



Hallandstrafiken

# NY ZONSTRUKTUR SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

UTREDNING GÄLLANDE INFÖRANDE AV NY ZONSTRUKTUR INOM FÄRDTJÄNST OCH  
RIKSFÄRDTJÄNST.

Caroline Andersson

[Caroline.andersson@hlt.se](mailto:Caroline.andersson@hlt.se)

0346-712517



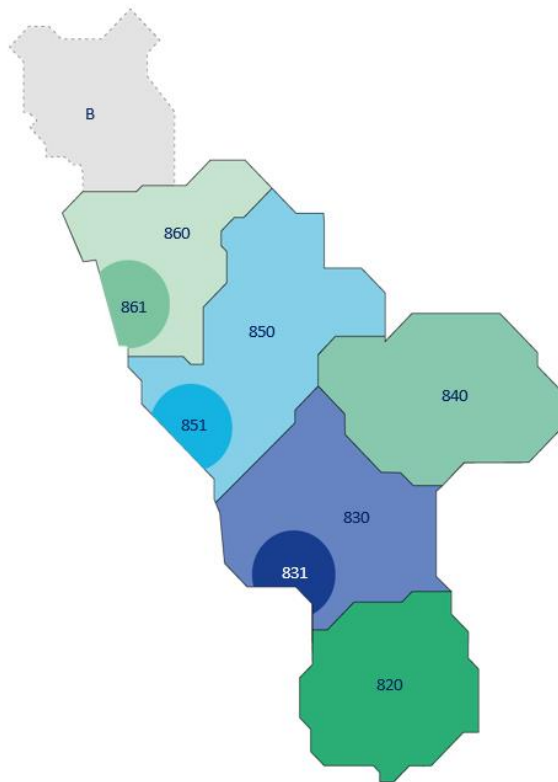
## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Bakgrund.....	3
1.1 Påverkan Särskild Kollektivtrafik.....	4
2 Utredningens innehåll.....	5
2.1 Generella konsekvenser.....	5
2.2 Tidsplan.....	9
3 Intäktsförändring och konsekvens per kommun.....	10
3.1 Laholms kommun.....	10
3.2 Halmstad kommun.....	13
3.3 Hylte kommun.....	17
3.4 Falkenbergs kommun.....	19
3.5 Varbergs kommun.....	23
4 Analys av förändrat resmönster i samband med ny zonstruktur.....	27

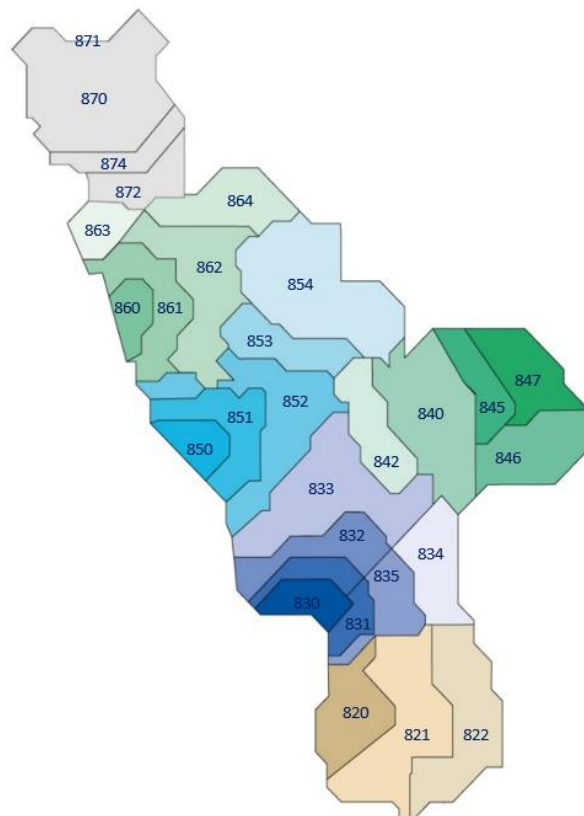
## 1. BAKGRUND

Hallandstrafiken har beslutat om införandet av en ny och förenklad zonstruktur inom den allmänna kollektivtrafiken. Syftet med denna nya zonstruktur är att skapa enkelhet och tydlighet för kunderna genom färre zoner, tydligare prissättning och ökad förståelse för biljetternas giltighet. Därmed sänks trösklarna till kollektivtrafiken och gör denna mer kundvänlig vilket i sin tur stärker Hallandstrafiken förutsättningar att nå målet om en ökad marknadsandel gentemot bilen. Förslaget i korthet innebär en förändring från dagens 27 zoner till 8 zoner. Varje kommun, undantaget Kungsbacka kommun, kommer utgöras av en zon samt en tätortszon i städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad. Kungsbacka kommun ingår ej i zonförslaget i linje med samverkansavtal mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen.

Ny zonstruktur <sup>1</sup>



Nuvarande zonstruktur



<sup>1</sup> Zonnumreringen är inte fastställd och kan komma att ändras.

## 1.1 PÅVERKAN SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Hallandstrafiken ansvarar även för tre primära uppdrag som ingår i begreppet särskild kollektivtrafik. Det är färdtjänst, skolskjuts och sjukresor. Gällande skolskjuts och sjukresor så påverkas dessa ej utav en ny zonstruktur då egenavgiften för sjukresor inte är zontaxebaserad och skolskjutsen är avgiftsfri och avhandlas därför inte vidare i denna utredning.

Samtliga kommuner (exkl. Kungsbacka kommun) inom Region Halland har sedan 2012 överlåtit uppgiften gällande färdtjänst och riksfärdtjänst till Region Halland som regional kollektivtrafikmyndighet. Region Halland ansvarar i sin tur för myndighetsutövningen inom en särskild enhet men har överlämnat uppgiften att upphandla, planera och administrera trafiken och resenärerna till Hallandstrafiken AB.

Inom begreppet färdtjänst finns olika typer av resor och tillstånd. Av samtliga färdtjänstresor i Halland (exkl. Kungsbacka) 2019 utfördes cirka 48 % med tillstånd för färdtjänst, 32 % med tillstånd för resor till och från Daglig Verksamhet<sup>2</sup>, 12 % med tillstånd för resor till och från Dagverksamhet<sup>3</sup>, 7 % med tillstånd för Arbetsresor och knappt 1 % med tillstånd för studieresor.

Nuvarande zonstruktur och tillhörande taxa för resenären (egenavgift) regleras genom de riktlinjer som utformades i samband med överlåtelsen. Där står bl.a. *"Grunderna för avgifter bestäms av kommunen enligt SFS 1997:736 §11. Taxan ska följa den allmänna kollektivtrafiktaxan. Taxan ska även följa kollektivtrafikens tider för dag- och nattaxa."* samt att *"Riktlinjer och tillämpningar ska så långt det är möjligt anpassas till kollektivtrafiken."*

Men hänvisning till gällande riktlinjer har Hallandstrafiken och Region Halland ingen annan åsikt än att den nya zonstrukturen för den allmänna kollektivtrafiken även ska tillämpas inom färdtjänst och riksfärdtjänst, vilket följer nuvarande riktlinjer. Hallandstrafiken och Region Halland äger dock inte detta beslut utan detta behöver fattas i enhetlighet hos de Halländska kommunerna (exkl. Kungsbacka kommun). För att ett sådant beslut ska fattas har Hallandstrafiken och Region Halland tagit fram denna utredning med förslag till beslut som följer nuvarande riktlinjer som belyser konsekvenser för resenärerna samt kommunen som kostnadsbärare.

Ambitionen från Hallandstrafiken är att ett införande av en ny zonstruktur inom färdtjänst och riksfärdtjänst ska harmonisera med ett införande inom den allmänna kollektivtrafikens så långt det är möjligt samt ur ett resenär- och kommunperspektiv vara så neutralt som möjligt.

