Hallandstrafiken

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2023 MED UTBLICK 2024–2025

BESLUTAD I HALLANDSTRAFIKENS STYRELSE 2022-06-16



INNEHÅLL

1. Sammanfattning 4
2. Inledning 5
Ett växande Sydvästsverige 5
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland 6
Kollektivtrafikens styrande dokument 6
3. Effekter av pandemin 8
4. Mål för kollektivtrafiken i Halland 10
Övergripande mål 10
Agenda 2030 10
Uppföljning och indikatorer 11
5. Måluppfyllnad 13
Övergripande måluppfyllnad 13
Marknadsandel 13
Resande 14
Tågtrafik 15
Stadsbusstrafik 19
Regionbusstrafik 20
Nöjdhet 22
Miljö 23
6. Verksamhetsutveckling – vad vi har gjort 25
Större trafikförändringar under tidsperiod 2015 - 2022 25
Försäljning 26
Marknadsföring, kommunikation och Information 27
Infrastruktur 29
Upphandling av trafik 31
7. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2023–2025 32
Våra angreppssätt 32

Förändringar i trafikutbudet....34
Trafikförändringar 2023....35
Trafikförändringar 2024 – 2025....43
Försäljning....45
Marknadsföring, kommunikation och information....47
Infrastruktur....49
Upphandling av trafik....50
8. Ekonomi....52
Priser....53
Självfinansieringsgrad....53
9. Särskild kollektivtrafik....54
Skolskjuts....54
Långsiktig plan för tidtabellsskiften....55
Serviceresor....55
10. Bilagor....59
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2021....59
Bilaga 2: Infrastruktur 2021....61
11. Samrådsredvisning Kollektivtrafikplan 2023....67
Kungsbacka kommun....68
Varbergs kommun....70
Falkenbergs kommun....72
Halmstad kommun....75
Hylte kommun....76
Laholms kommun....77

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 förändringar i trafikutbudet. I kollektivtrafikplanen redovisas 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 de halländska kommunerna.

Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Under hela pandemin har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resor till skola eller arbete utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Resbehovet efter pandemin är svårt att prognostisera. Efter pandemin förväntar sig Hallandstrafiken att arbetsmarknadsregionerna behöver 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 förväntas påverka hur vi reser framöver. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.

Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken bidrar till ökad tillväxt med tillhörande regionförstoring, minskad miljöpåverkan samt skapandet av attraktiva stad- och boendemiljöer. 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. Nämnda 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 fortsatt ska kunna utvecklas hållbart.

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 fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

Kollektivtrafiken är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafikplanering. När satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas.

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ATT DEN TOTALA TRAFIKMÄNGDEN ÖKAR

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 en stor del av pendlingen idag sker 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

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 december 2026.

HUR FUNGERAR KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND

Enligt lag om kollektivtrafik vilken 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 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.

KOLLEKTIVTRAFIKENS STYRANDE DOKUMENT

REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2035

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin. Här återfinns Hallands vision – bästa livsplatsen. Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande och långsiktig plan för hur Halland ska utvecklas. Med strategin som kompass och beslutsstöd i en komplex och snabbrörlig tid kan olika aktörer i Halland i nästa steg bidra genom sina planer, budgetar, visioner och vägval så att vi tillsammans bygger det samhälle vi vill leva i. Hallands vision är att vara den bästa livsplatsen och det ska ske på ett sätt som är miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart.

STRATEGI FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT 2021 - 2028

Hallands strategi för hållbar tillväxt beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett hållbart sätt, där perspektiven är ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Tillväxtstrategin syftar till att samla och vägleda halländsk genomförandekraft och behöver ägas och bäras av

många. Det är genom att samla olika aktörers utvecklingskrafter mot gemensamt mål som Halland kan bli en region som växer hållbart. I strategin beskrivs vikten av god tillgång till en miljövänlig och energieffektiv kollektivtrafik vilken möjliggör attraktiva livs- och boendemiljöer.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 - 2025

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken med utblick mot 2040 – 2050. I programmet finns fastställda mål tillsammans med principer och riktlinjer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Programmet inrymmer både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. I programmet synliggörs det långsiktiga målet om att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutvecklingen i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Kollektivtrafikplanens syfte är att, utifrån strategiska val och prioriteringar beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Här beskrivs det operativa genomförandet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare två år framåt. Hallandstrafikens vision är att skapa ”världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna”. Verksamhetens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, det vill säga att en större andel ska välja att åka kollektivt jämfört med bilen som färdmedel.

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 är viktigt att kollektivtrafiken fungerar för att de människor som måste resa, att dessa kunnat nyttja kollektivtrafiken även under pandemin till skola eller arbete utan risk för trängsel eller ökad smittspridning.

Resandet för 2021 påverkas fortsatt kraftigt av pågående pandemi. Restriktioner om att undvika att åka kollektivt till förmån för andra färdmedel resulterar i en resandeminskning om 7,3 procent jämfört 2020. Vid jämförelse med tidpunkt före pandemin (2019) minskar resandet med 44,2 procent. Under 2021 har resandet succesivt ökat och landar i slutet av året på nivåer om 70–85 procent per trafikslag vid jämförelse med 2019. Kollektivtrafikens marknadsandel, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafiken av totalt antal motoriserade resor har minskat kraftigt. 2019 var marknadsandelen 18,1 procent vilket ska jämföras med utfallet för 2021 om 12,4 procent.

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. Redan innan pandemin kunde analyser påvisa 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. En effekt av pandemin förväntas vara att högtrafiktiderna tänjs ut till att omfatta fler timmar på morgonen och eftermiddagen. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. De långsiktiga konsekvenserna av pandemin är osäkra.

Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10–15 procent för 2022 jämfört 2019. Resandet förväntas vara tillbaka på nivå 2019 inom en period av 3–5 år. Verksamheten förväntar sig följande effekter av pandemin:

- Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner förväntas uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan.
- Samhället har samtidigt ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet.

- Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.

En stor utmaning för verksamheten de närmsta åren härleds till pandemins effekter. Denna består av att finna balans mellan samhällsutveckling/ hållbarhet och budget (kostnadsminskningar, ökade biljettpriser osv).



4. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND

ÖVERGRIPANDE MÅL

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin 2035 (RUS) vilken redovisar en övergripande och långsiktig plan för hur Halland ska utvecklas. I Strategin för hållbar tillväxt 2021 - 2028 vilket utgår från RUS finns strategiska områden och prioriteringar med tydlig koppling till kollektivtrafiken. Attraktiva och hållbara livsmiljöer är ett strategiskt utpekat område vilket är viktigt för människors hälsa och välbefinnande. Strategin beskriver vikten av miljövänliga och energieffektiva transporter för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter som en förutsättning för attraktiva livs- och boendemiljöer.

Kollektivtrafiken spelar 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. 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.

Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Hallandstrafikens vision är ”världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna”. Hallandstrafikens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, d.v.s. ökad andel jämfört med biltrafiken. Genom en ökad kollektivtrafikandel kan stora samhällsvinster uppnås. Verksamheten bryts ned i delmål inom områdena förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet vilka är avgörande för att nå en ökad marknadsandel.

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 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. De mål i Agenda 2030 där kollektivtrafiken främst bidrar är:

Mål 3 - God hälsa och välbefinnande. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet vilket ger positiva hälsoeffekter. Kollektivtrafiken bidrar till färre bildar på vägarna vilket leder till färre trafikolyckor.

Mål 10 - Minskad ojämlikhet. Kollektivtrafiken i Halland är till för alla. Kollektivtrafiken för samman människor och skapar delaktighet oberoende av bilägande samt möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.

Mål 11 - Hållbara städer och samhällen. I städerna bidrar kollektivtrafiken till hälsosammare miljöer genom minskade avgas och bullernivåer. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen utifrån målet om ett hållbart transportsystem.

Mål 13 - Bekämpa klimatförändringarna. Varje ny resa med kollektivtrafiken minskar utsläppen av växthusgaser.

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 kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm	Restid/turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg – mätpunkt Halmstad och Varberg	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Utvecklade former för samverkan och samplanering 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 fossiloberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxidutsläpp	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 frånövriga 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 fordonsdatabas FRIDA	Kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken skavara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad	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 tryggoch 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

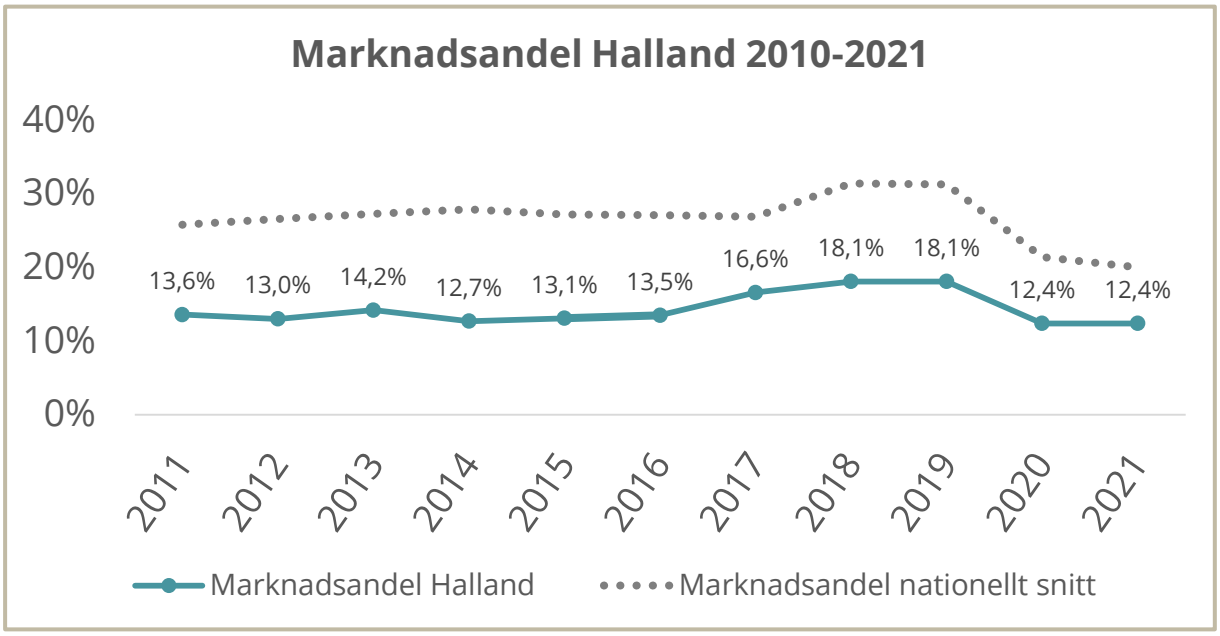
5. MÅLUPPFYLLNAD

ÖVERGRIPANDE MÅLUPPFYLLNAD

Nyckeltal	2019 utfall	2020 utfall	2021 utfall	2022 mål	2023 mål	2024 mål	2030 mål
Marknadsandel (%)	18,1	12,4	12,4	15,2	16,9	18,1	30,0
Antal resor (milj)	20,0	12,1	11,2	17,0	18,5	20,0	39,0
Nöjdhet (%)							
• Kund	59,6	61,5	55,0	57,4	60,0	62,7	85,0
• Allmänhet	51,5	53,5	48,9	51,0	53,3	55,6	75,0
• Senaste resan	80,5	78,8	78,2	79,7	81,3	82,9	95,0
Fossilfria bränslen* *exklusive Krösatåg	99,6	99,8	100	100	100	100	100

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 (2021).



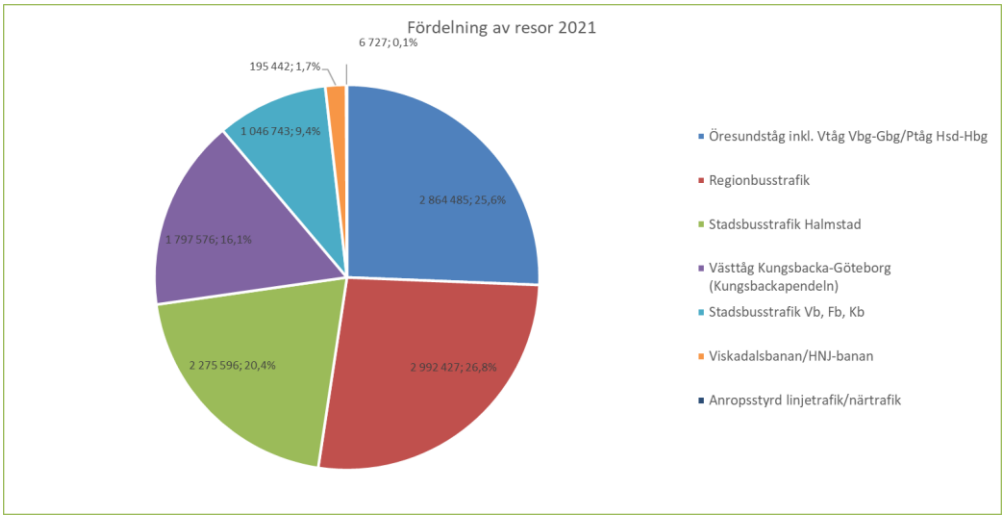
RESANDE

Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 7,3 procent vid jämförelse med 2020. Totalt gjordes 11,2 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket kan jämföras med 20,0 miljoner resor vid tidpunkt före pandemin (2019). Resandet för 2021 har minskat med 44,2 procent jämfört med 2019 vilket i stort kan härledas till effekter av pandemin.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Totalt	14 655 1	15 433 6	15 716 3	15 987 6	16 358 6	16 840 6	17 780 7	18 679 8	19 629 0	20 049 8	12 058 0	11 178 9
% förändring	7,6%	5,3%	1,8%	1,7%	2,3%	2,9%	5,6%	5,1%	5,1%	2,1%	-39,9%	-7,3%

Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg/Pågatåg/Hallandståg och Halmstad stadsbuss fortsatt för ungefär tre fjärdedelar av resandet. Återstående fjärdedel utgörs främst av Kungsbackapendeln samt övrig stadsbusstrafik.

