att pendlingsmöjligheterna mellan Hylte och Falkenbergs kommun förbättras liksom möjligheterna att arbetspendla mellan Svenljunga kommun och Ullared.

Kommentar:

Hallandstrafikens tidigare bedömning att resandeunderlaget i relationen mellan Falkenberg och Hylte kommun är för litet kvarstår, bedömningen bygger på principer om kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer.



7

Andra önskemål är att förbättra pendlingsmöjligheterna till våra stora verksamhetsområden Ågård, Smedjeholm och Vinbergsmotet samt att byta namn på och eventuellt flytta ändstationen på linje 12 från Kattegatt center till Skrea strand. Vid Skrea strand finns en stor målpunkt i hotell strandbaden som i dialog med kommunen påtalat att de önskar bättre och tydligare kollektivtrafik till och från järnvägsstationen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och dessa omhändertas i fortsatt dialog tillsammans med kommunen. Linje 12 möjliggör resa både till hotell samt utvecklingsområdet Bacchus vilket tillsammans skapar tillräckligt underlag för att fortsatt utveckla busstrafiken.

8

Falkenbergs kommun önskar ett tydliggörande kring hur ett kombinerat färd sätt planeras för och möjliggörs. Idag finns möjligheten att ta med sin cykel på Öresundståget vilket är positivt utifrån ett "hela resan perspektiv". För vidareutveckling föreslår Falkenbergs kommun att det ska vara möjligt att ta med cykeln även på både region och stadsbussar.

Kommentar: Idag erbjuds möjlighet att ta med cykel på tåg och regionbussar. För stadsbussar bedöms behovet vara mindre då dessa trafikerar kortare sträckor. Därutöver bedöms krav om lastsäkring för cyklar påverka restiderna negativt, samt konkurrera med utrymmen för exempelvis barnvagnar och rullstolar ombord.

9

Under år 2020 har tillgänglighetsanpassning och upprustning av hållplatser runt om i länet varit ett stort fokus. Tillgänglighetsanpassning genomförs med bland annat taktila stråk och hög kantsten. I Falkenbergs kommun har totalt 3 hållplatser tillgänglighetsanpassats vilket är en låg siffra jämfört med övriga kommuner. Falkenbergs kommun ser därmed positivt på ett fortsatt arbete och gemensamt genomförande av upprustning och ombyggnation av hållplatslägen.

Kommentar: Synpunkterna noteras och dessa omhändertas i fortsatt dialog med kommunen.

10

Under år 2020–2021 lanserades ett nytt biljett och betalssystem med syftet att förenkla för resenären. Falkenbergs kommun föreslår att det ska vara möjligt för resenären att ha både ett fysiskt periodkort och en profil i appen som är registrerat till samma konto. Detta för att höja servicenivån och skapa en trygghet för resenären att trots exempelvis borttappat kort eller urladdad mobil kunna resa.

Kommentar: Det som föreslås erbjuds idag när resenär väljer att registrera sig på "Mitt konto". App och fysiska kort är exempel på olika bärare av biljetter och dessa går att flytta mellan de olika biljettbärarna. Har kund registrerat sitt mobilnummer på "Mitt konto" och kunden tappar sin telefon eller fysiska kort så finns resorna kvar på "Mitt konto".

HALMSTAD

1

Kollektivtrafikplanen är ett genomarbetat och tydligt dokument. Planen är omarbetad från föregående version och knyts an till Trafikförsörjningsprogrammet, fast denna version av plan är i vissa delar motsägelsefull, dels mot formuleringarna i planen men också mot Trafikförsörjningsprogrammet. Därmed förespråkar Halmstads kommun att detta förslag till Kollektivtrafikplan kraftigt ska omarbetas inför antagande. Vi har förståelse för att det har varit en svår tid för kollektivtrafiken och att den har haft stora utmaningar under pandemin. Vi anser dock att det är kontraproduktivt att ändra utbudet så som planen föreslår när samhället gradvis börjar återgå till det normala och människor återigen börjar resa mer. En urholkad kollektivtrafik gör att färre kommer välja att resa hållbart, vilket går tvärt emot Halmstads uttalade ambition och även försvårar möjligheterna att nå upp till redan idag svårnådda klimatmål.