<sup>2</sup> Daglig Verksamhet erbjuder sysselsättning för personer med funktionsnedsättning, enligt Lag om LSS

<sup>3</sup> Dagverksamheter erbjuder aktiviteter och social samvaro utanför hemmet

## 2 UTREDNINGENS INNEHÅLL

Utredningen avhandlar primärt en analys av konsekvenser av ett införande av en ny zonstruktur inom färdtjänsten ur två perspektiv; resenärens perspektiv och kommunens perspektiv som kostnadsbärare. Utredningen baseras på 2019 års resande och kostnader då pandemin haft stor påverkan på både resande och kostnader för 2020–2021 vilket gör detta underlag missvisande. Utredningen avhandlar effekter både på övergripande nivå och specifikt per kommun.

Inom färdtjänsten finns olika typer av färdtjänstillstånd avsedda för olika typer av ändamål. Förenklat är det en uppdelning mellan färdtjänstillstånd avsedda för fritidsresande dvs färdtjänst som kan användas för att åka och handla, besöka vänner, delta i fritidsaktiviteter m.m. Den andra delen är färdtjänstillstånd som är avsedda för resor till någon form av verksamhet t.ex. daglig verksamhet, dagcenter, arbete eller studier så kallade verksamhetsresor.

Utöver denna redovisning redovisas även påverkan på kommunöverskridande resor och länsfärdtjänst vilket är en mindre andel av färdtjänstresandet. Denna del påverkar väldigt få resenärer men har även i förhållande en minimal påverkan på kommunen som kostnadsbärare.

Utöver ovan analys och redovisning görs även en analys gällande eventuella förändrade resmönster i samband med en ny zonstruktur vilket sin tur påverkar trafik kostnaderna och avslutningsvis hur Hallandstrafiken och Region Halland bedömer påverkan på ekonomin.

### 2.1 GENERELLA KONSEKVENSER

Den föreslagna zonstrukturen, som påverkar färdtjänst, länsfärdtjänst och riksfärdtjänst, kommer dels påverka resenären och dels kommunen som kostnadsbärare.

#### RESENÄRSPERSPEKTIVET

---

För resenären innebär den nya zonstrukturen en enklare zonstruktur att förhålla sig till. Detta underlättar förståelsen och acceptansen över den egenavgift man betalar men även att det blir enklare att beräkna sin egenavgift innan resan. Gällande förändring av egenavgiften kommer en stor majoritet av dagens resenärer betala samma egenavgift som idag dvs oförändrad medan en mindre andel kommer få betala en något högre eller lägre egenavgift. Som exempel innebär förändringen för samtliga medverkande kommuner och för fritidsresandet inom färdtjänsten att 73 % av resorna kommer ha en oförändrad egenavgift, 15 % en något lägre egenavgift och 12 % en något högre egenavgift än dagens egenavgift.

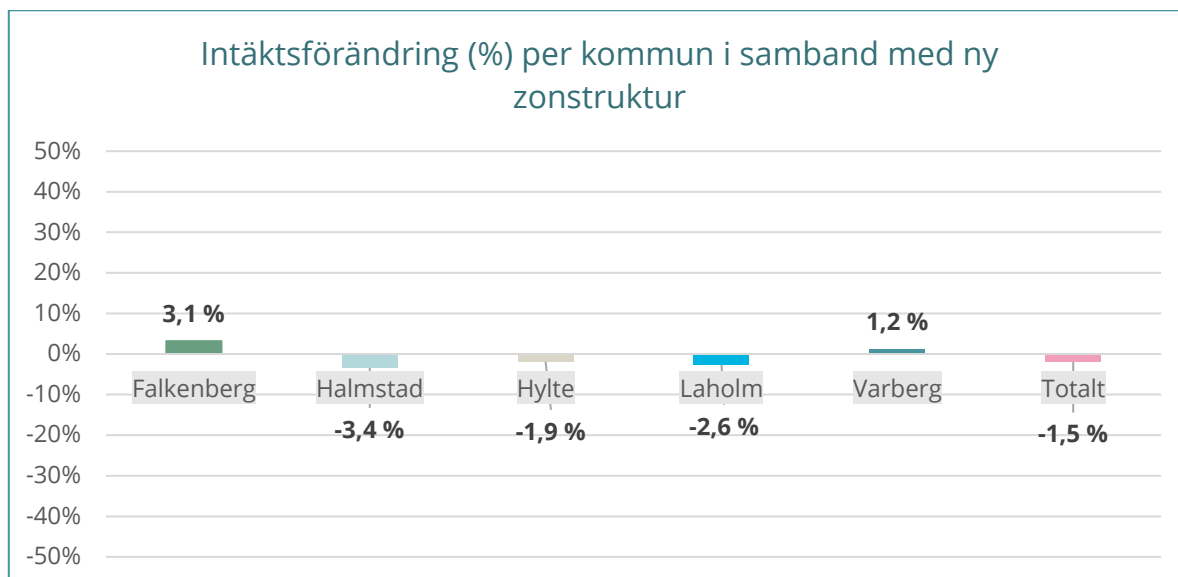
## KOMMUNPERSPEKTIVET

För kommunen som kostnadsbärare är utgifterna den faktiska kostnaden för trafikutförandet samt Hallandstrafiken och Region Hallands administration. Den intäkt som sker är den egenavgift resenärerna betalar för sin resa som avräknas mot utgifterna.

Intäktsförändringen ser olika ut i de olika kommunerna men sett till hela Halland bedömer Hallandstrafiken att intäkterna i form av egenavgift för resor med tillstånd för färdtjänst kommer minska med cirka 2 % mot dagens zonstruktur i form av intäkter för egenavgifter. Detta behöver tas mot bakgrunden att egenavgifterna i förhållande till kostnaderna är en ytterst liten andel.

Den totala utgiften för samtliga medverkande kommuner var 2019 strax under 100 mkr vilket gör att denna förändring i förhållande till kostnaden kan anses vara neutral ur ett ekonomiskt perspektiv. Påverkan av ökat fritidsresande eller resande på grund utav verksamhetsbehov påverkar den totala kostnaden i en mycket större utsträckning.

Grafen och tabellen nedan visar intäktsförändringen (i form av egenavgift) per kommun för resor utfärdade med tillstånd för färdtjänst utförda under 2019 med antagande om en ny zonstruktur. Intäktsförändringen varierar bland kommunerna men på totalen innebär den nya zonstrukturen en minskad intäkt om cirka 2 %.



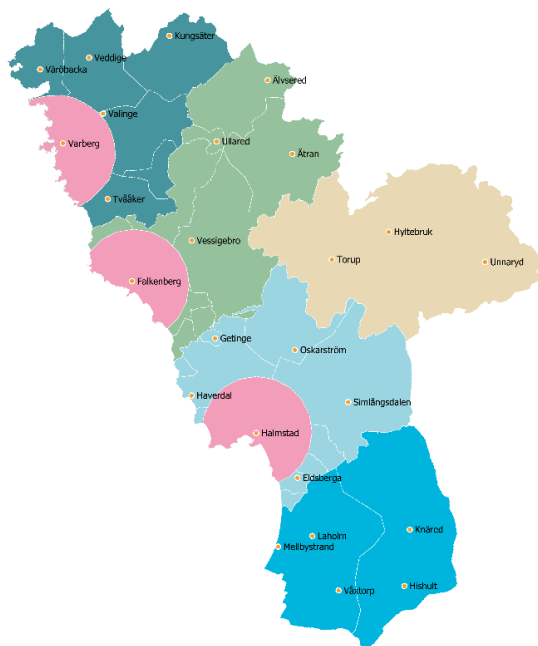
Utfallet ser olika ut mellan medverkande kommuner vilket har förklaringen i resande och resandemönster skiljer sig något åt mellan kommunerna och även konsekvensen av en ny zonstruktur.