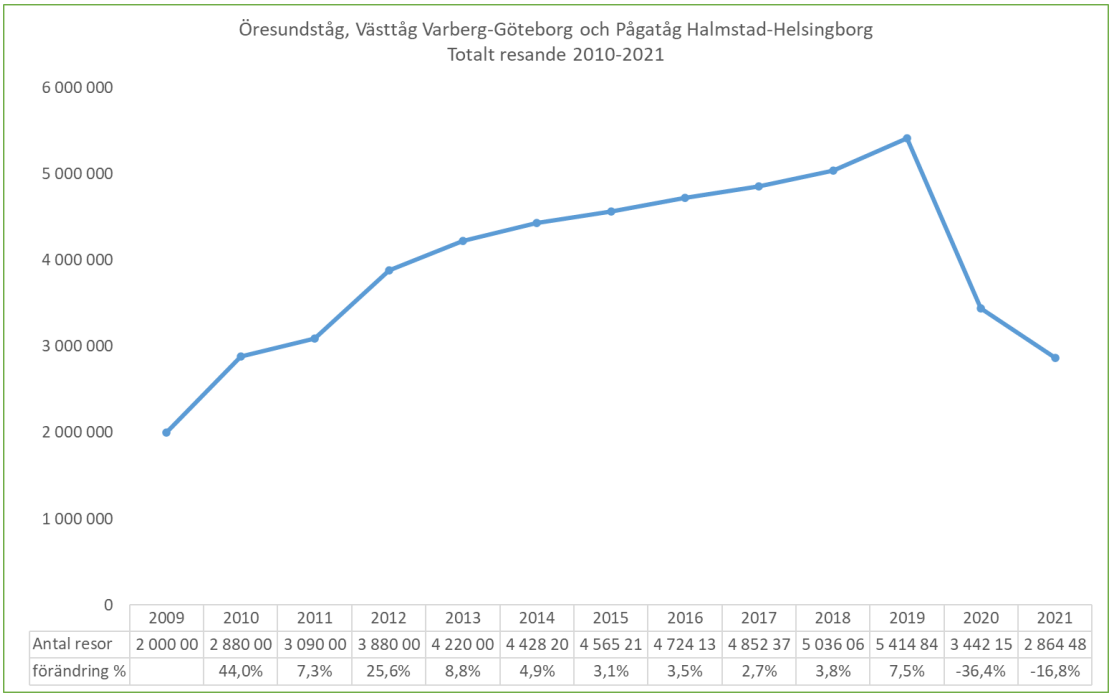


TÅGTRAFIK

Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Västkustbanan utgörs av Öresundståg, Kungsbackapendeln, Pågatåg och Hallandståg. I redovisning av resandet på Västkustbanan slås resandet för Öresundståg, Pågatåg och Hallandstågen samman då de tre tågsystemen kompletterar varandra utifrån tidtabell och uppehållsbild. Utöver Västkustbanan trafikeras Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatågen på sträckan Halmstad-Jönköping/Nässjö. Viskadalsbanan med Västtåg Varberg - Borås stängdes för all trafik i augusti 2021. Under ett års tid ska hela järnvägen, spår, slipers, ballast och kontaktledning bytas ut. Undantaget är signalanläggningar och plankorsningar, som blir kvar i nuvarande utformning. Trafiken Varberg-Borås upprätthålls med ersättningsbuss under tiden banan är stängd. Trenden med vikande resandesiffror kan kopplas till pandemin men där kurvorna planar ut något under 2021.

ÖRESUNDSTÅG, PÅGATÅG OCH HALLANDSTÅG

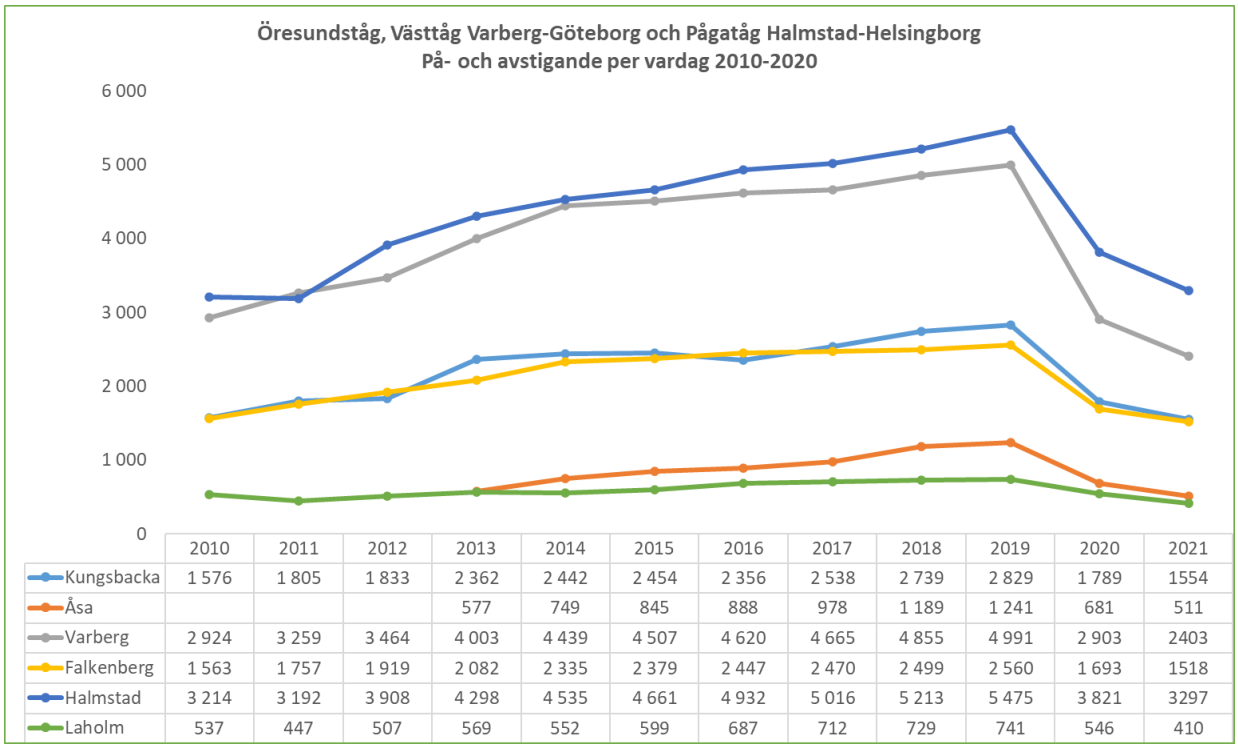
Under 2021 genomfördes närmare 2,9 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2020 minskade resandet med 16,8 procent. Resandet har minskat så kraftigt så att det hamnar i nivå med resandet 2010. De ökningar som skett dels inom Öresundstågstrafiken, dels vid starten av Pågatågstrafiken (december 2015) och med tillkommande Hallandståg (december 2016) är därmed borta.



	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal resor	2 000 00	2 880 00	3 090 00	3 880 00	4 220 00	4 428 20	4 565 21	4 724 13	4 852 37	5 036 06	5 414 84	3 442 15	2 864 48
förändring %		44,0%	7,3%	25,6%	8,8%	4,9%	3,1%	3,5%	2,7%	3,8%	7,5%	-36,4%	-16,8%

PÅ OCH AVSTIGANDE PER STATION

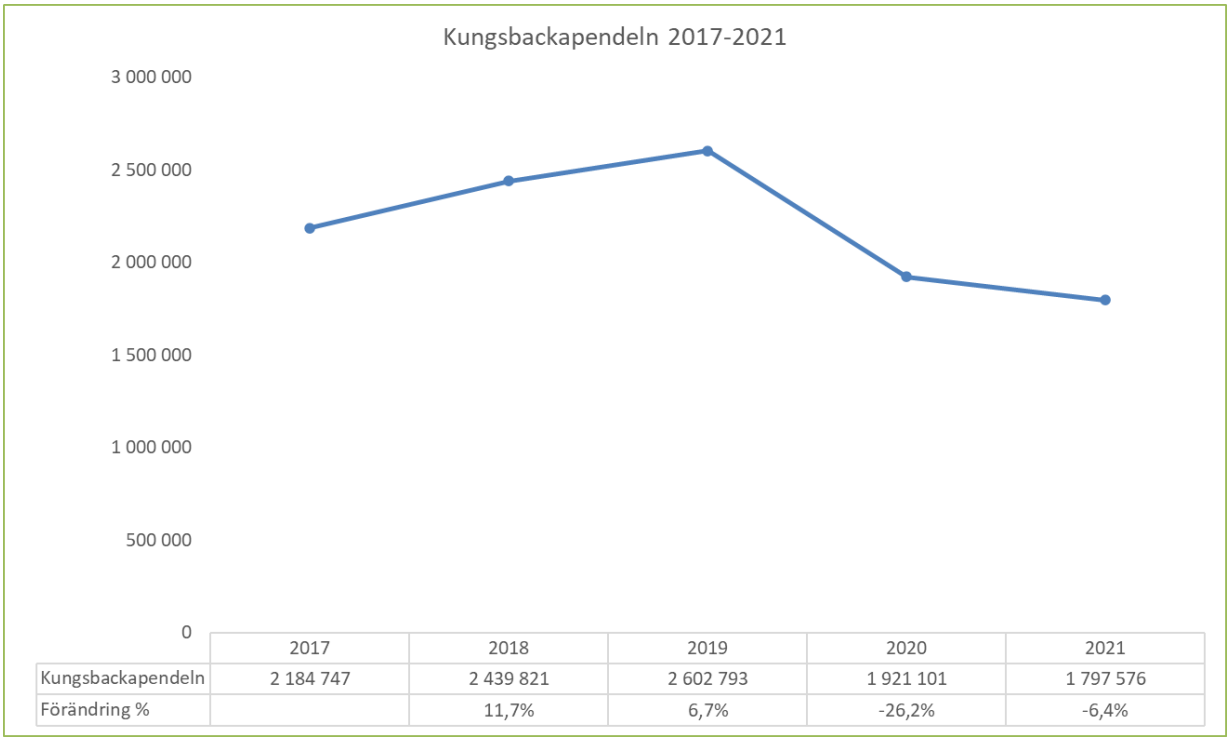
Vid fördelningen av antal på- och avstigande i Öresundståg, Pågatåg och Hallandståg är Halmstad och Varberg de största stationerna. Tillsammans står de för ca 60 procent av resorna. Samtliga stationer minskar under både 2020 och 2021. Den största reseminskningen återfinns i Åsa och Varberg där resandet minskat med 59 procent respektive 52 procent. Minst påverkan syns i Halmstad där resandet minskat med 40 procent under 2021 jämfört med 2019.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Kungsbacka	1 576	1 805	1 833	2 362	2 442	2 454	2 356	2 538	2 739	2 829	1 789	1554
Åsa				577	749	845	888	978	1 189	1 241	681	511
Varberg	2 924	3 259	3 464	4 003	4 439	4 507	4 620	4 665	4 855	4 991	2 903	2403
Falkenberg	1 563	1 757	1 919	2 082	2 335	2 379	2 447	2 470	2 499	2 560	1 693	1518
Halmstad	3 214	3 192	3 908	4 298	4 535	4 661	4 932	5 016	5 213	5 475	3 821	3297
Laholm	537	447	507	569	552	599	687	712	729	741	546	410

KUNGSBACKAPENDELN, VÄSTTÅG KUNGSBACKA-GÖTEBORG

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 2021 genomfördes ca 1,8 miljoner resor på Kungsbackapendeln, en minskning med -6,4 procent jämfört 2020.