Kommentar: Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Hallandstrafiken arbetar mot målet om en ökad marknadsandel med 30 procent år 2030 vilket påvisar högt ställda ambitioner för kollektivtrafikens fortsatta utveckling. Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 procent för 2022 jämfört 2019, vid tidpunkt efter pandemin.

2

Det är positivt att Hallandstrafiken ser behovet av utökad busstrafik till stadsdelen Söder. Däremot anser vi att ett utökat trafikutbud på linje 62 inte bör genomföras under 2021, och att Hallandstrafiken istället bör lägga fokus på att bibehålla trafikutbudet på övriga linjer.

Kommentar: Inom Kollektivtrafikplan 2022 beskrivs inga planer på att utöka trafikutbudet på linje 62.

3

Halmstads kommun noterar att HNJ-banans turutbud efter testperioden nu återgår till tidigare trafikering och vill lyfta vikten av en fortsatt god kollektivtrafikförsörjning i stråket Hylte - Halmstad. I förslag till översiktsplan för Halmstads kommun är detta ett av de stråk som förväntas växa och Halmstad följer med intresse den stråkutredning som nu pågår.

Kommentar: Halmstad kommun är en delaktig part i pågående stråkstudie Halmstad – Hylte. Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande.



4

Att utblicken påtar investeringar samtidigt som utbudet dras ned ser kommunen som märkligt. Borde inte utblicken snarare sikta mot att återställa systemet om dessa nedskärningar genomförs?

Kommentar: Framtida justeringar i trafikutbudet hanteras inom process för årlig Kollektivtrafikplan. Resbehovet ligger till grund för fortsatt utveckling av kollektivtrafiken där de långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

5

I planen lyfts att samverkan och samplanering med halländska kommuner är av största vikt. Hallandstrafiken och Halmstads kommun har idag en gemensam beställning gällande stadsbusstrafikens utveckling mot 2050 igång och att då börja montera ned systemet känns oerhört märkligt. I kommunens värld är detta inte att förbättra samverkan och samplanering med berörda intressenter. Halmstads framtidsplan 2050 (ÖP) samt Plan för transportsystemet har varit ute på samråd och därmed borde det inte vara någon nyhet för Hallandstrafiken vilken inriktning kommunen har för utvecklingen. Vi fyller på med bostäder längs med kollektivtrafikstråken medan Hallandstrafiken skär ned, det rimmar inte.

Kommentar: Hallandstrafiken gläds åt pågående utredning om ett framtida BRT-system i Halmstad. Utredningen innehåller förslag om förbättrad framkomlighet för busstrafiken genom centrala Halmstad vilket utgör grund för att skapa en högkvalitativ och kapacitetsstark kollektivtrafik. Goda exempel finns från Skåne genom MalmöExpressen och HelsingborgsExpressen. Behovet av fortsatta satsningar gällande stadsbusstrafiken i Halmstad beskrivs i kollektivtrafikplanens utblick 2023–2024.

6

Halmstads kommun ser kollektivtrafik som en väsentlig del i ett framtida trafiksystem och ser stor vikt i att öka samarbetet mellan kommunen, Region Halland och Hallandstrafiken. Särskilt med tanke på de problem kollektivtrafiken står inför samt i och med att ny entreprenör tagit över trafikeringen. Det är av största vikt att samarbete och samplanering inte bara stannar i teorin, utan att det faktiskt också ges de förutsättningarna som krävs för att skapa samförstånd mellan alla berörda parter. I Region Hallands yttrande över Halmstads plan för transportsystemet ställde man sig positiva till planens belysning av vikten av samplanering samt Halmstads ambition kring ett kraftigt ökat kollektivtrafikresande. Denna version av kollektivtrafikplanen går stick i stäv med denna positivitet som fanns för bara tre månader sedan.

Kommentar: Synpunkten noteras.