Intäktsförändring (kr) per kommun i samband med ny zonstruktur	
<b>Falkenbergs kommun</b>	+30 000 kr
<b>Halmstad kommun</b>	-140 000 kr
<b>Hylte kommun</b>	-10 000 kr
<b>Laholms kommun</b>	-15 000 kr
<b>Varbergs kommun</b>	+10 000 kr
<b>Totalt</b>	<b>-120 000 kr</b>

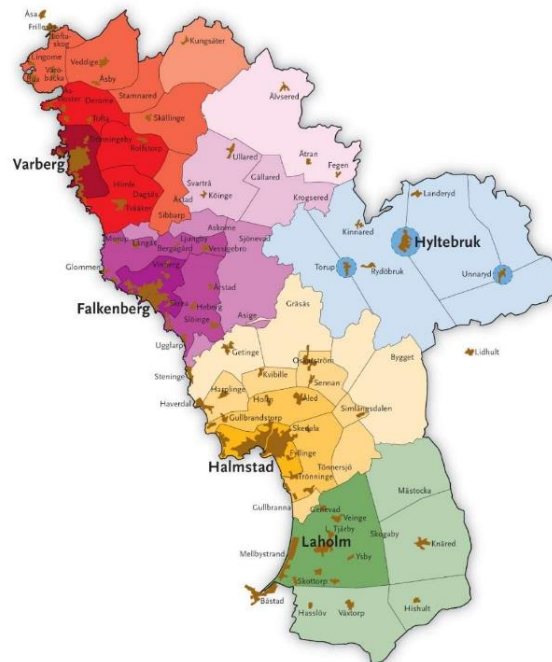
Under punkt 3 redovisas utfallet per kommun i detalj.

På följande sida syns kartor som visar nuvarande zonstruktur för färdtjänstområdet i Halland samt förslag på en karta över den nya zonstrukturen inom färdtjänsten.

**Ny zonstruktur**



**Nuvarande zonstruktur**



*Färgskalan är preliminär och kan komma att ändras*

---

## SÄRSKILT OM KOMMUNÖVERSKRIDANDE RESOR UTANFÖR HALLAND, LÄNSFÄRDTJÄNST OCH RIKSFÄRDTJÄNST

Inom det ordinarie färdtjänstberättigandet har man möjlighet att åka till angränsande kommuner. En del av detta resande sker inom angränsande Halländska kommuner där den Halländska zonstrukturen är etablerad men en del av dessa resor sker till angränsande icke Halländska kommuner. För de angränsande icke Halländska kommunerna saknas idag en tydlig zonstruktur. Hallandstrafiken har som avsikt i samband med införandet av en ny zonstruktur införa en tydligare zonstruktur för angränsande icke Halländska kommuner utan påslag. Se mer under redovisningen per Halländsk kommun.

Utöver det ordinarie berättigandet inom färdtjänsten som möjliggör resor inom kommunen och till angränsande kommuner kan en resenär ansöka och beviljas länsfärdtjänst för längre resor. Det finns ett definierat länsfärdtjänstområde som sträcker sig över hela Halland med angränsande kommuner, Göteborgs kommun med angränsande kommuner samt Höganäs och Helsingborgs kommun. Primärt styrs dessa resor till att nyttja den allmänna kollektivtrafiken men det finns reserelationer och tider då detta inte är möjligt. Antalet länsfärdtjänstresor är mycket få och uppgick till under 2019 till ca 750 stycken. Dock är de resor som utförs många gånger långa och kostsamma.

För länsfärdtjänsten saknas idag en tydlig zonstruktur. För att åtgärda detta så har Hallandstrafiken som avsikt i samband med införandet av en ny zonstruktur tillämpa samma princip för länsfärdtjänsten som övriga färdtjänstresor och skapa en tydligare zonstruktur för hela länsfärdtjänstområdet. Detta skulle utan påslag resultera i en kraftigt lägre egenavgift för resenären och eventuellt öka resandet med länsfärdtjänsten. Utredningen föreslår därför att samma princip tillämpas på länsfärdtjänsten som övriga färdtjänstresor gällande zonberäkning men att ett särskilt påslag görs för länsfärdtjänstresor på +25 % på egenavgiften. Detta skulle generellt för dessa få resor resultera i en oförändrad egenavgift för resenären utifrån dagens egenavgift inom länsfärdtjänsten vilket även bibehåller kostnadsneutralitet för kommunen som kostnadsbärare. Exempel presenteras i avsnittet för respektive kommun längre ned i dokumentet.

Riksfärdtjänst är resor utanför länsfärdtjänstområdet som kan beviljas efter ansökan. Dessa resor är mycket få och primärt utförs dessa med den allmänna kollektivtrafiken och eventuellt i samband med resor inom kommunen. Den nya zonstrukturen påverkar inte dessa typer av resor och avhandlas därför inte vidare i denna utredning.



## 2.2 TIDSPLAN

Ambitionen från Hallandstrafiken är att ett införande av en ny zonstruktur inom färdtjänst ska harmonisera med ett införande inom den allmänna kollektivtrafikens så långt det är rimligt och möjligt. Detta för att bevara principen och kopplingen mellan allmän och särskild kollektivtrafik och att en resenär inte ska gynnas eller drabbas utifrån dess möjligheter att förflytta sig. Vid beslut om ny zonstruktur för färdtjänst kommer detta därmed inte att införas före den allmänna utan i samband med ett införande i den allmänna kollektivtrafiken.

<b>April 2022</b>	Förslag om ny zonstruktur för den särskilda kollektivtrafiken översänds till de Halländska kommunerna för beslut.
<b>April – juni 2022</b>	Hantering hos de Halländska kommunerna
<b>Augusti 2022</b>	Vid denna tidpunkt behöver Hallandstrafiken och Region Halland ha beslut för att införa en ny zonstruktur för färdtjänsten i samband med den allmänna kollektivtrafiken.
<b>September 2022</b>	Ett arbete initieras för att anpassa och säkerställa tekniska system för ett införande. Material och kommunikation till resenärer och intressegrupper utformas inför datumet för införandet.
<b>December 2022 / Juni 2023</b>	Införande av ny zonstruktur inom färdtjänsten

Det finns en viss marginal inom tidsplanen om någon kommun behöver mer tid att bereda och besluta i ärendet dock så är ovan den önskade tidsplanen för att säkerställa möjligheten att införa den nya zonstrukturen för färdtjänsten i samband med ett införande inom den allmänna kollektivtrafiken.

Viktigt att beakta är att om någon kommun inte fattar beslut efter förslaget så kommer nuvarande zonstruktur inom färdtjänsten fortsätta gälla. Dock behöver ett arbete initieras att se över nuvarande riktlinjer då dessa är tydliga gällande principerna för egenavgifterna inom färdtjänsten och kopplingen till den allmänna kollektivtrafiken.

### 3 INTÄKTSFÖRÄNDRING OCH KONSEKVENNS PER KOMMUN

Zonförslaget påverkar respektive kommun i olika omfattning. Mest påtaglig skillnad gäller antalet zoner inom en kommun, där det nya förslaget innebär att Varberg, Falkenberg och Halmstad kommun vardera kommer bestå av två zoner. Hylte och Laholm av vardera en zon.

#### 3.1 LAHOLMS KOMMUN

Totalt utfördes 44 000 resor med färdtjänst i Laholms kommun under 2019. Kommunen består i den nya zonstrukturen av en zon jämfört med dagens fem zoner. Följden av detta blir att samtliga resor inom kommunen får ett enhetligt pris. För den som tidigare reste mellan två och fem zoner innebär den nya zonstrukturen en lägre egenavgift medan den som reser inom en zon får ett oförändrat pris. Som grafen i punkt 2.1 visade kommer en förändrad zonstruktur innebära en minskad intäkt på cirka 2,6 % för resor utfärdade med tillstånd för färdtjänst, vilket motsvarar cirka 15 000 kr per helår. Detta är dock en minimal förändring ställt mot kostnader och påverkan av resande och verksamhetsbehov.