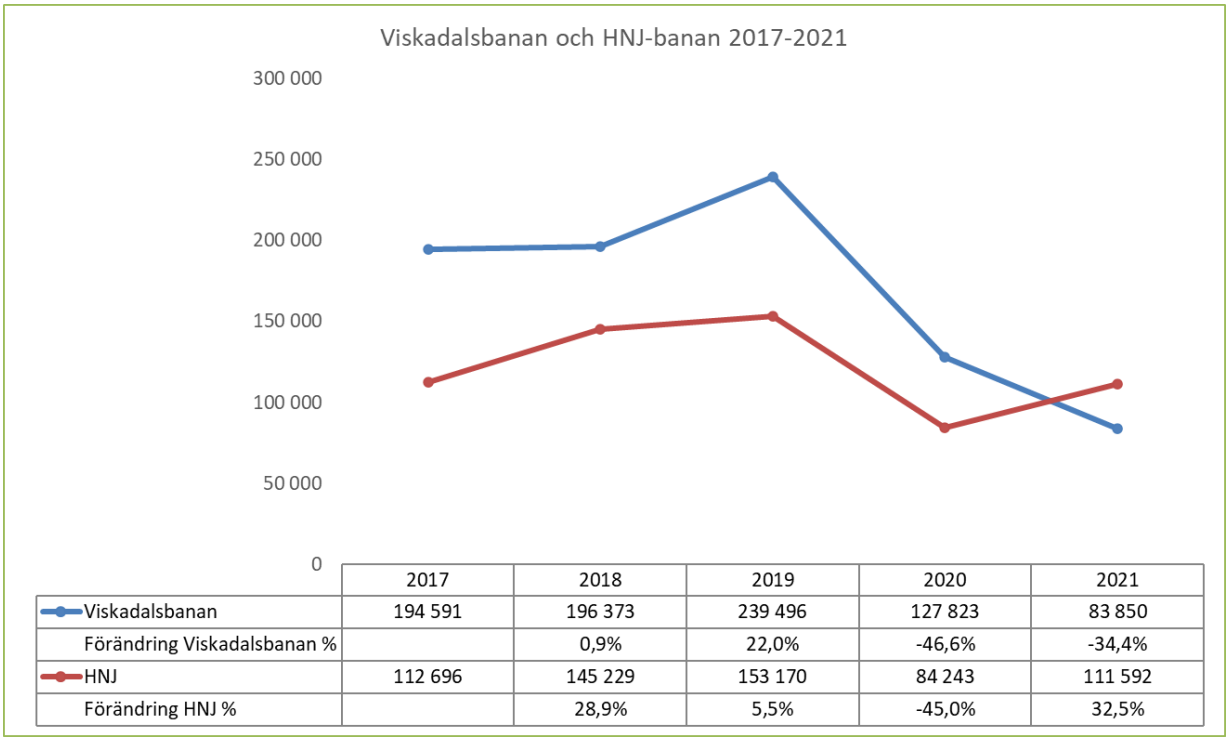


	2017	2018	2019	2020	2021
Kungsbackapendeln	2 184 747	2 439 821	2 602 793	1 921 101	1 797 576
Förändring %		11,7%	6,7%	-26,2%	-6,4%

VISKADALSBANAN OCH HALMSTAD-NÄSSJÖ JÄRNVÄG

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Under 2021 uppgick resandet till knappt 83 850 resor, en minskning med 34,4 procent jämfört 2020. Viktigt att notera är att banan stängdes för ombyggnad i augusti 2021 och trafiken har efter det utförts med ersättningsbuss.

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. En manuell kvalitativ resanderäkning har genomförts under 2021 likt under åren för testperioden. Under 2020 genomfördes inga mätningar som en effekt av pandemin, resandet fastställdes detta år av antalet stämplingar ombord inkluderat sålda resplusbiljetter. Minskningen med 28% jämfört mellan 2019 och 2021 bedöms som realistisk kopplat till pandemins påverkan på det totala resandet.



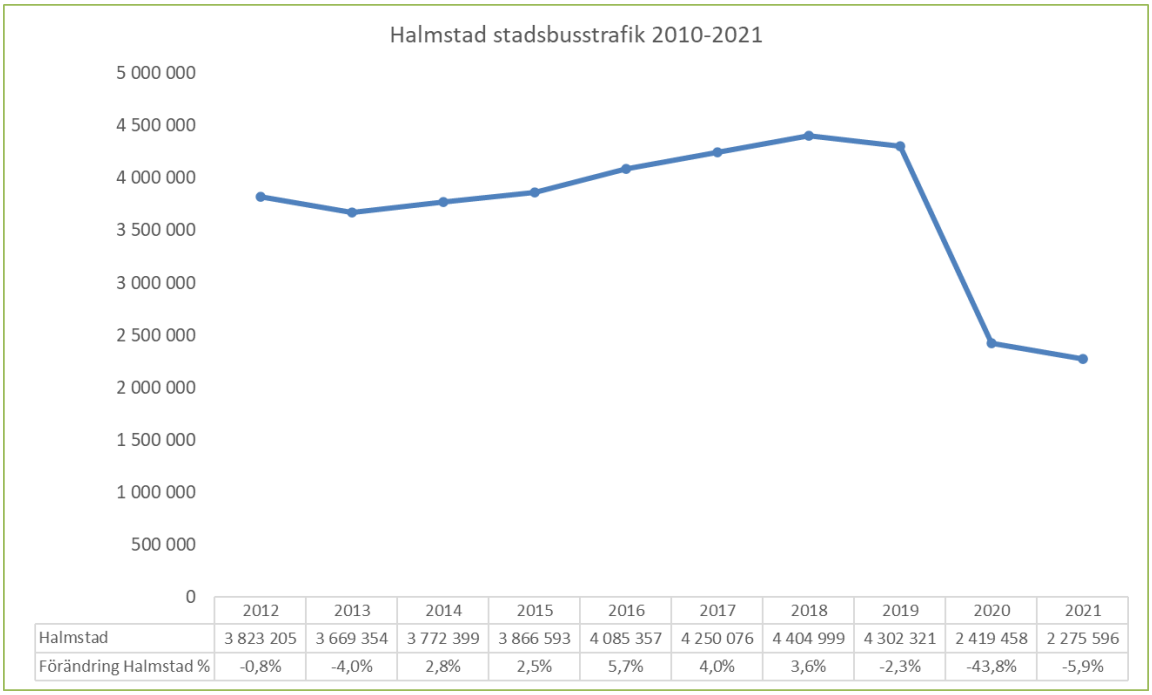
	2017	2018	2019	2020	2021
Viskadalsbanan	194 591	196 373	239 496	127 823	83 850
Förändring Viskadalsbanan %		0,9%	22,0%	-46,6%	-34,4%
HNJ	112 696	145 229	153 170	84 243	111 592
Förändring HNJ %		28,9%	5,5%	-45,0%	32,5%

STADSBUSSTRAFIK

Förbättringar har skett i busstrafiken under året för att bättre möta identifierat resbehov, skapa tydligare trafikeringsupplägg, 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 och 2021 orsakade pandemin stor påverkan på kollektivtrafikresandet. I resandestatistiken syns en kraftig resandeminskning på samtliga linjer. Under året genomfördes totalt 3,2 miljoner resor i stadsbusstrafiken, vilket är en minskning av resandet med -5,1 procent jämfört med år 2020 och en minskning med -46,9 procent jämfört med år 2019.

HALMSTAD OCH LAHOLM

Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek. Den står för nästan 20 procent av samtliga resor i Halland och knappt 70 procent av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2021 genomfördes 2,2 miljoner resor vilket är en minskning med -5,9 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, framför allt 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 vid tidtabellsskiftet juni 2020, det finns därmed en passning till samtliga tågankomster och avgångar från centrum i Laholm.

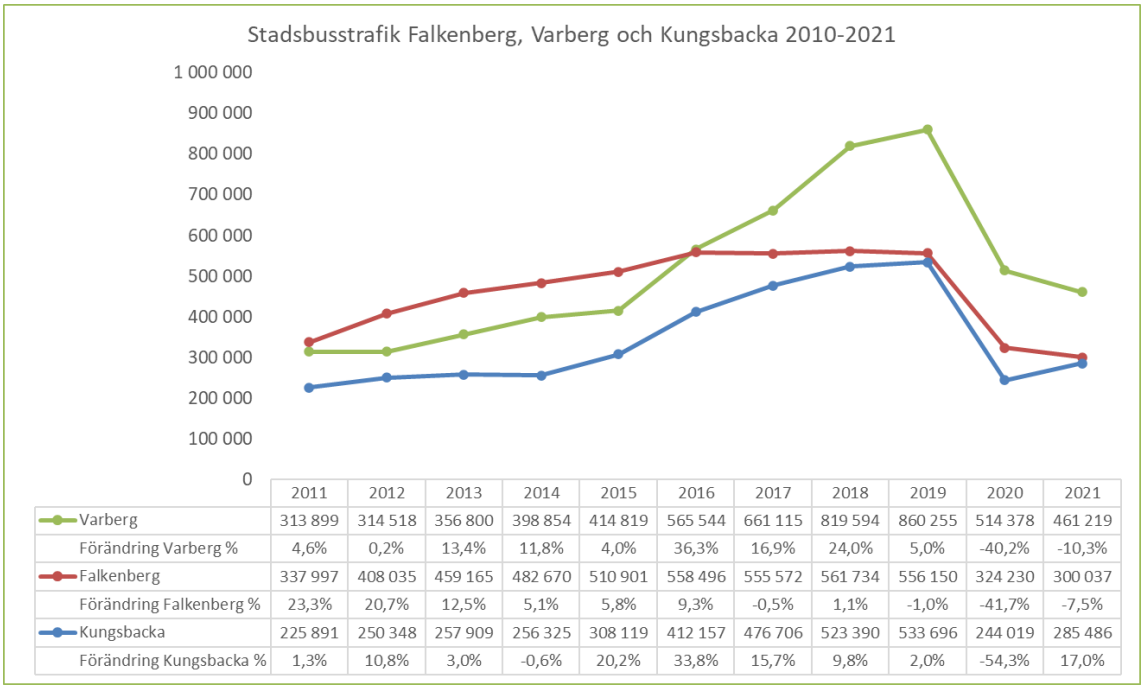


	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Halmstad	3 823 205	3 669 354	3 772 399	3 866 593	4 085 357	4 250 076	4 404 999	4 302 321	2 419 458	2 275 596
Förändring Halmstad %	-0,8%	-4,0%	2,8%	2,5%	5,7%	4,0%	3,6%	-2,3%	-43,8%	-5,9%

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 orsakade pandemin ett minskat resande med -40,2 procent under 2020 och ytterligare med -10,3 procent under 2021 i Varberg. I Falkenberg minskade resandet med -41,7 procent under 2020 och ytterligare med -7,5 procent under 2021. Kungsbacka hade en resandeminskning under 2020 med -54,3 procent men där resandet under 2021 ökade med 17 procent.

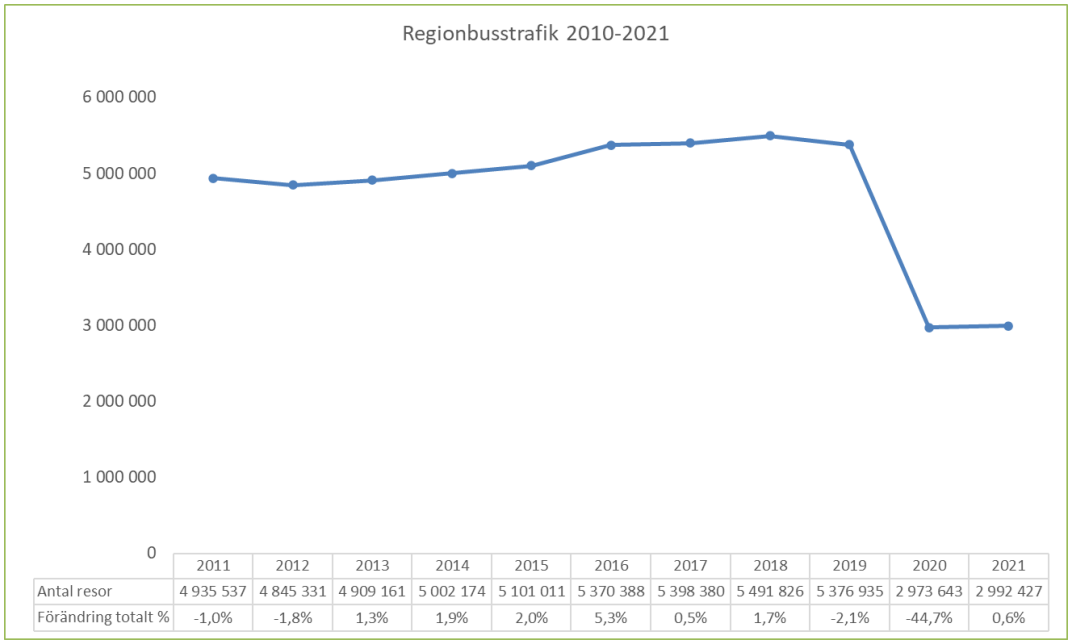


	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Varberg	313 899	314 518	356 800	398 854	414 819	565 544	661 115	819 594	860 255	514 378	461 219
Förändring Varberg %	4,6%	0,2%	13,4%	11,8%	4,0%	36,3%	16,9%	24,0%	5,0%	-40,2%	-10,3%
Falkenberg	337 997	408 035	459 165	482 670	510 901	558 496	555 572	561 734	556 150	324 230	300 037
Förändring Falkenberg %	23,3%	20,7%	12,5%	5,1%	5,8%	9,3%	-0,5%	1,1%	-1,0%	-41,7%	-7,5%
Kungsbacka	225 891	250 348	257 909	256 325	308 119	412 157	476 706	523 390	533 696	244 019	285 486
Förändring Kungsbacka %	1,3%	10,8%	3,0%	-0,6%	20,2%	33,8%	15,7%	9,8%	2,0%	-54,3%	17,0%

REGIONBUSSTRAFIK

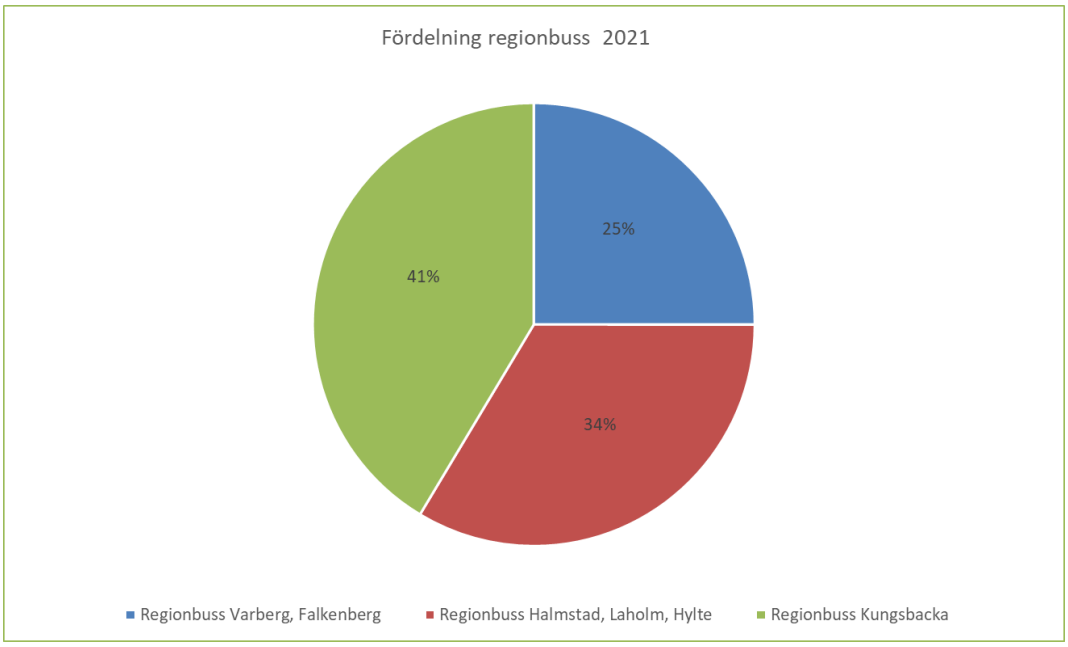
Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden varit ett ökat resande med regionbusstrafiken fram till 2019 där en mindre minskning av resandet noterades. Under 2020 genomfördes knappt 3 miljoner resor med regionbusstrafiken. Detta motsvarar en minskning på -44,7 procent sedan 2019. År 2021 ser vi en mindre ökning med 0,6 procent jämfört mot 2020. Förbättringar inom regionbusstrafiken har skett framför allt för att skapa enklare och tydligare trafikeringsupplägg. Utgångspunkten för arbetet är Trafikförsörjningsprogrammets

fastställda principer om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, d.v.s. i utpekade kollektivtrafikstråk där huvudlinjerna trafikerar.