7

Trafikförändring nr. 3 anpassning till ett nytt normalläge gör kommunen fundersam. Hur vet Hallandstrafiken att det nya normala är att inte resa kollektivt? Detta är att kapitulera, det är inte så vi tillsammans skapar en hållbar utveckling i Halmstad och Halland. Rimligt vore att istället i enlighet med Regionalt Trafikförsörjningsprogram använda sig av den metod för trafikutveckling som beskrivs här. Istället för att skära ned, satsa på marknadsföring med ambitionen att vinna tillbaka resenärer till kollektivtrafiken. MM-åtgärder är en beprövad metod som med fördel hade kunnat användas för att starta om från pandemin. Enligt programmet så har metoden tagits fram för att systematisera arbetssättet för den allmänna kollektivtrafiken och består av fyra steg, Förädla, Fördela, Förtäta och Förnya. Befinner vi oss inte nu på steg 1 Förädla? Förädla innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Genom marknads- och informationsinsatser kan omstarten från pandemin bli grön och hållbar, det är inte läge att montera ned. Normalt sägs det att det tar tre år för människor att hitta nyheter i utbudet, detta borde gälla även här. Ge det tre år, satsa på marknadsföring och MM-åtgärder, förvalta det vi har och utvärdera. Har vi tre år efter avslutad pandemi koll på vad de nya normala är, då kan det vara dags att diskutera förändringar i utbud.

Kommentar: De övergripande målen för kollektivtrafikens utveckling beskrivs i kapitel 4. Kapitel 6 redovisar att Hallandstrafiken utökat trafikutbudet med närmare 15 procent under tidsperiod 2015 – 2021. Hallandstrafiken ser MM-åtgärder som naturlig del i att få tidigare resenärer att återgå till kollektivtrafiken vid en tidpunkt efter pandemin, samt att attrahera nya resenärer till kollektivtrafiken. Vidare beskrivs flertalet viktiga angreppssätt i inledningen av kapitel 7 – verksamhetsutveckling.



HYLTE

1

Kommunstyrelsen beslutar att inte ställa sig bakom den Kollektivtrafikplan som Hallandstrafiken tagit fram. Det tål att upprepas, kollektivtrafiken ska utgöra en stor samhällsnytta och innebär ett högst väsentligt bidrag till kommuners hållbarhetsarbete. Den plan som Hallandstrafiken nu tagit fram beaktar inte dessa faktorer i tillräcklig omfattning och kommunen kan därför inte ställa sig bakom densamma.

Kommentar: Noteras

2

Hallandstrafiken använder begreppet "nytt normalläge". Globalt befinner vi oss i ett nytt läge men det pandemiläge som ännu råder kan inte beskrivas som normalläge. Det blir därför fel att, såsom Hallandstrafiken gör i planen, jämföra och dra slutsatser med avseende på resemonster under tiden med pandemi och låta detta ligga till grund för framtida beslut som kan få stor påverkan på enskilda kommuner. Hur resandet kommer att se ut efter pandemin, kan inte förutsägas. Man konstaterar även i kollektivtrafikplanen att det varit en utmaning att dra lärdomar.

Kommentar: Hallandstrafiken upprätthåller fullt trafikutbud under pågående pandemi. I planen nyttjas begreppet nytt normalläge vilket beskriver en tidpunkt efter pandemin. På samma sätt som trafiken byggs ut vid prognostiserat ökat resande, justeras utbudet nedåt när resbehovet förväntas minska. Genomförda större trafiksatsningar under tidsperiod 2015 – 2021 beskrivs på sidan 23 i planen.

3

Utblicken som Hallandstrafiken gör är inte tydlig med hur man ser på - och hur man tänker agera för att dels få tillbaka resenärer i kollektivtrafik, men även ta nästa steg mot regionala målet och få valet mellan bil och kollektivtrafik att gynna kollektivtrafiken. Hylte Kommun hade gärna sett konkreta åtgärder som hade kunnat tas med i arbetet med Hylte Kommuns ambitioner för tillväxt och utveckling. Det framgår inte heller klart vilka färdmedel de resenärer som drabbas av neddragningar kommer att välja, det är inte omöjligt att dessa väljer bil i stället, vilket då blir kontraproduktivt beaktande det regionala målet. Det pågår även en omfattande stråkutredning Halmstad-Hyltebruk, denna utredning och dess resultat bör vara en del i utblicken.