#### PÅVERKAN RESENÄR FRITIDSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 23 000 fritidsresor i Laholms kommun vilket är 52 % av det totala resandet. Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget är angivna utifrån nuvarande taxa (2021).

Nedan beskrivs några vanliga reserelationer (enkel resa) och beräknad prisförändring i % och kr.

Från/till	Till/från	Antal resor	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
<b>Laholm tätort</b>	Laholm tätort	12 500	0 %	0 kr
<b>Laholm tätort</b>	Halmstad	2 000	+22 %	+15 kr
<b>Laholm tätort</b>	Våxtorp	1 800	-32 %	-13 kr
<b>Laholm tätort</b>	Knäred	1 700	-32 %	-13 kr
<b>Laholm tätort</b>	Hishult	700	-32 %	-13 kr

#### PÅVERKAN RESENÄR VERKSAMHETSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 21 000 resor i Laholms kommun med tillstånd för arbete, studier, DC och DV resor, varav egenavgiften för 12 700 resor betalades via faktura, resterande 7 600 resor betalades med periodkort.

För verksamhetsresor där egenavgiften betalas via faktura är den procentuella förändringen på egenavgiften utifrån reserelation densamma som i tabellen ovan. Cirka 30 % av dessa resor skulle i den nya zonstrukturen gå genom en zon istället för två zoner vilket innebär att resenären kommer betala en lägre egenavgift för dessa resor samt att kommunen får minskat intäkt i form av egenavgift för resan. Cirka 70 % av egenavgifterna skulle i den nya zonstrukturen förbli oförändrade.

För verksamhetsresor där resenären väljer att betala för ett periodkort så är utgiften oförändrad i den nya zonstrukturen.

### KOMMUNÖVERSKRIDANDE RESOR UTANFÖR HALLAND

Personer med tillstånd för färdtjänst i Laholm har rätt att åka till angränsande kommuner utanför Halland vilket i detta fall är Båstad, Ängelholm, Örkelljunga, Ljungby och Markaryd. Det saknas historisk sett en beslutad zonstruktur som omfattar resor till och från angränsande kommuner utanför Halland. Hallandstrafiken avser att Båstad, Örkelljunga, och Markaryds respektive kommuner blir en zon per kommun medan Ljungby som är större till ytan delas upp i två zoner och att Ängelholm delas upp i två zoner. Detta innebär en förändring i egenavgift för resenär enligt tabellen nedan. Notera dock att detta är ytterst få resor.

Från/till	Till/från	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
Laholm tätort	Båstad	+34 %	+14 kr
Laholm tätort	Örkelljunga	0 %	0 kr
Laholm tätort	Markaryd	0 %	0 kr
Laholm tätort	Ljungby tätort	-28 %	-32 kr
Laholm tätort	Ängelholm	+4 %	+3 kr

### LÄNSFÄRDTJÄNST

Under 2019 utfördes 38 länsfärdtjänst resor. Den mest frekventa reserelationen var den mellan Laholm och Härryda. Egenavgiften för denna resa är idag 408 kr och skulle med den nya zonstrukturen kosta 325 kr. Med ett påslag på 25 % skulle egenavgiften bli 406 kr.

#### ANALYS AV FÖRÄNDRAT RESMÖNSTER I SAMBAND MED NY ZONSTRUKTUR

Då egenavgiften för resor mellan Laholm och Halmstad ökar med 22 % förväntas dessa resor minska med cirka 8 % (160 resor). Däremot blir det cirka 30 % billigare att åka inom Laholms kommun vilket förväntas öka antalet resor med cirka 6 % (250 resor).



För Laholms kommun bör utfallet av ett förändrat resmönster med färre långa resor och fler kommunala resor innebära en oförändrad trafik kostnad med den nya zonstrukturen. För mer information om Hallandstrafikens analys kring priselasticitet se punkt 4 *Analys av förändrat resmönster i samband med ny zonstruktur*.

#### ÖVRIGT LAHOLM

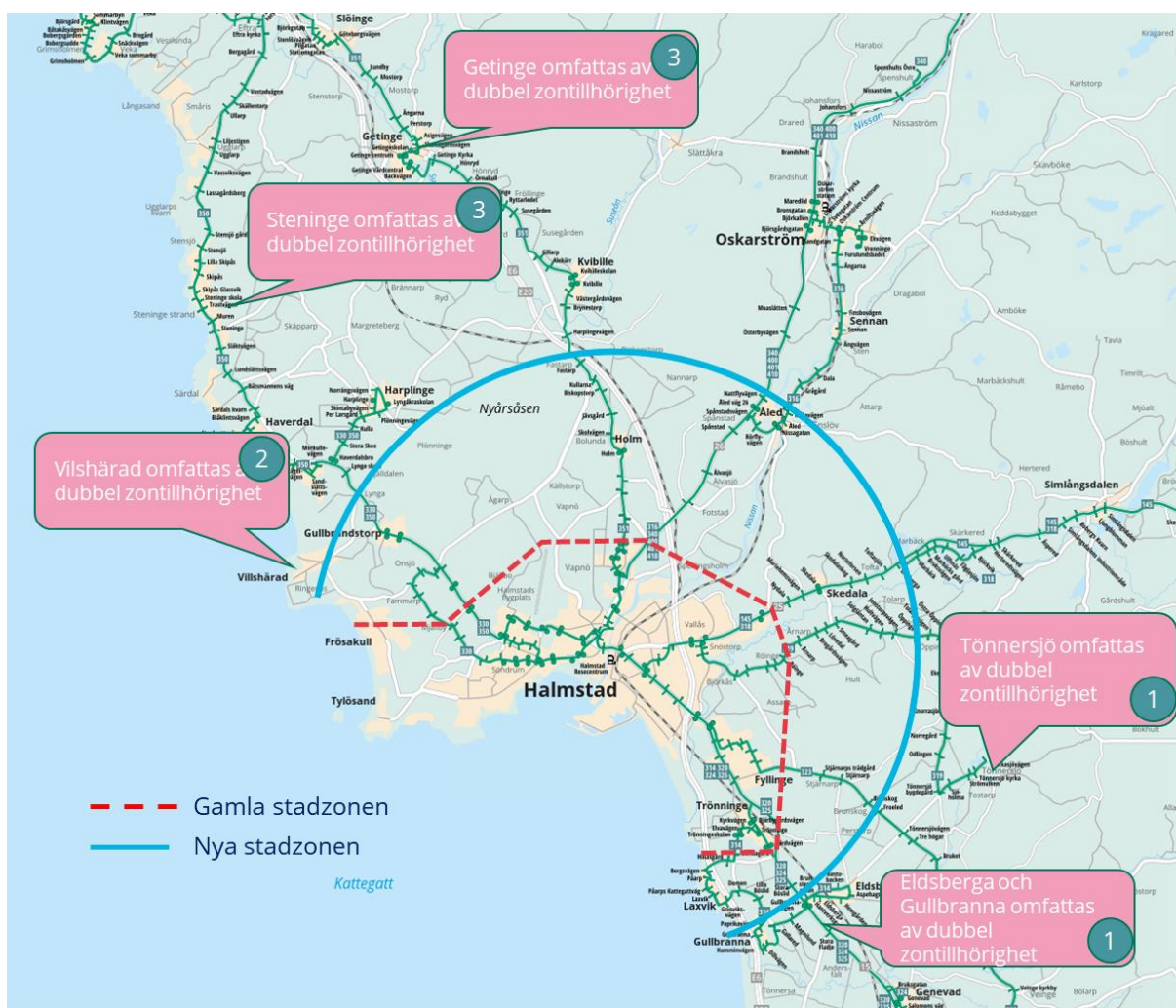
---

#### **DIFFERENTIERAD TAXA**

Laholms kommun har beslutat om en differentierad taxa för resor med tillstånd för färdtjänst på vardagar mellan 10–13 samt för arbetsresor med rabatterad egenavgift på 15 % (resor med tillstånd för arbete, studier, daglig verksamhet och dagverksamhet) under hela dygnet. Detta beslut påverkar inte utformningen av den nya zonstrukturen och gäller tills vidare.