	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Antal resor	4 935 537	4 845 331	4 909 161	5 002 174	5 101 011	5 370 388	5 398 380	5 491 826	5 376 935	2 973 643	2 992 427
Förändring totalt %	-1,0%	-1,8%	1,3%	1,9%	2,0%	5,3%	0,5%	1,7%	-2,1%	-44,7%	0,6%

Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken stod regionbusstrafik söder (Halmstad, Laholm, Hylte) för 34 procent, Kungsbacka regionbusstrafik för 41 procent och regionbuss norr (Falkenberg, Varberg) för 25 procent.

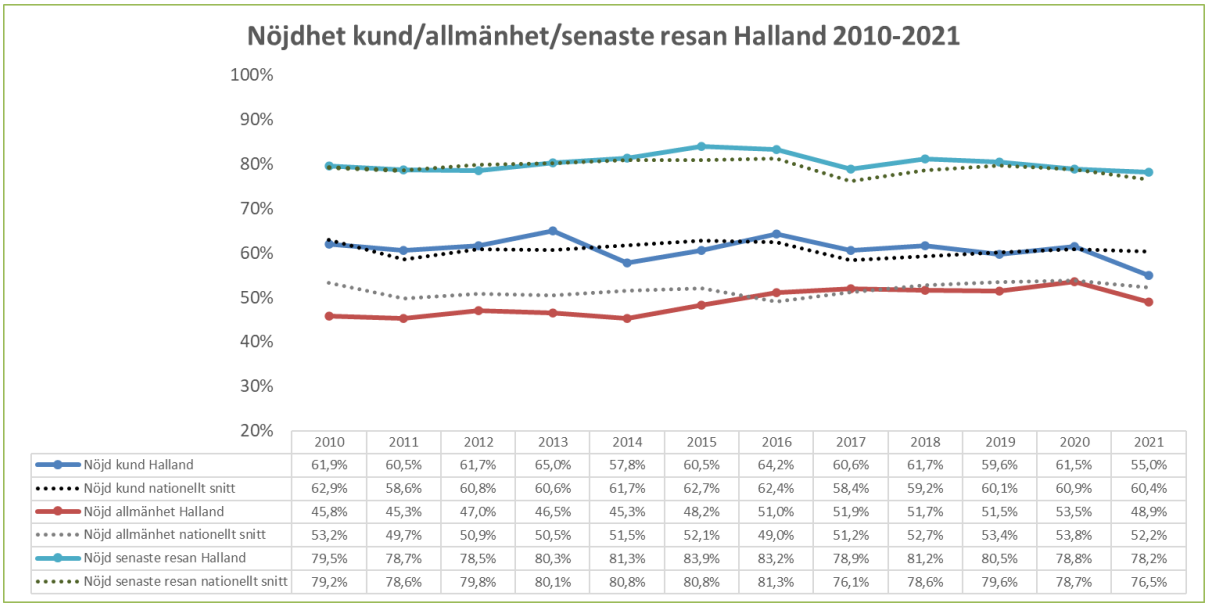


NÖJDHET

Kundnöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, vilket är en branschgemensam undersökning bland invånare och kunder. Med kunder avses de som använder kollektivtrafiken minst varje månad och med allmänhet avses samtliga svarande i Halland, både kunder och icke-kunder. Kundnöjdheten inkluderar kollektivtrafiken i Kungsbacka kommun där Västtrafik ansvarar för utförandet.

Siffrorna för 2021 visar att 55 procent av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken och 49 procent av allmänheten. I undersökningen framgår också att 78 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Nöjdheten har kraftigt minskat under pandemin och ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatta mål. Nöjdheten med senaste resan ligger även den fortsatt lågt, även om resenärerna är mycket mer positiva till sin senaste resa än till Hallandstrafiken som bolag (Västtrafik för Kungsbacka). Den negativa utvecklingen för kundnöjdheten bedöms kraftigt påverkats av pandemin, med tillhörande restriktioner om att undvika att använda kollektivtrafiken till fördel för andra färdmedel.

Kollektivtrafikbarometern visar att kollektivtrafikens relevans i form av hur enkelt det är att resa med kollektivtrafikbolaget är främsta drivkraften för kundnöjdheten i Sverige 2021. Detta följt av att kunna lita på kollektivtrafikens punktlighet. Från mitten av februari 2022 lyfts de flesta av restriktionerna. Framdörrarna på bussarna öppnas och vi kan återigen påbörja arbetet med att få tillbaka våra kunder. För att lyckas med de högt uppsatta målen krävs en fortsatt kraftsamling. Både för att möjliggöra en enkel resa och att våra kunder ska kunna lita på att komma fram i tid. Samtidigt som vi måste arbeta med att bygga upp vårt varumärke och kollektivtrafikens varumärke i stort efter pandemin.



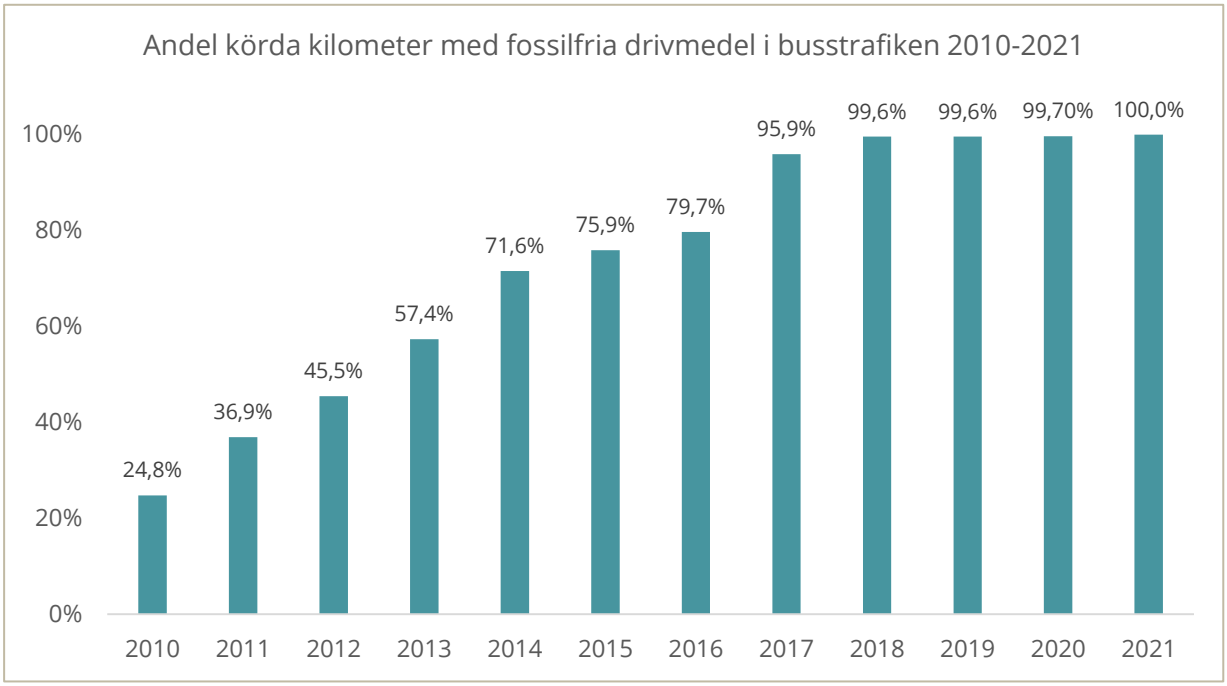
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nöjd kund Halland	61,9%	60,5%	61,7%	65,0%	57,8%	60,5%	64,2%	60,6%	61,7%	59,6%	61,5%	55,0%
Nöjd kund nationellt snitt	62,9%	58,6%	60,8%	60,6%	61,7%	62,7%	62,4%	58,4%	59,2%	60,1%	60,9%	60,4%
Nöjd allmänhet Halland	45,8%	45,3%	47,0%	46,5%	45,3%	48,2%	51,0%	51,9%	51,7%	51,5%	53,5%	48,9%
Nöjd allmänhet nationellt snitt	53,2%	49,7%	50,9%	50,5%	51,5%	52,1%	49,0%	51,2%	52,7%	53,4%	53,8%	52,2%
Nöjd senaste resan Halland	79,5%	78,7%	78,5%	80,3%	81,3%	83,9%	83,2%	78,9%	81,2%	80,5%	78,8%	78,2%
Nöjd senaste resan nationellt snitt	79,2%	78,6%	79,8%	80,1%	80,8%	80,8%	81,3%	76,1%	78,6%	79,6%	78,7%	76,5%

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 i stället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter, dels miljömässiga, dels 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 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 2021 har 100 procent av busstrafiken bedrivits med förnyelsebara drivmedel vilket kan jämföras med utfallet om 99,7 procent för 2020. Sammanfattat bedrivs samtlig kollektivtrafik i Hallandstrafikens regi från juni 2020 med fossilfri drift, exkluderat persontågstrafiken utmed HNJ-banan. 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 biodrivmedel är dock riskfaktorer som kan förväntas resultera i ökade kostnader framöver.



Hallandstrafikens inriktning är att fortsätta den positiva utvecklingen utifrån målsättning om en minskad miljöbelastning för kollektivtrafiken. Fler elbussar är ett angreppssätt utifrån två perspektiv, att uppnå en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter, samt i skapandet av attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur. Antal elbussar år 2021 uppgår till 19 fördelat inom stadsbusstrafiken i Kungsbacka, Varberg, Falkenberg, Halmstad och Laholm.

Hallandstrafiken påverkar målet om en minskad energianvändning främst genom att öka antalet resenärer ombord på bussar och tåg. För att kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljöbelastning krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning är det varken miljö- eller klimatmässigt motiverat att bedriva kollektivtrafik. Utöver att öka beläggningsgraden ombord sker fortsatt utveckling inom fordonsindustrin med nya motortekniker och effektivare drivmedel.

Mål	Indikatorer
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer fordonsdatabas FRIDA
Ökad elektrifiering inom busstrafiken	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 - 2022

2015
- Nytt stadsbusslinjenät Kungsbacka
- Förtätning av regionbusstråk

2016
- Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg
- Nytt stadsbusslinjenät Varberg

2017
- En ny dubbeltur(morgon/eftermiddag) Västtåg Varberg - Göteborg
- Utökad trafik Viskadalsbanan
- Utökad trafik Halmstad stadsbusstrafik

2018
- Utökad trafik HNJ-banan (3-årigt testprojekt)
- En ny dubbeltur (morgon/eftermiddag) Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västtåg Kungbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Nytt Resecentrum Halmstad (justerat stadsbusslinjenät)

2019
- Två nya dubbelturer mitt på dagen Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västtåg Kungbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- 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 Kungsbackapendeln, förlängd kvarstrafik på vardagar och halvtimmestrafik på helger
- Förändrad linjesträckning linje 10 och 50 i Halmstad, snabbare resa till och från Vallås

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

2022
- Danmarkstågen med Öresundståg gör uppehåll vid Åsa station under lördagar och söndagar. Trafikförändringen innebär inga förlänga restider till/från stationer söder om Varberg.
- Utökat utbud inom testperiod HNJ avslutas

FÖRSÄLJNING

Under år 2021 lanserades Hallandstrafikens nya biljett-och betalsystem. Detta innebär att kunderna möts av nya försäljningskanaler och nytt biljettersortiment. Projektet med nytt biljett- och betalsystem utvecklas gemensamt mellan Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik samt Länstrafiken Kronoberg.

Samverkan med övriga Trafikhuvudmän inom södra Sverige (sydtaxan) 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 länstrafikbolag och kommersiella aktörer.