Kommentar: Hur Hallandstrafiken tänker agera beskrivs i kapitel 7 – Verksamhetsutveckling. Samtidigt är Hallandstrafiken ödmjuka inför framtiden då de kort- och långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.



4

Vidare kan Hylte Kommun konstatera att mål och indikatorer som under rubriken "Miljö" är mera kopplad till klimat. Hylte Kommun hade gärna sett flera indikatorer kopplade till andra delar inom miljöområdet.

Kommentar: De övergripande klimat- och miljöaspekterna redovisas i Kollektivtrafikplanen. För fördjupad information inom klimat- och miljöområdet hänvisar Hallandstrafiken till bolagets hållbarhetsrapport.

5

Sammanfattningsvis kan konstateras att de omfattande neddragningar av trafik som Hylte kommun kommer att beröras av samt den återgång på HNJ banan till trafikering som motsvaras av den som var innan projektet startades inte stöder den ambition med avseende på tillväxt och utveckling som håller på att ta form inom Hylte Kommun. Hylte Kommun kan inte heller se att de förändringar som görs i kollektivtrafikplanen och som berör Hylte Kommun stöttar det övergripande målet i trafikförsörjningsprogrammet. Det är också värt att understryka att en digitalisering inte säkerställer allas lika rätt till tillgänglighet för exempelvis biljettköp.

Kommentar: Under tidsperiod 2015 - 2021 har stråket Hyltebruk - Halmstad utökats med 9 dubbelturer, en ökning med 32 procent. Under samma tidsperiod har Hallandstrafiken utökat busstrafiken till och från Unnaryd med 8,5 dubbelturer, en ökning med 87 procent. De neddragningar som föreslås inom busstrafiken är att stråket Hyltebruk - Halmstad minskas med två turer per vardag och riktning samt att linjen mellan Hyltebruk och Unnaryd minskas med en tur per vardag och riktning.

LAHOLM

1

Det senaste året har färgats starkt av rådande pandemi och kollektivtrafiken i Sverige är en av de sektorer som slagits hårdast av den. Med restriktioner om begränsat resande och minskat användande av kollektivtrafiken har kollektivtrafikbolagen lidit enorma förluster. Innan pandemin hade dock resandet i kollektivtrafiken ökat, liksom behovet, och även efter pandemin kommer behovet av kollektivtrafik vara fortsatt stort. I förslaget i avsnittet "Anpassning nytt normalläge" ger Hallandstrafiken förslag på ett nytt normalläge. Detta normalläge upplever Samhällsutveckling inte speglar det behov av kollektivtrafik som fortsatt kommer finnas i Halland eller i Laholms kommun. Pandemin har påverkat mångas arbetsliv och alltmer arbete kan komma att ske på distans och kommer troligtvis fortsätta ske på distans. Dock arbetar fortsatt en stor del av invånarna i Halland inom näringar där distansarbete eller distansstudier inte är aktuellt och behovet att kunna ta sig till och från arbete och skola kommer vara fortsatt stort. Även fritidsaktiviteter och annat vardagsresande kommer fortsatt ske på olika platser och man kommer att ha behov av att kunna resa till och från dessa.

Kommentar: Hallandstrafiken instämmer i att behovet av kollektivtrafik fortsatt kommer vara stort även efter pandemin. Hallandstrafiken är ödmjuka inför framtiden då de kort- och långsiktiga effekterna av pandemin inte är kända.