### 3.2 HALMSTAD KOMMUN

Totalt utfördes 147 000 resor med färdtjänst i Halmstad kommun under 2019. Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens tretton zoner. Följden av detta är att många resenärer får ett sänkt pris vid bokning av enkelresor. Bilden nedan visar gränsdragningen av nuvarande stadszon samt hur den ser ut i kommande zonstruktur.



Siffran i den rosa pratbubblan hänvisar till vilken princip för dubbel zontillhörighet som orten omfattas av, se avsnitt "övrigt Halmstad kommun"

Som grafen i punkt 2.1 visade skulle en förändrad zonstruktur innebära en minskad intäkt på 3,4 % för resor utfärdade med tillstånd för färdtjänst, vilket motsvarar cirka 140 000 kr per helår. Detta är dock en mindre förändring ställt mot kostnader och påverkan av resande och verksamhetsbehov.

#### PÅVERKAN RESENÄR FRITIDSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 83 000 fritidsresor i Halmstad kommun vilket är 56 % av det totala resandet. Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna utifrån nuvarande taxa (2021).

Nedan beskrivs några vanliga reserelationer och beräknad egenavgiftsförändring i % och kr.

Från/till	Till/från	Antal resor	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
<b>Halmstad tätort</b>	Halmstad stadszon	53 000	0 %	0 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Oskarström	2 400	0 %	0 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Haverdal	2 300	0 %	0 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Simlångsdalen	1 800	0 %	0 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Getinge	1 400	-18 %	-12 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Laholm	800	+22 %	+15 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Gullbrandstorp	700	-32 %	-13 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Falkenbergs centrum	400	+6 %	+6 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Eldsberga	300	-32 %	-13 kr
<b>Halmstad tätort</b>	Ullared	200	-20 %	-28 kr

#### PÅVERKAN RESENÄRER VERKSAMHETSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 64 000 resor i Halmstad med tillstånd för arbete, studier, DC och DV resor, varav egenavgiften för 16 000 resor betalades via faktura. Resterande 48 000 resor betalades med periodkort.

För verksamhetsresor där egenavgiften betalas via faktura är den procentuella förändringen på egenavgiften utifrån reserelation densamma som i tabellen ovan. Cirka 85 % av dessa resor skulle i den nya zonstrukturen gå genom lika många eller färre zoner än tidigare vilket innebär att resenären kommer få oförändrad egenavgift. Cirka 15 % får en lägre egenavgift. Cirka 1 % av egenavgifterna skulle i den nya zonstrukturen blir högre.

För verksamhetsresor där resenären väljer att betala för ett periodkort så är utgiften oförändrad i den nya zonstrukturen.

### KOMMUNÖVERSKRIDANDE RESOR UTANFÖR HALLAND

Personer med tillstånd för färdtjänst i Halmstad kommun har rätt att åka till angränsande kommuner utanför Halland vilket i detta fall är Ljungby. Det saknas historisk sett en zonstruktur som omfattar resor till och från angränsande kommuner utanför Halland. Hallandstrafiken avser att Ljungby kommun delas upp i två zoner. Detta innebär en förändring i egenavgift för resenär enligt tabellen nedan. Notera dock att detta är ytterst få resor.

Från/till	Till/från	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
Halmstad tätort	Ljungby tätort	+6 %	+6 kr

### LÄNSFÄRDTJÄNST

Under 2019 utfördes 243 länsfärdtjänst resor. Den mest frekventa reserelationen var den mellan Halmstad och Båstad. Egenavgiften för denna resa ligger idag på 172 kr och skulle i den nya zonstrukturen hamna på 109 kr. Med 25 % påslag skulle egenavgiften hamna på 136 kr.

#### ANALYS AV FÖRÄNDRAT RESMÖNSTER I SAMBAND MED NY ZONSTRUKTUR

Då egenavgiften för resor mellan Halmstad och Ullared minskar med 20 % förväntas dessa resor öka cirka 4 % (8 resor). Däremot blir det 22 % dyrare att åka mellan Halmstad och Laholms kommun vilket förväntas bidra med ett minskat antal resor med cirka 8 % (60 resor).

Egenavgiften för resor inom kommunen mellan Halmstad och Eldsberga samt Gullbrandstorp blir 32 % billigare och därmed förväntas dessa reserelationer öka med cirka 6 % (60 resor).

För Halmstad kommun bör utfallet av ett förändrat resmönster bli en nollsummespel då fler förväntas åka till Ullared vilket innebär längre resor och högre trafik kostnad samtidigt som långa resor till och från Laholm dämpas av högre egenavgift. För mer information om Hallandstrafikens analys kring priselasticitet se punkt 4 *Analys av förändrat resmönster i samband med ny zonstruktur*.

## ÖVRIGT HALMSTAD

---

### OMRÅDEN MED DUBBEL ZONTILLHÖRIGHET

Som information följer färdtjänsten samma principer gällande zonstruktur och tillämpningar med områden med dubbel zontillhörighet som den allmänna kollektivtrafiken. Detta stycke avses därför endast som information.

Syftet med dubbel zontillhörighet är att hantera gränsdragningar kring områden som ligger nära gränsen mellan två zoner. Resenären slipper därmed att betala för ytterligare en zon.

Principer för när ett område vid zongräns ska omfattas av dubbel zontillhörighet är enligt nedan;

1. ort med ändhållplats precis utanför stadszonsgränsen
2. ort med två alternativa färdvägar
3. orter vid kommungräns (3 km)
4. orter nära kommungräns i kollektivtrafikstråk som anses bidra till stor tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring

Områden i Halmstad som omfattas av dessa principer är följande:

Vilshärad **(2)**, Steninge **(3)**, Getinge **(3)**, Tonnersjö **(1)**, Gullbranna **(1)**, Eldsberga **(1)**

Fler områden som omfattas av någon av principerna kan tillkomma framöver.



### 3.3 HYLTE KOMMUN

Totalt utfördes 8 200 resor med färdtjänst i Hylte kommun under 2019. Kommunen består i den nya zonstrukturen av en zon jämfört med dagens fem zoner. Följden av detta är att samtliga resor inom kommunen får ett enhetligt pris. För den som tidigare reste mellan två och fem zoner innebär det en prissänkning medan den som reser inom en zon får ett oförändrat pris.

Som grafen i punkt 2.1 visade skulle en förändrad zonstruktur innebära en minskad intäkt på 1,9 % för resor utfärdade med tillstånd för färdtjänst vilket motsvarar cirka 10 000 kr per helår. Detta är dock en minimal förändring ställt mot kostnader och påverkan av resande och verksamhetsbehov.

#### PÅVERKAN RESENÄR FRITIDSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 5 700 fritidsresor i Hylte kommun vilket är 69 % av det totala resandet. Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021).

Nedan beskrivs några vanliga reserelationer och beräknad egenavgiftsförändring i % och kr.

Från/till	Till/från	Antal resor	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
<b>Hyltebruk tätort</b>	Hyltebruk tätort	3 250	0 %	0 kr
<b>Hyltebruk tätort</b>	Halmstad tätort	500	-11 %	-10kr
<b>Hyltebruk tätort</b>	Oskarström	50	0 %	0 kr
<b>Hyltebruk tätort</b>	Falkenberg tätort	30	+4 %	+3 kr
<b>Hyltebruk tätort</b>	Ullared	30	+34 %	+14 kr

#### PÅVERKAN RESENÄRER VERKSAMHETSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 2 500 resor i Hylte med tillstånd för arbete, studier, DC och DV resor. 186 av dessa resor har betalats med periodkort, övriga via faktura.