Hallandstrafikens förändring av biljett- och betalsystemet är en del av målet mot att förenkla resandet och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Biljettsortimentet är enklare med färre val samt raka tydliga rabatter och biljettnamnen är igenkänningsbara samt konsekventa. Hallandstrafiken lägger störst fokus på självservicekanalerna, främst appen. Kunden ska i huvudsak själv kunna hantera sina biljettköp men i de fall kunden har behov finns även bemannade försäljningskanaler.

Idag har Hallandstrafiken sju försäljningskanaler, varav sex är egna kanaler. Den externa försäljningskanalen avser Nationella bokningssystem (exempelvis sj.se, oresundstag.se samt resebyråer). Intäkter från externa försäljningskanaler står för drygt 30 procent av biljettintäkterna. 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 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.

År 2021 genomfördes 64 procent av försäljningen i Hallandstrafikens egna kanaler i appen. Av antalet biljetter såldes 84 procent i appen. Appens betydelse för försäljningen har påskyndats med anledning av pandemin eftersom framdörrarna på bussarna varit stängda under stora delar av år 2020 och inledningen av år 2021. Kunderna har vänt sig till appen för biljettköp eftersom det inte gått att köpa ombord. Kommande år bedöms appens betydelse för Hallandstrafiken att öka ytterligare, inte bara som en försäljningskanal utan även som en informations- och kommunikationskanal.

Pandemin har fått stora konsekvenser för Hallandstrafikens biljettförsäljning. Restriktioner kopplat till hemarbete eller kollektivtrafiken har påverkat resandet kraftigt. Biljettförsäljningen har utöver detta påverkats starkt av de stängda framdörrarna. Stängda framdörrar leder till att färre kunder köper en giltig biljett för sin resa, anledning är inte bara fusk utan även missförstånd eller brist i kunskap om var en biljett kan köpas.

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. Förändringen sker också åt andra hållet, från de typiska periodbiljetterna 30-dagars och 365-dagarsbiljetterna, till periodbiljetter med lägre resefrekvens (exempelvis 10x24-biljetten som lanserades under år 2021). Förändringen av biljettsortimentet har gjorts för att fler kunder ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv.

Utvecklingen framgår av försäljningen år 2021 där det skett förändringar i försäljningen av periodbiljetter. Under året har periodbiljetternas intäkt som andel av försäljningen minskat. En orsak bör vara att fler arbetar hemifrån och därmed deltidspendlar, vilket gör att de köper en billigare periodbiljett med lägre frekvens (10x24) alternativt köper enkelbiljetter de gånger de behöver resa till jobbet. Huruvida förändringen är permanent eller tillfällig på grund av pandemin visar sig kommande år.

Bortsett från pandemin har antalet tjänsteresor med kollektivtrafiken ökat under senare år. 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

MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

2021 började med fortsatta restriktioner på grund av pandemin. Det fanns en stor osäkerhet runt hur pandemin skulle utvecklas, men samtidigt en förhoppning om att Hallandstrafiken under året skulle kunna börja gå tillbaka till en mer normal vardag. Med tanke på restriktionerna kunde verksamheten inte uppmuntra till kollektivt resande i vår kommunikation. Hallandstrafiken informerade i stället löpande om vad som gällde angående pandemin samt följde Folkhälsomyndighetens rekommendationer och informerade om dessa. Parallellt påbörjades även öppnandet av framdörrarna på bussarna, med montering av skyddsglas. Det fanns ett stort, inte minst medialt, intresse och vi kommunicerade löpande om hur processen fortskred.

Den 15 februari lanserades resterande delar av det nya biljettsystemet. Kommunikationen under den första delen av året fokuserade därför på denna övergång från gammalt till nytt. Ett stort arbete som inkluderade både intern- och extern kommunikation, samt utbildningsmaterial om de nya delarna. Parallellt med det löpande arbetet påbörjades arbetet med målstyrning för att på ett mer strukturerat sätt kunna följa upp våra aktiviteter och hur vårt arbete bidrar till att nå de övergripande målen i Kollektivtrafikplanen och Målpyramiden.

Utrullningen av Hallandstrafikens nya grafiska profil fortsatte under året. Exempelvis monterades den sista hållplatsskylten upp i juni, vilket innebär att alla hållplatser har ny grafisk profil. Hallandstrafiken har även fortsatt arbetet med att utveckla den interna informationen, med exempelvis mer rörligt material.

Efter sommaren stod Hallandstrafiken redo för att åter kunna välkomna resenärerna tillbaka till kollektivtrafiken. Vi var väl förberedda och gick ut direkt när restriktionerna släppte, med steg ett av ”Post Corona” kampanjen. I det första steget var syftet att visa upp det nya Hallandstrafiken – med allt nytt som lanserats under 2020/2021 – och att få resenärerna att börja resa med oss igen. Speciellt de som valt bort oss, till förmån för bilen under pandemin. Ett varmt välkommen tillbaka!

I november startade Hallandstrafiken i gång steg två av kampanjen, där lyftes kollektivtrafiken i Halland som en del av den gröna omställningen och ett hållbart sätt att resa. Detta tillsammans med ett starkt erbjudande om 25 procent rabatt på alla biljetter. Även en specifik satsning på företagen genomfördes. En kampanj som fick ett bra resultat försäljningsmässigt. Dock slog pandemin till igen kort efter kampanjen, med nya restriktioner. De nya restriktionerna innebar bland annat att sätena närmast föraren spärrades av i bussarna och att vi åter fokuserade kommunikationen runt pandemin.

INFORMATION

I uppdraget för informationsenheten ingår att informera kunder vid trafikstörningar och även ge trafikupplysning. 2021 var ett utmanande år med flera stora banarbeten, både på Västkustbanan och Viskadalsbanan. Både arbetet med Varbergstunneln och dubbelspårsutbyggnaden vid Maria station i Skåne har påverkat tågtrafiken under hösten, och vid några tillfällen ersattes tågtrafiken med buss. Dessutom rustas Viskadalsbanan upp, vilket har inneburit att tågtrafiken har stängts av mellan Varberg och Borås från augusti, och ersatts av buss. Utöver detta har det varit en del utmaningar med inställda bussturer i södra Halland och ett stort tågstopp på självaste julafton.

Vid sidan av trafikinformationen som ovan har inneburit, har informationsenheten tillsammans med beställningscentralen under året arbetat med att upphandla ett nytt telefonisystem. Det nya systemet är planerat att tas i bruk i maj 2022. Det nya systemet innebär ett helt nytt och modernt digitalt arbetssätt, med bland annat automatiska telefonsvar och en förenklad arbetssituation för medarbetarna. Men framför allt förbättringar för våra kunder, med bland annat bättre köinformation etcetera

Informationsenheten arbetar även med att förbättra störningsinformationen, där vi bland annat startat upp en chatt med SJ för att få bättre och snabbare information.

INFRASTRUKTUR

Hallandstrafiken har de senaste åren ökat takten när det gäller att utveckla och förbättra sina hållplatser. Detta är dock inget Hallandstrafiken kan göra helt på egen hand utan detta kräver ett väl fungerande samarbete mellan de olika aktörerna. Grundprincipen är att väghållaren, det vill säga Trafikverket eller respektive kommun, står för plattform, eventuell hållplatsficka och anslutningar till hållplatsen medan Hallandstrafiken ansvarar för väderskydd, stolpar och all resenärsinformation. Det finns mera information kring ansvarsfördelning i Hållplatshandboken tillsammans med exempel på hållplatsutformningar och mycket annat.

Under 2020 påbörjades en omfattande uppgradering av samtliga hållplatser i samband med byte av grafisk profil. Samtliga hållplatslägen har försetts med nya topptavlor, hållplatser med bara en stolpe har nu fått en i varje riktning och alla stolpar och ytterhörn på väderskydd har försetts med blå reflexer. Topptavlorna har betydligt mera resenärsinformation än tidigare. Detta har påtagligt ökat synligheten samtidigt som det syftat till att stärka Hallandstrafikens varumärke. Detta arbete avslutades försommaren 2021.



Hallandstrafikens VD Andreas Almquist skruvar upp den sista av de nya hållplatsskyltarna

I direkt anslutning till uppgraderingen av hållplatserna har en större inventering av samtliga hållplatslägen utförts. All hållplatsutrustning har fotograferats och förts in i en databas. Som resultat av inventeringen har Hallandstrafiken sammanställt och redovisat graden av

tillgänglighetsanpassning i länet, undantaget Kungsbacka som kommer att redovisas under 2022. Enligt de mål som det regionala Trafikförsörjningsprogrammet anger om tillgänglighetsanpassning så återstår det ett stort antal hållplatslägen runt om länet. Dialoger kring vilka objekt som är på tur för ombyggnad pågår löpande med kommunerna och Trafikverket. Om andra åtgärder planeras, så som byggnation av cykelvägar eller ombyggnad av korsningar, strävas alltid efter att samordna detta med intilliggande hållplatser. Utöver detta görs även rena utbyten och nya utplaceringar av väderskydd i syfte att succesivt höja standarden och få bort de allra äldsta och sämsta väderskydden.

Nedan tabell redovisar antal tillgänglighetsanpassade hållplatser som byggts om under 2021, antalet uppgår till 19 stycket i Halland. Dessutom har 18 väderskydd bytts ut under året.

Tillgänglighetsanpassade hållplatser under 2021	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	3	0	0	0	0	1
Kommunalt/enskilt vägnät	0	6	3	0	6	0
Summa/kommun	3	6	3	0	6	1

Sedan några år anger det regionala Trafikförsörjningsprogrammet något som kallas Bytespunkt med utökad resenärsservice. Det handlar om att en centralt belägen hållplats i en av de mindre orterna i någon kommun får en bättre standard än en vanlig hållplats, större väderskydd, parkering både för cykel och bil, bättre belysning, realtidsdisplayer och en större analog klocka på en stolpe. Syftet är även att skapa mer centrum- och torgkänsla på platsen. Under 2021 har anläggningen vid Veddige station slutförts men inget nytt projekt påbörjats.

Infrastruktur för Hallandstrafiken innebär inte bara direkta ny- och ombyggnader av nedslitna hållplatser utan även daglig framkomlighet i trafiken, drift och underhåll av gator och befintliga hållplatser, provkörning vid tänkta förändringar i linjenät och mycket annat. I Halmstad har det sedan några år funnits ett forum som träffats ungefär en gång i kvartalet med medverkande från kommun, alla i kommunen verkande trafikföretag och Hallandstrafiken. Allt som diskuteras är nära den dagliga verksamheten och de närvarande har mandat att ta enkla och snabba beslut. Denna forumform har bedömts som så lyckad att den nu implementerats i Falkenberg och Varberg. Laholm och Hylte står på tur. Namnet på forumet är Team (kommunnamn) för att understryka att arbetet verkligen utförs av ett väl fungerande team.

UPPHANDLING AV TRAFIK

TÅGTRAFIK

Inom tågtrafiken deltar Hallandstrafiken i de olika tågsystemen Öresundståg, Västtågen, Krösatåg och Pågatåg. Öresundstågstrafiken befinner sig i början av sin avtalsperiod och Västtågen och Pågatåg befinner sig i mitten av avtalsperioden. Gällande Krösatågstrafiken skedde en tilldelning av trafiken i december 2020 vilket blev föremål för en överprövningsprocess. Under 2021 har Hallandstrafiken tillsammans med övriga Regioner inom samverkan för Krösatåg utfört en direktupphandling av trafiken med avtalsstart december 2021. Kontrakterat trafikföretag för att bedriva denna trafik från december 2021 blev SJ Krösatåg. Överprövningen har avgjorts i förvaltningsrätten men Kammarrätten har tagit upp ärendet för prövning där ärendet förväntas avgöras någon gång under första halvåret 2022. Det nya trafikavtalet inom Krösatåg har ett starkare fokus på fordonsunderhåll samt fler och nöjdare kunder.

BUSSTRAFIK

Hallandstrafiken befinner sig i början av avtalsperioden gällande den allmänna kollektivtrafiken med buss samt skolbusstrafiken. Avtalens trafikstart var i juni 2020. Dessa avtal har en avtalslängd på 10 år och därför befinner sig Hallandstrafiken nu i en längre period utan planerad upphandling av busstrafik. Den upphandling av busstrafik som befinner sig närmst i tid är Kungsbacka skolbusstrafik som beroende på optionsår trafikstart antingen 2026 eller 2028.

INFRASTRUKTUR

Avtalen inom området infrastruktur som upphandlas är väderskydd (utrustning), skötsel av väderskydd samt en tjänstekoncession för reklam i väderskydd. Under 2021 trädde ett nytt avtal för väderskydd (utrustning) i kraft vilket i stort innehöll liknande kravställning som föregående avtal vilket skapar förutsättningar för en trygg och stabil leverans av väderskydd och tillhörande utrustning, då som ett led att fortsätta förbättra kundens upplevelse av kollektivtrafiken.

SERVICERESOR

Under 2021 har Hallandstrafiken utfört en upphandling gällande Serviceresor (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts med personbil). Ambitionen med det nya trafikavtalet var att bibehålla den goda leveranskvalitén som dagens trafikavtal har inneburit men att anpassa kravställningen gällande miljö- och klimat med målsättning om ett fossiloberoende samhälle och transportsystem senast 2030. Avtalet utformades som ett sexårigt avtal och planerad trafikstart till 1 juli 2022. Upphandlingen tilldelades i oktober 2021 och blev föremål för överprövning. Överprövningen har avgjorts i förvaltningsrätten men prövningstillstånd har begärts till Kammarrätten i mars 2022. För att säkerställa trafiken och de samhällsviktiga transporterna har Hallandstrafiken utfört en direktupphandling med trafikstart i juli 2022 i avvaktan på att frågan slutligen avgörs.

7. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2023–2025

VÅRA ANGREPPSSÄTT

VI UTGÅR FRÅN ATT 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 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. 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 tågtrafiken ska uppfattas som attraktiv är det nödvändigt att restiderna är korta. 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. 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 BUSSTRAFIKEN

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 för busstrafiken i de halländska

tätorterna är ett arbete som behöver samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

VI FÖRBÄTTRAR SAMVERKAN OCH SAMPLANERING MED BERÖRDA INTRESSENTER

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. Att få fler att använda kollektivtrafiken i stället 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 i stället 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. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

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. 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 UTGÅR FRÅN ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV

Hela resan perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr i stället 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. 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 t.ex. äldre resande med rullator, personer med funktionsnedsättning, barn och unga samt resande med barnvagn. 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.

FÖRÄNDRINGAR I TRAFIKUTBUDET

PROCESS FÖR JUSTERINGAR I UTBUD

Kollektivtrafikens förmåga att ställa om verksamheten påverkas av långa ledtider. Hallandstrafikens trafikplaneringsprocess utgår från Kollektivtrafikplanen som utgör navet i utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken. Trafikplaneringsprocessen sträcker sig över minst 1,5 år, det vill säga från att arbetet med Kollektivtrafikplan påbörjas till tidigast genomförande av beskrivna trafikförändringar. Hallandstrafiken ansöker om tåglägen i april hos infrastrukturägaren Trafikverket för den tågtrafik vilken planeras genomföras från tidtabellsskiftet i december. I trafikavtalen inom busstrafiken är ledtider främst förknippat med investeringar i fordon samt rekryteringsbehov. Med bakgrund i den långa tidsperioden förutsätts god framförhållning i samtliga delar av processen.

TRAFIKUTVECKLINGSPRINCIPER

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Den grundläggande principen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas blir större för fler resenärer.

PLANERINGSINRIKTNING 2023

Resbehovet efter pandemin är svårt att prognostisera. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner förväntas uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Samhället har samtidigt ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. Resandet förväntas vara tillbaka på nivå 2019 under en period av 3–5 år (2024 – 2026).

- Långsiktigt mål om marknadsandel 30% ligger kvar men där takten påverkas
- Omfördelning av resurser
    - Vi utgår från den trafik vi har idag och genomför endast trafikförändringar vilka behöver finansieras genom neddragningar, i första hand inom samma geografiska område.

- Genom att väghållaren prioriterar kollektivtrafiken i gatuutrymmet skapas en attraktivare produkt med fler resenärer samtidigt som produktion frigörs. Sådan frigjord produktion resulterar i ett ökat trafikutbud vilket i första hand placeras i samma geografiska område.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2023

För 2023 föreslås justeringar i utbudet till en kostnad om 0 miljoner kronor. Objekten utgår från det trafikutbud vi har idag där föreslagna trafikutökningar har finansierats genom omfördelning av produktion.

	Objekt	Beskrivning	Ekonomi (mkr)
1	Omfördelning Laholm	Snabbuss L320 läggs ned och resurser omfördelas till L324 och L225.	
2	Omfördelning Hylte	L410 mellan Halmstad och Hyltebruk kortas ned till att trafikera Torup – Kinnared – Hyltebruk. Ökat trafikutbud kan erbjudas med byten för vidare resa i Torup.	
3	Omfördelning Halmstad	L 330 mellan Harplinge och Halmstad förenklas genom färre linjevarianter och fler direktturer till Halmstad (utan byte i Haverdalsbro).	
4	Omfördelning Falkenberg	L350 trafikerar inom Heberg. L509 förlängs och vänder i Eftra.	
5	Omfördelning Varberg	Fler resmöjligheter till Kungsäter på eftermiddagarna med L661 och L664.	
6	Omfördelning Kungsbacka	Trafikering av bostadsområde Tölö Ängar med L741.	
			+-0

OBJEKT 1 - OMFÖRDELNING LAHOLM

BAKGRUND

I juni 2020 infördes stationspendeln, linje 1 i Laholm. Linjen är anpassad efter alla avgångar och ankomster på Västkustbanan vid Laholm tågstation. Med linje 1 har tågalternativet blivit tillgängligt för resande till och från bland annat Halmstad. Utbudet med linje 1 och tåg är halvtimmestrafik under högtrafik och timmestrafik under lågtrafik per riktning. I resrelation Laholm - Halmstad innebär det 26 dubbelturer per vardag. Restiden mellan Laholms busstation och Halmstad C är 31 min med linje 1 och tåg, motsvarande resa med linje 320 tar 32 min och linje 324 tar 43 min. I samband med att Linje 1 infördes reducerades utbudet på linje 320 från 22 dubbelturer till 10 dubbelturer per vardag. Samtidigt utökades utbudet på linje 324 från 20 dubbelturer till 27 dubbelturer per vardag. Totalt utökades utbudet mellan Laholm och Halmstad med 21 dubbelturer, från 42 dubbelturer till 63 dubbelturer per vardag.

Linje 320 och linje 1 samt tåg har parallella syften och uppdrag i relationen Laholm - Halmstad där det stora resandet sker från Laholm busstation. Mellanliggande orter som Veinge, Genevad och Trönninge tar ej del av det utbud som finns på linje 320 då snabbussen ej trafikerar inom dessa orter, till förmån för korta restider. 2019 stod cirka 6 procent av det totala resandet på linje 320 från de mellanliggande hållplatserna i Laholms kommun. Då var dock utbudsfördelningen mellan linje 320 och linje 324 jämnare än vad den är idag.

Linje 225 har idag ett utbud som består av 14 dubbelturer per vardag. På vardagskvällar efter 21.00 samt på helgerna trafikeras linjesträckningen av anropsstyrda turer. Sedan 2015 har linjen utökats med 2 dubbelturer, från 12 till 14 dubbelturer. Linjens sträckning går längs med kusten vilket är ett expansivt område med stor potential och där kommunen har redovisat tydliga utvecklingsplaner. En utökning av linjetrafiken i detta stråk är både naturlig och behövlig samt i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet där sträckningen är utpekat som ett starkt stråk.

SYFTE

Syftet är att genom en omfördelning av utbudet främst möta upp det utökade underlaget i kuststråket men även att fördela om utbudet på sträckan Laholm och Halmstad. Resultatet innebär att mellanliggande orter får ta del av det utbud som finns med regionbuss i stråket, samt att vissa på linje 324 förlängs till och från Lagaholmsskolan med mål att förenkla resandet till och från grundskolan, gymnasiet samt närliggande område.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Linje 320 – Linjen läggs ned till förmån för linje 225 och linje 324.

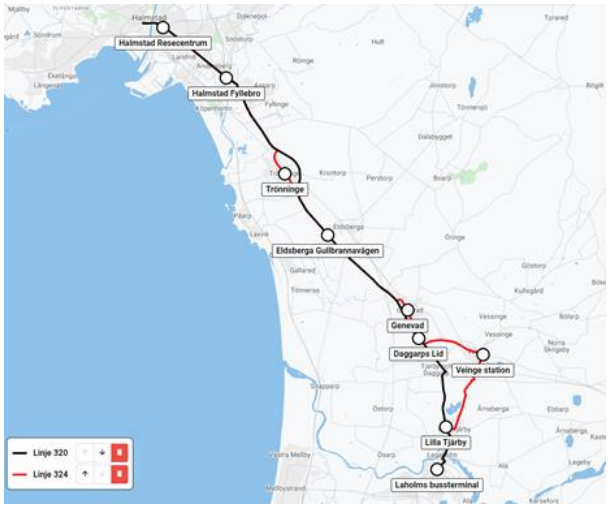
Linje 225 – Linjen får ett utökat utbud, från dagens 14 måndag - fredag till 21 dubbelturer måndag - torsdag, 23 dubbelturer fredag, 12 dubbelturer lördag och 8 dubbelturer söndag.

Linjen kommer även att få en ny linjesträckning som dels snabbar upp linjen, dels tillgängliggör resor till Mellby center. Prioritering för passningar sker i ordningen byte till tåg mot Halmstad från Laholm station, skola/gymnasium och arbete i Laholm och därefter passningar till buss och tåg vid Båstad station för vidare färd söderut eller mot Båstad centrum.

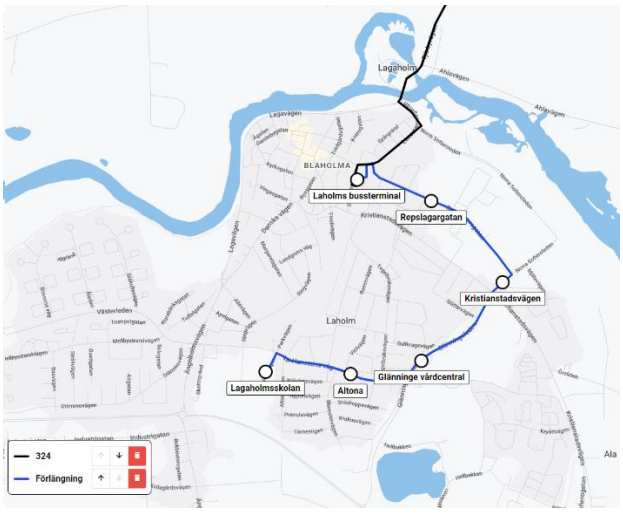
Linje 324 – Linjen utökas med 2 dubbelturer under högtrafik, utöver detta kommer 3 till 6 dubbelturer att förlängas till och från Lagaholmsskolan.

KARTOR

Linje 320 och 324



Linje 324, förlängning



Linje 225



Linje 225, ny linjesträckning



OBJEKT 2 - OMFÖRDELNING HYLTE

BAKGRUND

Linje 410 trafikerar sträckan Hyltebruk - Halmstad via Kinnared och Torup. Linjesträckningen är cirka 6 mil varav 4 mil består av sträckan från Torup. Utbudet består idag av 4,5 dubbelturer per vardag. Idag består utbudet på vardagar från Torup i riktning Halmstad av 34 dubbelturer med regionbuss och 5 dubbelturer med Krösatåg. Vid de tider då linje 410 och Krösatåg inte går sker idag byten från linje 400 eller linje 401 i Hyltebruk för vidare färd med linje 410 till Kinnared. Resandet på linjen sker främst mellan Hyltebruk och Kinnared i båda riktningarna. Det finns idag inget resande på hela sträckan Hyltebruk-Halmstad med linje 410 då resenärer till och från Hyltebruk väljer de snabbare linjerna 400 och 401.

SYFTE

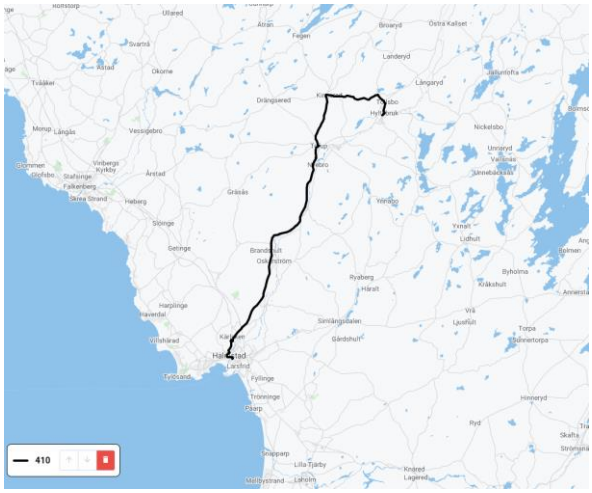
Genom att korta linje 410 och möjliggöra enkla och attraktiva byten i Torup för resande till och från Halmstad kan samtidigt ett ökat utbud erbjudas. Detta förbättrar möjligheterna till arbets- och studiependling på sträckan Torup – Kinnared – Hyltebruk. Utökningen möjliggör även förbättrad samplanering med skolbusstrafiken i det geografiska området.

TRAFIKFÖRÄNDRING

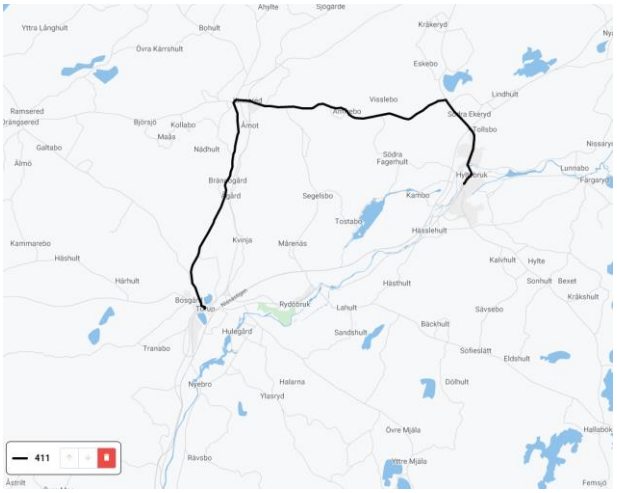
Linjen kortas till ny linjesträckningen Hyltebruk - Torup via Kinnared. Utbudet utökas till 10 dubbelturer per vardag. Turerna prioriteras i första hand efter byten i Torup för fortsatt resa med kollektivtrafiken. Linje 401 utökas med 1,5 dubbelturer per vardag under högtrafik för att komplettera de resmöjligheter till och från främst Torup som försvinner från linje 410. Effekten av detta blir ett utökat utbud från Rydöbruk samt Hyltebruk.