2

I det Regionala trafikförsörjningsprogrammet för Halland framför man att: "Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande sydväst-Sverige, ställer krav på att kollektivtrafiken och infrastrukturen hanterar de ökade transportbehovet med en växande befolkning". Då Halland fortsatt har en stark befolkningsutveckling där allt fler ska kunna resa med kollektiva färdmedel, samt att arbete måste fortgå med att minska transportsektorns påverkan på klimatet, ser Samhällsutveckling en stor problematik i förslaget om anpassning till ett nytt normalläge. Hur kan och ska kommunerna och Hallandstrafiken tillsammans arbeta för en hållbar utveckling och bidra till att öka det hållbara resandet i Halland om det beslutas att dra ner på den befintliga kollektivtrafiken? En mycket stor del av pendlingen i Halland sker idag med bil och det finns ett stort behov av att ställa om fler bilpendlare till att välja kollektivtrafiken i stället. Det är en mycket svår uppgift att uppmuntra våra invånare till att resa mer hållbart och att välja kollektivtrafiken då tillgången till kollektivtrafik i orter utanför Laholm tätort är begränsad, liksom tillgängligheten till större bytespunkter. Hur ska vi då efter pandemin förvänta oss att kunna uppmuntra våra invånare att använda kollektivtrafik om den inte finns i minst lika stor utsträckning som idag? Samhällsutveckling förstår att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken, men till vilken grad? Faktorer som bland annat social hållbarhet och uppmuntring till kollektivtrafikresande baseras på tillgången till kollektivtrafik. För att stärka ett hållbart resande måste satsningar fortsätta göras, trots nu rådande pandemi, för att vi ska kunna uppnå ett mer miljövänligt resande. Samhällsutveckling motsätter sig således förslaget om reducerade turer av anledningen av att vi ser ett fortsatt stort behov av att utöka den befintliga kollektivtrafiken i Laholms kommun.

Kommentar: Kollektivtrafikplanen innehåller produktionsminskningar om cirka 1 procent för 2022. I sammanhanget kan nämnas att Hallandstrafiken utökat trafikutbudet med cirka 14 procent under tidsperiod 2015 - 2019. Även Hallandstrafiken ser att behovet av en väl utbyggd kollektivtrafik kommer vara stort även efter pandemin. I kollektivtrafikplanen kapitel 7 beskrivs flera angreppssätt för att stärka det hållbara resandet.

3

Innan pandemin har Laholms kommun påtalat behov av utökad kollektivtrafik i kustområdet (linje 225). I kustområdet finns ett stort behov för bland annat ungdomar att kunna ta sig till Laholm under kvällar och helger. Så som det ser ut idag är de helt bilberoende och föräldrar måste köra. Denna problematik är inte begränsad inte bara till ungdomar, utan påverkar även människor som inte har, vill eller kan köra bil. Problematiken är inte heller begränsad till kusten, utan även till sträckningarna Knäred-Laholm, Båstad-Laholm, Växtorp-Laholm och Halmstad-Laholm. Sträckan Halmstad-Laholm har under 2020 och början av 2021 förbättrats i samband med införandet av stationspendel. Denna har varit ett mycket positivt komplement till tågtrafiken och Samhällsutveckling ser att denna fortsatt ska prioriteras.

Kommentar: Hallandstrafiken är medvetna om resbehovet utmed kustområdet. Linje 225 har utökats från 8 turer per vardag och riktning 2015 till dagens 13 turer per vardag och riktning vilket synliggör det ökade resbehovet. Linje 225 innefattas Ej heller om förslag till justeringar i utbudet, stråket är även klassificerat som ett starkt stråk enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Hallandstrafiken gläds åt att kommunen uppmärksammar införandet av stadsbusslinje 1 (stationspendel) med start juni 2020.

4

Laholms kommun har tidigare även påtalat behovet av en starkare koppling mellan orterna i kommunens sydvästra delar till Båstad station. Båstad station är en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafik där man med tåg kan ta sig vidare söderut eller norrut. Samhällsutveckling ser ett fortsatt behov av att öka tillgängligheten till Båstad station.

Kommentar: Hallandstrafiken instämmer om vikten av bra resmöjligheter till Båstad station. Hallandstrafiken omnämner här särskilt det arbete som genomförts tillsammans med Båstad, Laholms kommun och Skånetrafiken gällande översyn av linje 226.

5

Arbete med de nya stationslägena i Knäred och Veinge fortsätter och kommunen har för avsikt att skapa goda förutsättningar för hållbart resande i orterna. Samhällsutveckling ser ett behov av att satsningar görs i orterna för att skapa dessa goda förutsättningar för hållbart resande.

Kommentar: Kommunens arbete med nya stationslägen i Knäred och Veinge är ett bra exempel på samverkande insatser för att öka det hållbara resandet.