För verksamhetsresor där egenavgiften betalas via faktura är den procentuella förändringen på egenavgiften utifrån reserelation densamma som i tabellen ovan. Cirka 94 % av dessa resor skulle i den nya zonstrukturen skulle fortsätta åka inom en zon vilket innebär att resenären kommer få oförändrad egenavgift. Resterande resor kommer i den nya zonstrukturen generera en lägre egenavgift än idag.

För verksamhetsresor där resenären väljer att betala för ett periodkort så är utgiften oförändrad i den nya zonstrukturen.

### KOMMUNÖVERSKRIDANDE RESOR UTANFÖR HALLAND

Personer med tillstånd för färdtjänst i Hylte kommun har rätt att åka till angränsande kommuner utanför Halland vilket i detta fall är Gislaved och Ljungby. Det saknas historisk sett en zonstruktur som omfattar resor till och från angränsande kommuner utanför Halland. Hallandstrafiken avser att Ljungby kommun delas upp i två zoner och Gislaved kommun delas upp i två zoner. Detta innebär en intäktsförändring enligt tabellen nedan. Notera dock att detta är ytterst få resor.

Från/till	Till/från	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
Hyltebruk tätort	Gislaved	+22 %	+15 kr
Hyltebruk tätort	Ljungby	+ 4 %	+3 kr
Hyltebruk tätort	Smålandsstenar	0 %	0 kr

### LÄNSFÄRDTJÄNST

Under 2019 utfördes 14 länsfärdtjänst resor. Den mest frekvent förekommande resan gick mellan Hylte och Ängelholm. Denna resa har idag en egenavgift på 287 kr och skulle i den nya zonstrukturen kosta 163 kr. Med ett påslag på 25 % skulle egenavgiften hamna på 204 kr.

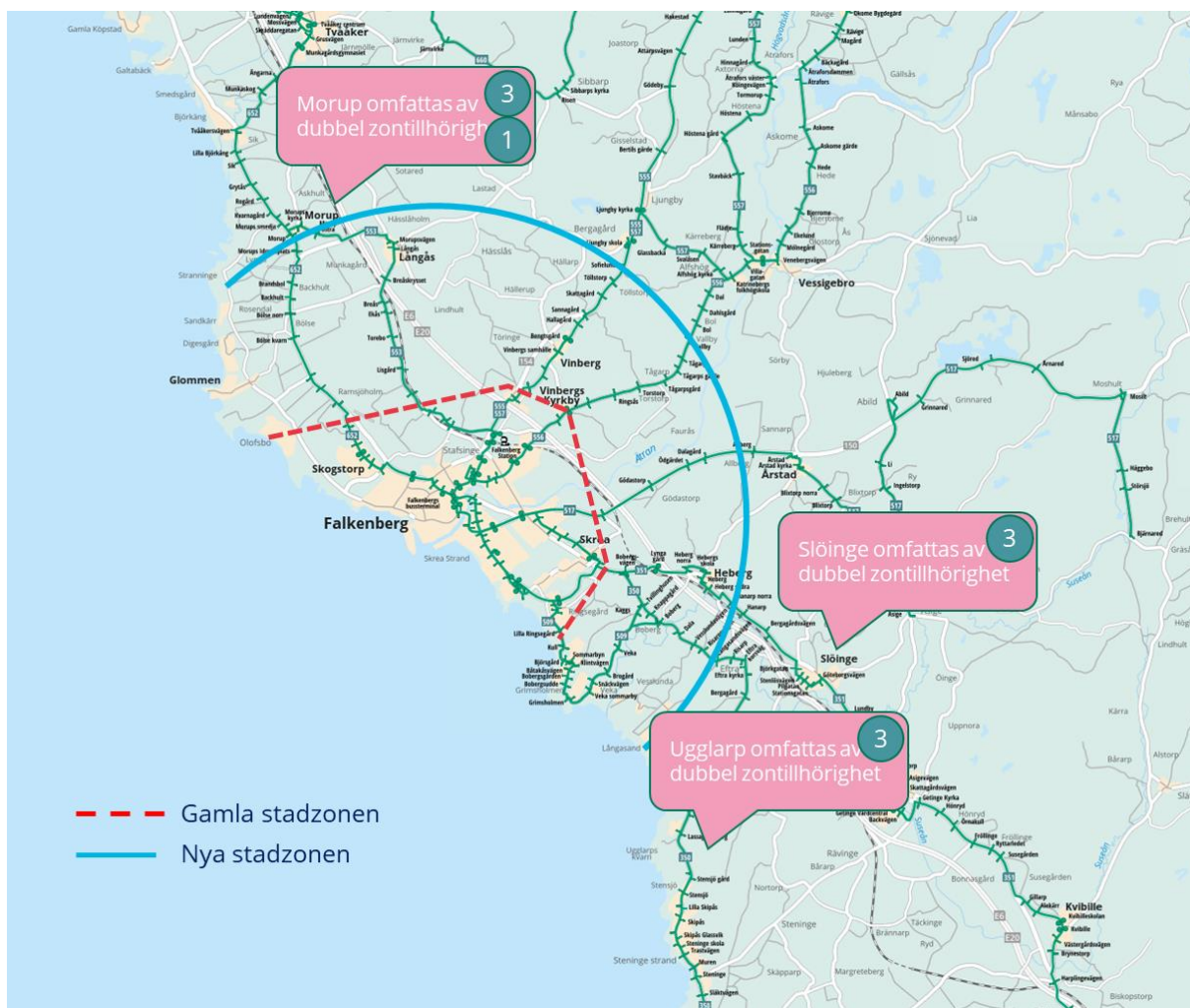
#### ANALYS AV FÖRÄNDRAT RESMÖNSTER I SAMBAND MED NY ZONSTRUKTUR

Då egenavgiften för resor mellan Hylte och Halmstad blir 11% lägre för resenären förväntas dessa resor öka med cirka 2 % (10 resor). Däremot blir det 34 % dyrare att åka mellan Hylte och Ullared vilket förväntas bidra med ett minskat antal resor på cirka 12 % (4 resor).

Hylte kommun bör budgetmässigt inte påverkas nämnvärt av ett förändrat resmönster i samband med den nya zonstrukturen. För mer information om Hallandstrafikens analys kring priselasticitet se punkt 4 *Analys av förändrat resmönster i samband med ny zonstruktur*.

### 3.4 FALKENBERGS KOMMUN

Totalt utfördes 56 000 resor med färdtjänst i Falkenbergs kommun 2019. Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens tio zoner. För resenärer som reser inom kommunen och som idag har tre eller fler zoner till stadszonen ger förändringen oförändrat eller sänkt egenavgift. . Bilden nedan visar gränsdragningen av nuvarande stadszon samt hur den ser ut i kommande zonstruktur.



*Siffran i den rosa pratbubblan hänvisar till vilken princip för dubbel zontillhörighet som orten omfattas av, se avsnitt "övrigt Falkenbergs kommun"*

Som grafen i punkt 2.1 visade så skulle en förändrad zonstruktur innebära en ökad intäkt på 3,1 % för resor utfärdade med tillstånd för färdtjänst, vilket motsvarar cirka 30 000 kr per helår.

Detta är dock en minimal förändring ställt mot kostnader och påverkan av resande och verksamhetsbehov.

#### PÅVERKAN RESENÄR FRITDSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 26 000 fritidsresor i Falkenbergs kommun vilket är 47 % av det totala resandet. Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021).

Nedan beskrivs några vanliga reserelationer och beräknad prisförändring i % och kr.