KARTOR

L410, befintlig linjesträckning



L410, ny linjesträckning



OBJEKT 3 - OMFÖRDELNING HALMSTAD

BAKGRUND

Linje 330 trafikerar sträckan Harplinge - Halmstad. Linjens sträckning består av fyra varianter med olika restider beroende på körväg. Utbudet består av 17 dubbelturer varav 5 dubbelturer enbart går till Haverdalsbro, där byte sker till linje 350. Utöver dessa turer trafikerar linje 350 Harplinge på tider utanför öppettiderna för linje 330. Dagens utbud innebär svårigheter för resenärer att förstå vilken avgång/tur som trafikerar vilken del av staden samt när byte behöver ske mellan linje 330 och 350 vid Haverdalsbro. Tiderna för avgångarna styrs i stort av linje 350 vilken kan ändras för exempelvis behov i Falkenberg, då oaktat resenärers behov av byten för vidare resa till Harplinge.

SYFTE

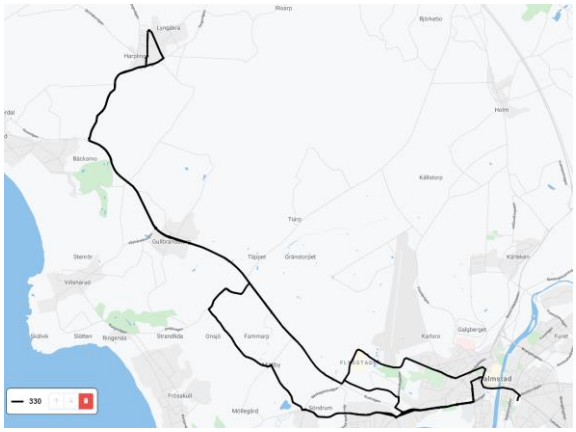
För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna är korta. Syftet med föreslaget är att resenärer ska slippa att byta buss i Haverdalsbro. Åtgärden bidrar även till att utbudet förenklas genom samma körväg på samtliga avgångar.

TRAFIKFÖRÄNDRING

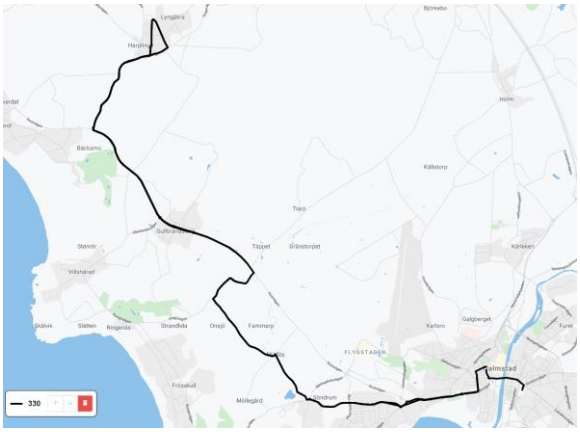
Linjen får en enhetlig linjedragning med samma körväg och där alla turer trafikerar till och från resecentrum via Fammarp, Söndrumskolan och Kattegattgymnasiet. Synergier och samverkan förbättras därmed med skolskjutsplaneringen. Utbudet omfördelas inom linjen vilket innebär att antalet resmöjligheter till och från Harplinge minskar med 3 dubbelturer, med uppsidan att de turer som fortsatt erbjuds går direkt till Halmstad utan byte. Antalet resmöjligheter till centrum utan byte utökas med 2 dubbelturer. På kvällar och helger kommer linje 350 fortsatt gå inom Harplinge så som linjen gör idag för att komplettera linje 330. Förändringen på linje 330 ska ses som ett första steg av en förenklad trafik till och från Harplinge.

KARTOR

L330, befintlig linjesträckning



L330, ny linjesträckning



OBJEKT 4 - OMFÖRDELNING FALKENBERG

BAKGRUND

Linje 350 är en huvudlinje som trafikerar ett prioriterat starkt stråk mellan Halmstad och Falkenberg, via kustvägen. Linjens öppettider är 05 - 23 måndag - torsdag, 05 - 03 fredag, 08 - 03 lördag samt 10 - 23 söndag. Utbudet för vardagar är timmestrafik med undantag för sträckan Skipås och Halmstad som har ett högre utbud av turer. Linjens totala reslängd är cirka 1 timma och 15 minuter. Linjens huvuduppdrag är att tillgodose arbets- och gymnasiependling men nyttjas även för fritidsresor och resor till och från grundskolan. Likt övriga huvudlinjer är ambitionen att åstadkomma en attraktiv restidskvot genom att trafikera gent och snabbt på vägar med god framkomlighet. Linje 509 är en övrig linje och trafikerar mellan Boberg och Falkenberg via Ringsegård. Linjen erbjuder fyra turer från Boberg och tre turer från Falkenberg med fokus på grund- och gymnasieelevers resbehov. På helgen finns beställningstrafik mellan klockslagen 10 - 17.

SYFTE

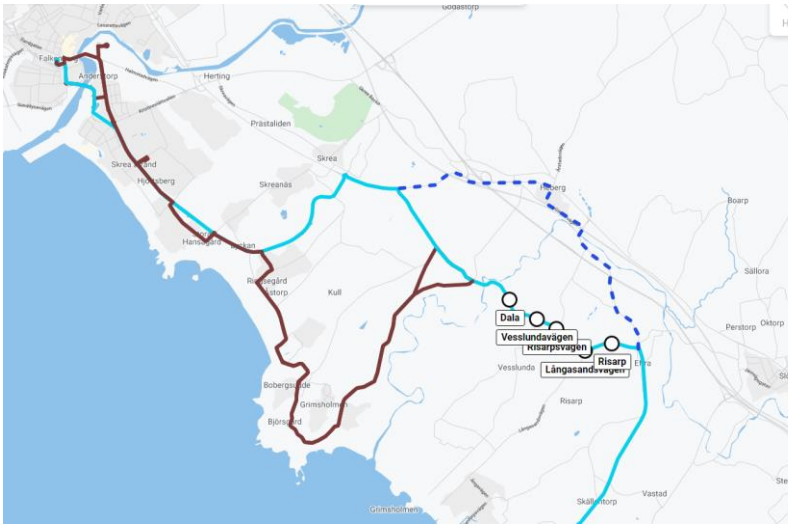
Förbättra konkurrenskraften genom minskad restidskvot för linje 350 som är en del av huvudlinjenätet samtidigt som ett grundläggande trafikutbud erbjuds på sträckan Boberg – Eftra med linje 509.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Linje 350 föreslås köra via Heberg i stället för via Boberg. Resande på linjen erbjuds en något kortare restid där trafikering sker på väg med högre standard och framkomlighet. Utöver minskade restider erbjuds fler turer till och från Heberg som komplement till befintligt utbud med linje 351. Sträckan mellan Boberg och Eftra omhändertas i stället av linje 509 vilken får en förlängd körväg med ny ändhållplats i Eftra. Resandet på de fem berörda hållplatserna mellan Boberg och Eftra är cirka 4 i snitt per vardag (2019). I Heberg reser det idag 55 resenärer i snitt per vardag (2019).

KARTOR

L350 och L509



OBJEKT 5 – OMFÖRDELNING VARBERG

BAKGRUND

Kungsäter är av Varbergs kommun utpekad som en serviceort. Området trafikeras av linje 661 som går till Varberg via Rolfstorp och av linje 664 som går till Varberg via Lindberg. Linjerna är anpassade för grundskolans resbehov tillsammans med gymnasie- och arbetspendling. Antalet resmöjligheter idag från Kungsäter är 6 turer i riktning mot Varberg och 3 i motsatt riktning.

SYFTE

Antalet resmöjligheter är idag begränsade i riktning från Varberg till Kungsäter under vardagar. Syftet är att förtäta och erbjuda fler möjligheter för resa under eftermiddagarna.

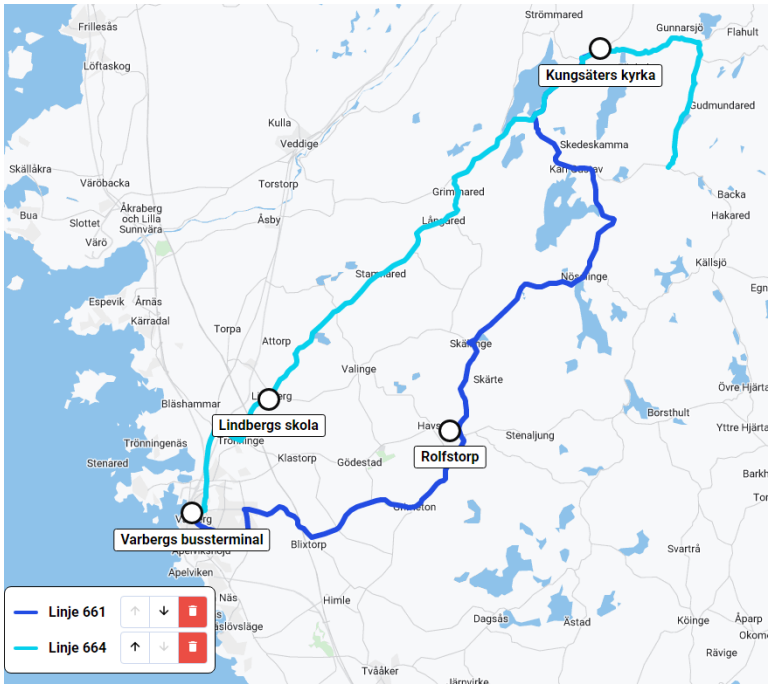
TRAFIKFÖRÄNDRING

Ny resmöjlighet skapas genom att linje 664 avgång 15.XX förlängs till Kungsäter, idag vänder denna tur i Kusagärde. Därutöver förlängs linje 661 med avgång 18.XX till Kungsäter, idag har denna tur slutdestination Karl Gustav. Genom föreslagen justering utökas antal resmöjligheter från 3 till 5 under eftermiddagarna i riktning mot Kungsäter.

Resurser omfördelas där linje 662 med avgångstid 16.57 från Varberg med slutdestination Lindbergs skola utgår. Likaså turen i andra riktningen med avgångstid 17.15 från Lindbergs skola. Dessa turer har tillsammans- i snitt 2 resenärer per tur och vardag (2019). Därmed blir trafikutvecklingsprincipen om lågfrekvent resande styrande där frigjorda resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas vara större för fler resenärer.

KARTOR

L661 och L664



OBJEKT 6 - OMFÖRDELNING KUNGSBACKA

BAKGRUND

Stadsbusslinjenätet i Kungsbacka lades om i juni 2015 med renodlade körvägar och förenklade tidtabeller utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme. Trafiken anpassades dessutom till byten till och från Kungsbackapendeln. Resandet med stadsbusstrafiken i Kungsbacka har mer än fördubblas men sen slog pandemin till. Kommunen fortsätter att exploatera tätorten och antal invånare har sedan 2015 ökat med 7 procent.

SYFTE

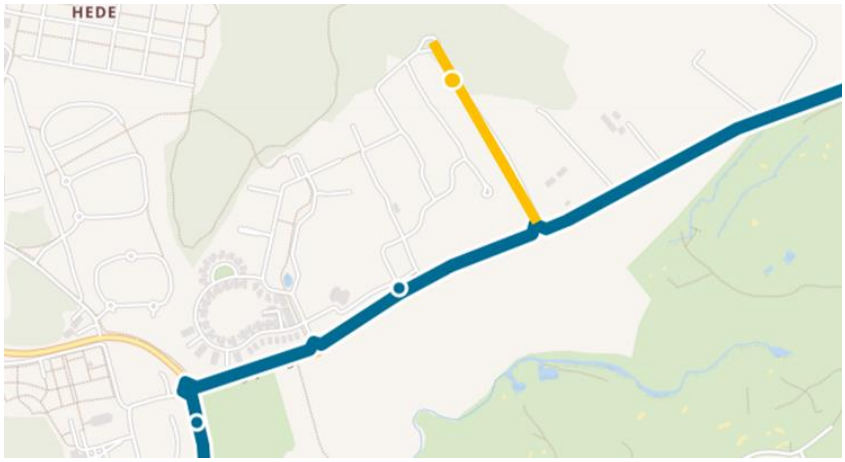
Syftet med objektet är att genom samverkan med befintligt regionbussnät, tillgodose dagens resandebehov i Tölö Ängar

TRAFIKFÖRÄNDRING

Området Tölö Ängar är ett stort bostadsområde strax nordost om Kungsbacka station. Området har utbyggd infrastruktur för kollektivtrafik och trafikeras idag av linje 741 med 9 dubbelturer. Linjen angör idag inte hållplatsen inne i området Tölö Ängar. Förslaget innebär att alla turer på linje 741 körs via Tölö Ängars centrumområde. Till det utökas utbudet med korta turer mellan stationen och Tölö Ängar. Detta kan ses som en första etapp av kommande utveckling av stadsbusstrafiken efter att ny väg genom området, Hedeleden, står klar och ny stadslinje kan ansluta till och från Hede station. Omfördelning av trafik sker från linje 720 med avgångstid 19:35 från Kullavik, vilket innebär att trafiken går över från halvtimme till timmestrafik en timma tidigare. Därmed blir trafikutvecklingsprincipen om lågfrekvent resande styrande där frigjorda resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas vara större för fler resenärer.

KARTOR

Linjesträckning L741 (orange sträcka, tur och retur 800m)



TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2024 – 2025

I följande avsnitt ges en övergripande beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2024 - 2025.

ANPASSNING TILL NYTT NORMALLÄGE

Resbehovet efter pandemin är svårt att prognostisera. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner förväntas uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Samhället har samtidigt ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. Som grund i att anpassa utbudet utgår verksamheten från trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer och principer.