6

Laholms kommun växer och utvecklas. Öster om E6 utvecklas Mellby industriområde där Samhällsutveckling ser ett behov av tillgänglig kollektivtrafik. Området beräknas tillföra ca 300 nya arbetstillfällen inom de närmsta 5 åren och med sitt läge nära Laholm, Laholm station och Mellbystrand finns potential för kollektivtrafikresande till och från området. Liknande behov kan ses på nya Nyby, söder om väg 24, där flera verksamheter etablerat sig och kommer etablera sig. Här ser vi en ökning om ca 60 arbetstillfällen i ett idag kollektivtrafknära läge.

Kommentar: Det är positivt att större underlag skapas för kollektivt resande. Ökat resbehov skapar möjlighet att fortsatt utveckla Linje 225. För att möta det ökade resbehovet i stråket behövs ett utökat turutbud, detta till delar orsakat av att linjen ska passa för byten mellan trafikslag i centrala Laholm, vid det externa stationsläget i Laholm, vid stationen i Båstad samt trafikera på tider som passar skolverksamhetens behov om start och sluttider.

ÖVRIGA REMISSVAR

Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF, PRO samt RPG i Halland. Ann-Margret Nilsson. Svar inkommit 21-05-26.

Synpunkter på Kollektivtrafikplan 2022 från pensionärsorganisationerna i Halland

En väl fungerande kollektivtrafik i både våra kommuner och i hela regionen är av yttersta vikt för oss äldre, som motsvarar ca 25 % av invånarantalet i Halland. Tidigare policy har varit att försöka förmå äldre att minska bilåkandet och istället åka kollektivt. Införande av resekort med fria resor har också fått många äldre att använda kollektivtrafiken. Under pandemin har vi bestämt avrått från att använda kollektivtrafiken. Byte av biljettsystem med svårigheter att köpa biljett har också varit en bidragande orsak till att resandet minskat från vår sida. Vi finner det därför märkligt att Hallandstrafiken skär ned på turtätheten under den tid som äldre reser och prioriterar arbetsresor och skolresor. Är inte kollektivtrafiken till för alla? Vi anser att Hallandstrafiken ska behålla nuvarande turlistor. Pensionärsorganisationerna i Halland anser att Hallandstrafiken ska satsa på att vinna tillbaka resenärerna med en turtäthet som gynnar alla, ett biljettsystem som förenklar för alla att köpa biljett samt möjlighet att kunna resa över kommungränserna. Pandemiårets minskande reseunderlag ska INTE vara vägledande för framtiden!

Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF och PRO i Halmstad. Johnny Persson. Svar inkommit 21-06-01.

Synpunkter på förslaget till Kollektivtrafikplan för 2022.

Undertecknade pensionärsorganisationer är inte remissinstanser men väljer att skicka in synpunkter på förslaget till Kollektivtrafikplan eftersom kollektivtrafiken är viktig för våra medlemmar. Våra medlemmar och andra äldre har tagit ett stort ansvar och följt de restriktioner och rekommendationer som utfärdats och valt andra transportsätt. För att få tillbaka dessa resenärer behövs olika insatser och inte minskat antal bussturer.

Ett sätt att få tillbaka dem kan vara ett annorlunda utformat "Seniorkort" som man betalar en summa för. Vi ser positivt på en ökning av bussturerna till söder i Halmstad. En minskning av bussturerna till sjukhuset är negativt för våra medlemmar eftersom besöken på sjukhuset är många för en hel del medlemmar. Som resenär måste man kunna köpa sin biljett på ett enkelt sätt utan att behöva ha tillgång till en modern mobiltelefon. Det ska vara enkelt att åka över kommun- och länsgränserna. När det fylls på med bostäder längs med kollektivtrafikstråken är det viktigt att Hallandstrafiken inte drar ned på antalet bussturer. En väl utbyggd och fungerande kollektivtrafik bidrar till ett mera jämlikt samhälle med tillgänglighet till fritidsaktiviteter, service och arbeten. Insatser för att förbättra miljön och klimatet tycker vi är bra. Att tillgänglighetsanpassa hållplatserna är bra inte bara för rullstolsanvändare och andra med nedsatt rörelseförmåga. Det är bra för alla. Vi instämmer i Halmstads kommuns remissyttrande.