Från/till	Till/från	Antal resor	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
<b>Falkenberg tätort</b>	Falkenberg tätort	13 200	0 %	0 kr
<b>Falkenberg tätort</b>	Vinbergs samhälle	1 400	-32 %	-13 kr
<b>Falkenberg tätort</b>	Vessigebro	1 100	+34 %	+14 kr
<b>Falkenberg tätort</b>	Slöinge	500	+34 %	+14 kr
<b>Falkenberg tätort</b>	Ullared	400	-18 %	-12 kr
<b>Falkenberg tätort</b>	Varberg	400	+38 %	+30 kr
<b>Falkenberg tätort</b>	Halmstad	400	+6 %	+6 kr
<b>Falkenberg tätort</b>	Långås	400	-32 %	-13 kr

#### PÅVERKAN RESENÄR VERKSAMHETSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 30 000 resor i Falkenberg med tillstånd för arbete, studier, DC och DV resor, varav egenavgiften för 8 000 resor betalades via faktura. Resterande 22 000 resor betalades med periodkort.

För verksamhetsresor där egenavgiften betalas via faktura är den procentuella förändringen av egenavgiften utifrån reserelation densamma som i tabellen ovan. Cirka 76 % av dessa resor skulle i den nya zonstrukturen få en oförändrad egenavgift. 7 % av resorna får en lägre egenavgift och 17 % får en högre egenavgift.

För verksamhetsresor där resenären väljer att betala för ett periodkort så är utgiften oförändrad i den nya zonstrukturen.

#### KOMMUNÖVERSKRIDANDE RESOR UTANFÖR HALLAND

Personer med tillstånd för färdtjänst i Falkenbergs kommun har rätt att åka till angränsande kommuner utanför Halland vilket i detta fall är Gislaved, Mark och Svenljunga. Det saknas

historisk sett en beslutad zonstruktur som omfattar resor till och från angränsande kommuner utanför Halland. Hallandstrafiken avser att samtliga angränsande kommuner delas upp i 2 zoner. Detta innebär en prisförändring enligt tabellen nedan.

Från/till	Till/från	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
Falkenberg tätort	Gislaved	+5 %	+5 kr
Falkenberg tätort	Kinna	+58 %	+60 kr
Falkenberg tätort	Svenljunga	+18 %	+17 kr

## LÄNSFÄRDTJÄNST

Under 2019 utfördes 167 resor med länsfärdtjänst och den mest frekvent förekommande reserelationen var mellan Falkenberg och Göteborg. Egenavgiften för denna reserelation är idag 270 kr. Med den nya zonstrukturen skulle egenavgiften istället hamna på 217 kr. Med ett påslag på 25 % skulle egenavgiften hamna på 271 kr.

### ANALYS AV FÖRÄNDRAT RESMÖNSTER I SAMBAND MED NY ZONSTRUKTUR

---

Då egenavgiften för resor mellan Falkenberg och Varberg/Slöinge/Vessigebro blir 34-38 % högre för resenären förväntas dessa resor minska med cirka 15 % (170 resor). Däremot blir egenavgiften 18 % lägre för resor mellan Falkenberg och Ullared vilket förväntas bidra med ökat antal resor på cirka 4 % (20 resor).

För Falkenbergs kommun bör detta innebära något lägre trafik kostnad då omfattningen av långa resor förväntas bli mindre med den nya zonstrukturen. För mer information om Hallandstrafikens analys kring priselasticitet se punkt 4 *Analys av förändrat resmönster i samband med ny zonstruktur*.

### ÖVRIGT FALKENBERGS KOMMUN

---

#### OMRÅDEN MED DUBBEL ZONTILLHÖRIGHET

Som information följer färdtjänsten samma principer gällande zonstruktur och tillämpningar med områden med dubbel zontillhörighet som den allmänna kollektivtrafiken. Detta stycke avses därför endast som information.

Syftet med dubbel zontillhörighet är att hantera gränsdragning kring områden som ligger nära gränsen mellan två zoner. Resenären slipper därmed att betala för ytterligare en zon.

Principer för när ett område vid zongräns ska omfattas av dubbel zontillhörighet är enligt nedan;

1. ort med ändhållplats precis utanför stadszonsgränsen
2. ort med två alternativa färdvägar
3. orter vid kommungräns (3 km)
4. orter nära kommungräns i kollektivtrafikstråk som anses bidra till stor tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring

Områden i Falkenberg som omfattas av dubbel zontillhörighet är följande:

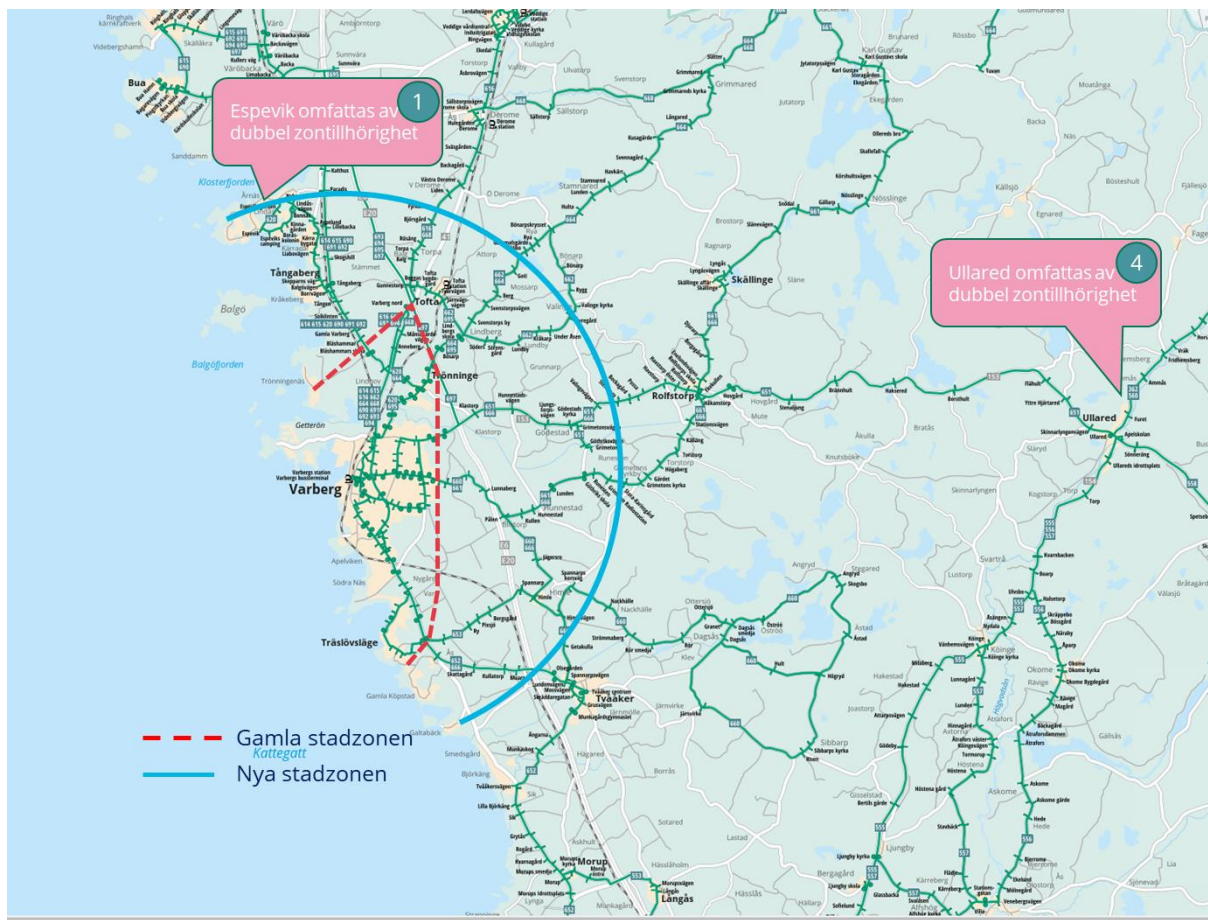
Morup **(1,3)**, Slöinge **(3)**, Ugglarp **(3)**.

Fler områden som omfattas av någon av principerna kan tillkomma framöver.



### 3.5 VARBERGS KOMMUN

Totalt utfördes 68 000 resor med färdtjänst i Varbergs kommun. Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens tio zoner. Bilden nedan visar gränsdragningen av nuvarande stadszon samt hur den ser ut i kommande zonstruktur.



*Siffran i den rosa pratbubblan hänvisar till vilken princip för dubbel zontillhörighet som orten omfattas av, se avsnitt "Övrigt Varbergs kommun"*

Som grafen i punkt 2.1 visade så skulle en förändrad zonstruktur innebära en ökad intäkt för resor utfärdade med tillstånd för färdtjänst med 1,2 % vilket motsvarar ca 10 000 kr per helår. Detta är en minimal förändring ställt mot kostnader och påverkan av resande och verksamhetsbehov.

## PÅVERKAN RESENÄR FRITIDSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 28 000 fritidsresor i Varbergs kommun vilket är 32 % av det totala resandet. Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021) med påslag om 45 %.

Nedan beskrivs några vanliga reserelationer och beräknad prisförändring i % och kr.

Från/till	Till/från	Antal resor	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
<b>Varberg tätort</b>	Varberg tätort	15 300	0 %	0 kr
<b>Varberg tätort</b>	Tvååker	2 500	+36 %	+21 kr
<b>Varberg tätort</b>	Väröbacka	1 100	0 %	0 kr
<b>Varberg tätort</b>	Veddige	800	0 %	0 kr
<b>Varberg tätort</b>	Rolfstorp	700	+36 %	+21 kr
<b>Varberg tätort</b>	Falkenberg	300	+37 %	+43 kr
<b>Varberg tätort</b>	Kungsbacka	100	+19%	+25 kr

## PÅVERKAN RESENÄR VERKSAMHETSRESOR

Under 2019 utfördes cirka 60 000 resor i Varberg med tillstånd för arbete, studier, DC och DV resor. För färdtjänstresor med tillstånd för resor till och från dagverksamhet har Varbergs kommun valt att frångå ordinarie taxa samt att kommunen i egen regi debiterar resenären en lägre summa för dessa resor. Hallandstrafiken kan därmed inte redogöra för påverkan på resenär och kommun för dessa resor kopplat till en förändrad zonstruktur. Antal resor till och från dagverksamhet under 2019 uppgick till 24 000 st.

Övriga resor, bortsett från DV resor, uppgick till 36 000, varav cirka 10 000 resor betalades med faktura, resterande 26 000 betalades med periodkort.

För verksamhetsresor där egenavgiften betalas via faktura är den procentuella förändringen på egenavgiften utifrån reserelation densamma som i tabellen ovan. Cirka 3 % av dessa resor skulle i den nya zonstrukturen betala en lägre egenavgift för dessa resor samt att kommunen får minskad intäkt i form av egenavgift för resan. Cirka 83 % av egenavgifterna skulle i den nya zonstrukturen förbli oförändrade och 14 % av resorna får en högre egenavgift.



För verksamhetsresor där resenären väljer att betala för ett periodkort så är utgiften oförändrad i den nya zonstrukturen.

### KOMMUNÖVERSKRIDANDE RESOR UTANFÖR HALLAND

Personer med tillstånd för färdtjänst i Varbergs kommun har rätt att åka till angränsande kommuner utanför Halland vilket i detta fall är Kungsbacka och Marks kommun. Det saknas historisk sett en zonstruktur som omfattar resor till och från angränsande kommuner utanför Halland. Hallandstrafiken avser att Marks respektive Kungsbacka kommun delas upp i två zoner var. Detta innebär en förändring i egenavgift för resenär enligt tabellen nedan. Notera dock att detta är ytterst få resor.

Från/till	Till/från	Egenavgiftsändring (%)	Egenavgiftsändring (kr)
<b>Varberg tätort</b>	Mark	+19 %	+25 kr
<b>Varberg tätort</b>	Kungsbacka	+19 %	+25kr

### LÄNSFÄRDTJÄNST

Under 2019 utfördes 290 länsfärdtjänst resor. Den mest frekventa reserelationen är den mellan Varberg och Göteborg som idag har en egenavgift på 225 kr. I den nya zonstrukturen skulle egenavgiften istället hamna på 163 kr. Med ett påslag på 25 % skulle egenavgiften hamna på 204 kr.

### ANALYS AV FÖRÄNDRAT RESMÖNSTER I SAMBAND MED NY ZONSTRUKTUR

Då egenavgiften för resor mellan Varberg och Falkenberg/Tvååker/Rolfstorp blir 36-37 % högre för resenären förväntas dessa resor minska med cirka 15 % (530 resor). Resor mellan Varberg och Kungsbacka förväntas minska med cirka 4 % (4 resor)

För Varbergs kommun bör detta innebära lägre trafikkostnad dels av att antal resor minskar samt att omfattningen av långa resor förväntas bli lägre med den nya zonstrukturen. För mer information om Hallandstrafikens analys kring priselasticitet se punkt 4 *Analys av förändrat resmönster i samband med ny zonstruktur*.

### ÖVRIGT VARBERG

### OMRÅDEN MED DUBBEL ZONTILLHÖRIGHET

Som information följer färdtjänsten samma principer gällande zonstruktur och tillämpningar med områden med dubbel zontillhörighet som den allmänna kollektivtrafiken. Detta stycke avses därför endast som information.

Syftet med dubbel zontillhörighet är att hantera gränsdragning kring områden som ligger nära gränsen mellan två zoner. Resenären slipper därmed att betala för ytterligare en zon.

Principer för när ett område vid zongräns ska omfattas av dubbel zontillhörighet är enligt nedan;

1. ort med ändhållplats precis utanför stadszonsgränsen
2. ort med två alternativa färdvägar
3. orter vid kommungräns (3 km)
4. orter nära kommungräns i kollektivtrafikstråk som anses bidra till stor tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring

Områden i Varberg med omnejd som omfattas av dubbel zontillhörighet är följande:

Espevik (1), Ullared (4).

Fler områden som omfattas av någon av principerna kan tillkomma framöver.

## 4 ANALYS AV FÖRÄNDRAT RESMÖNSTER I SAMBAND MED NY ZONSTRUKTUR

Trivector har presenterat en studie som tar upp aspekter som påverkar resandet inom kollektivtrafik där begreppet priselasticitet tas upp som ett mått för att beskriva prisets betydelse för resandet. Som exempel innebär en priselasticitet på -0,4 inom kollektivtrafiken att om priset ökar med 10 % minskar antalet resor med 4 %. Effekten vid sänkt taxa förväntas vara hälften så stor jämfört med en höjning.

Från 2016 och framåt har vissa kommuner sänkt egenavgiften medan andra har låtit den vara oförändrat. Hallandstrafiken har efter en analys av resandeutvecklingen från 2016 och framåt gjort ett antagande om att den sänkta egenavgiften har bidragit till ett ökat antal resor per resenär motsvarande en priselasticitet på -0,4, enligt Trivectors studie. Med anledning av GDPR som innebär att man inte får lagra denna typ av statistik mer än 5 år bak i tiden samt att pandemin inte ger en rättvisande resestatistik från 2019 och 2020 är antagandet baserat på en relativt liten omfattning data.

Enligt modellen kan man anta en förändrat resande kopplat till höjda eller sänkta egenavgifter enligt nedan.

Procentuell <i>höjning</i> av egenavgift	Minskat resande	Procentuell <i>minskning</i> av egenavgift	Ökat resande
<b>20 %</b>	-8 %	<b>20 %</b>	+4 %
<b>40 %</b>	-16 %	<b>40 %</b>	+8 %
<b>50 %</b>	-20 %	<b>50 %</b>	+10 %