Principen om lågfrekvent resande ingår som en naturlig del av årlig översyn av kollektivtrafik-utbudet. Utgångspunkten för lågfrekvent resande är linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller att resandet understiger fyra personer per tur. Angreppssättet utgör grund för att frigöra resurser vilka kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Samtidigt som resurserna koncentreras till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda kompletteras utbudet med grundläggande resmöjligheter i hela länet för att stödja en socialt hållbar utveckling. Avvägningen mellan marknadsorientering och en god trafikförsörjning i hela länet är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken.

BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD TÅGTRAFIK

Hallandstrafiken ser ett fortsatt behov av att utveckla tågtrafiken. Utökad sittplatskapacitet kan innebära att köra fler avgångar, eller att säkerställa att befintliga avgångar trafikerar med rätt fordonsstorlek. Det sistnämnda perspektivet om rätt fordonstorlek sammankopplas med en av pandemins bedömda effekter om ökad social distansering vid resa med kollektivtrafiken.

I december 2023, det vill säga inom planperioden förväntas dubbelspårsutbyggnaden söder om Ängelholm vara färdigställd. Detta förbättrar den regionöverskridande tågtrafiken söderut genom minskade restider vilket är till gagn för större arbetsmarknadsregioner. Byggnationen av dubbelspår mellan Hamra och Varberg beräknas vara färdigställt december 2024.

BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD BUSSTRAFIK

För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas där trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Det regionala Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut Kollektivtrafikstråk där stråken klassificeras för att påvisa skillnader i det förväntade trafikutbudet. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande. Idag finns

busslinjer vilka trafikerar starka stråk som saknar tidtabellslagd busstrafik under veckans alla dagar. Att helgtrafik saknas i starka stråk synliggör behovet av en fortsatt utbyggnad av den halländska busstrafiken.

NÄRTRAFIKEN

Alla invånare i Halland har tillgång till kollektivtrafik och utbudet grundas på identifierat resbehov. I glesbefolkade områden, såsom på landsbygden, är utbudet mindre men alla erbjuds grundläggande kollektivtrafik där lägsta nivån utgörs av närtrafiken. Närtrafik ska därmed verka som ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken genom att utanför utpekade stråk bidra till en social – och ekonomiskt hållbar transportförsörjning i områden där det aldrig eller sällan går någon buss. Detta sker genom samverkan och samordning mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Hallandstrafiken ser ett behov av att utveckla Närtrafiken som förutom att vara ekonomisk och socialt hållbar också ska vara tydlig ut mot våra kunder. Principen om att det ska vara enkelt för våra kunder ska genomsyra resevillkoren såväl som bokningsförfarandet och visering.

BEHOV AV INVESTERINGAR I STADSBUSSTRAFIKENS INFRASTRUKTUR

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på våra hållplatser är viktiga förutsättningar i skapandet av en attraktiv kollektivtrafik. Följande objekt har identifierats vilka är önskvärda att åtgärdas inom utblicken, fler objekt kan tillkomma utifrån fortsatt dialog mellan berörda parter.

Kristianstadsvägen Laholm

I riktning söderut från Laholm busstation trafikerar samtliga linjer via Repslagaregatan. Laholms kommun och allmänheten har uttryckt önskemål om att lägga om körvägen på delar av trafiken i centrum. Förslaget är att Linje 1 trafikerar utmed Kristianstadsvägen i stället för Repslagaregatan. Hallandstrafiken ser en logik i att köra med stadsbusstrafiken utmed Kristianstadsvägen då denna är placerad närmare boendeområden. En körvägsförändring kan dock först ske när en ny hållplats är byggd för att ersätta hållplats Kristianstadsvägen och Repslagargatan vilka då ej kommer att trafikeras av Stadsbusslinje 1.

Träslövsläge Varberg

I december 2015 lades linjenätet i Varberg om till två genomgående huvudlinjer (1,2) vilka kompletteras av övriga linjer (11,12,15). Huvudlinjerna är anpassade efter Öresundstågen vilket möjliggör hela resan med kollektivtrafiken. Resandet 2014 uppgick till 398 854 resor och för 2019 till 860 255 resor. Resultatet av den omlagda stadsbusstrafiken där resurserna koncentrerats till starka stråk har inneburit ett ökat resande om 116 procent under en femårsperiod.

Stadsbusstrafikens linjesträckning i Träslövsläge har sedan starten av det nya linjenätet varit föremål för översyn där befintlig slingkörning anses negativ. Det finns främst två nackdelar med slingkörning. En nackdel är att det inte finns någon naturlig ändpunkt där bussen kan reglera för att hämta in förseningar samt anpassa avgångstiden. Men framför allt är slingkörning negativt utifrån ett resenärsperspektiv. Detta kan exemplifieras genom att de resenärer som stiger på bussen före reglerhållplatsen på Storgatan blir tvingade att sitta och vänta på sin fortsatta resa i

riktning mot staden. På motsvarande sätt förlängs restiderna för de resenärer som har en slutdestination på hållplats efter reglerhållplatsen vid resa mot Träslövsläge. Hallandstrafiken och Varbergs kommun har utrett ett antal olika trafikeringsalternativ med den gemensamma nämnaren att befintlig slingkörning ersätts av en ändhållplats med likställd körväg i båda riktningarna. Varbergs kommun har gjort bedömningen att de trafikeringsalternativ vilka innebär dubbelriktad busstrafik på delar av Storgatan inte kan accepteras. Hallandstrafiken ser att trafikobjektet behöver aktualiseras där berörda parter behöver finna en rak och gen linjedragning med prioritet i gatuutrymmet.

Trönninge Varberg

600 meter nordväst från Trönninge, längst Pilgatan, ligger området Trönningebjär som är i ett expansivt skede. Området fortsätter expandera åt nordväst mot väg 41 Lindhovsrondellen. Längst Pilgatan, 750 m från Trönninge, ligger en tillgänglighetsanpassad hållplats med samma namn. Hållplatsen trafikeras med 5 dubbelturer av regionbusstrafik. Området räknas som en del av Varbergs tätort och området föreslås ingå i stadsbusslinjenätet. Berörda parter behöver intensifiera arbetet med att tillse en ny regleryta för stadsbuss utmed Pilgatan.

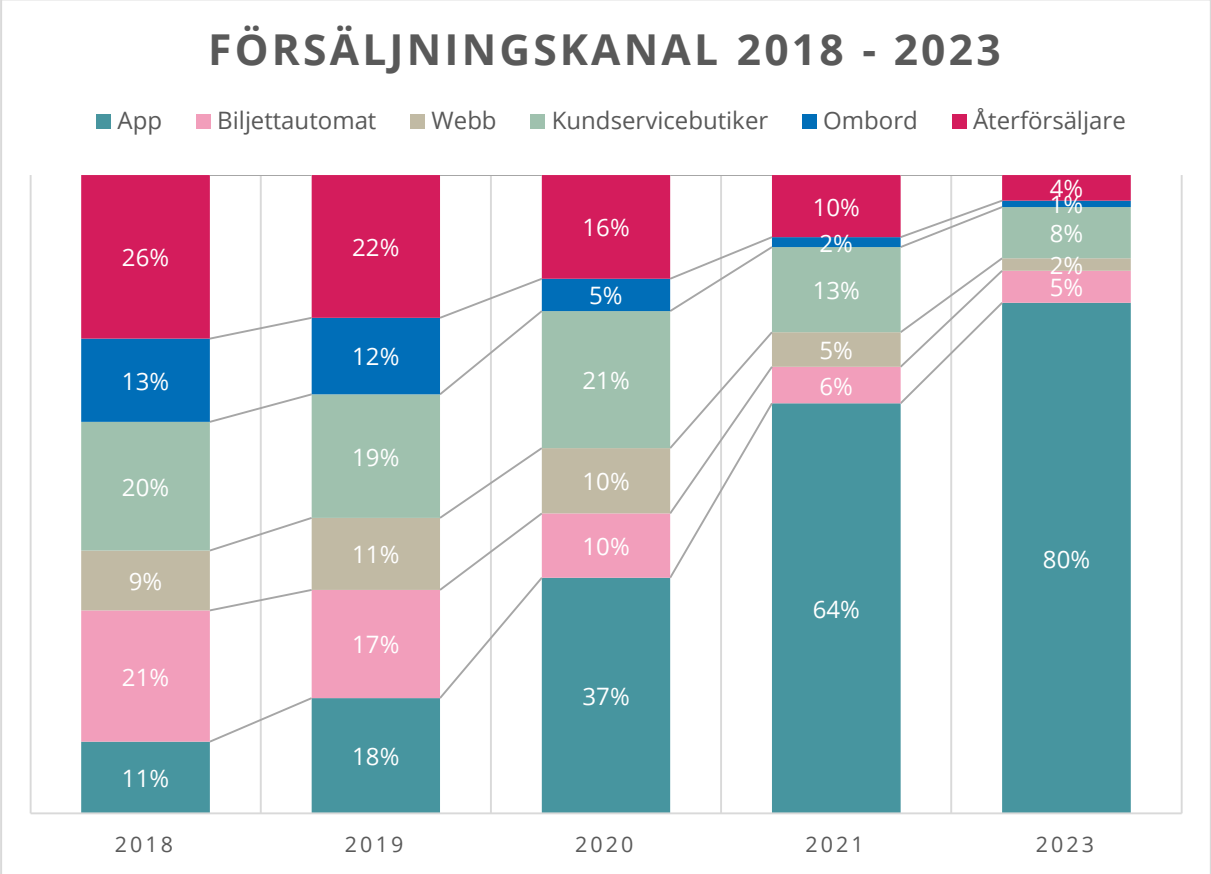
FÖRSÄLJNING

De förändringar som gjorts i biljett- och betalsystemet under 2020 och 2021 ska ses som två delar av tre i den förändring Hallandstrafiken vill åstadkomma i syfte att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Den återstående delen är en ny förenklad zonstruktur. Syftet med en ny förenklad zonstruktur är att skapa enkelhet och tydlighet genom färre zoner, enklare prissättning samt ökad förståelse för biljetternas giltighet. Därmed görs kollektivtrafiken mer kundvänlig, vilket i sin tur ger Hallandstrafiken förutsättningar att nå målet om ökad marknadsandel gentemot bilen. Inriktningen är att den nya zonstrukturen kommer på plats i slutet av år 2022.

Hallandstrafikens ambition är att kostnader för försäljning ska minska. Försäljnings-omkostnaderna 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, reklamations- och förseningsärenden.

Konsekvensen av ökad tillgänglighet i självservicekanaler gör att det finns ett behov av att se över hur Återförsäljare rent geografisk 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, 2019, 2020 samt är 2021. Längst till höger framgår de mål Hallandstrafiken fastslagit för respektive försäljningskanal (försäljningen är exklusive den externa försäljningen i Nationella bokningssystem).



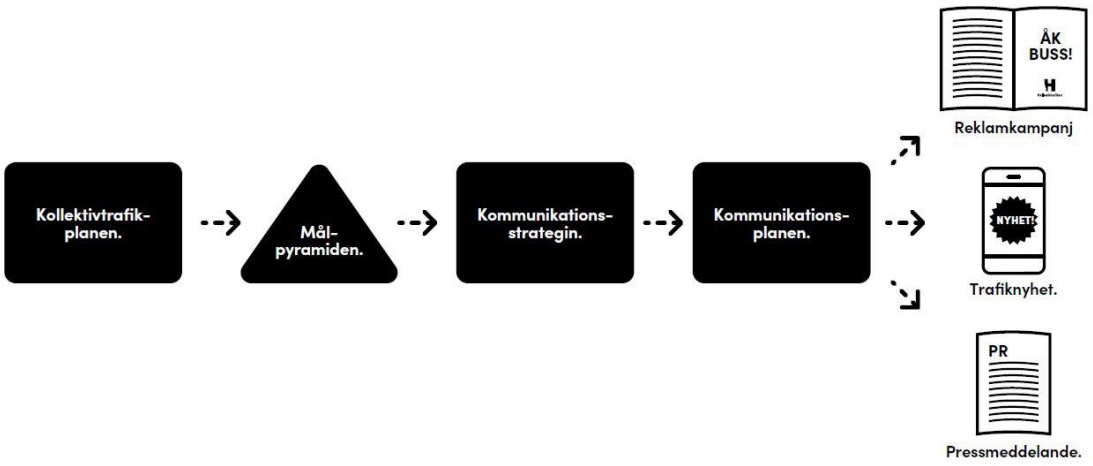
På grund av pandemin är det troligt att det framtida resmönstret hos Hallandstrafikens kunder förändras. Ännu är det för tidigt att säga hur, men Hallandstrafiken kommer följa utvecklingen noga. För närvarande står enkelbiljetter för cirka 75 procent av Hallandstrafikens intäkter, vilket jämfört med andra länstrafikbolag är högt. För att fler kunder ska känna det relevant att bli mer frekventa resenärer och därmed köpa periodbiljett kommer biljettstortimenet att anpassas framöver så att det möter upp kundernas varierande resbehov.

Försäljningsutvecklingen de senaste åren har varit svår att förutspå. Pandemin har gått i vågor och resenärerna har snabbt anpassat sig efter nya restriktioner. Detta har fått effekt på intäkterna. Under den senaste två åren har försäljningen legat på ungefär hälften jämfört med år 2019. År 2022 har inletts med nya skärpta restriktioner, vilket får direkt påverkan på försäljningsintäkterna. Allt pekar mot att pandemin även fått effekt på kundernas beteende på medellång sikt och därför kan det ta tid innan intäkterna är tillbaka på samma nivå som år 2019. Bedömningen är att Hallandstrafikens försäljning är tillbaka till 2019 års nivåer år 2024. För att nå dit så snabbt som möjligt kommer flertalet aktiviteter som lockar nya samt gamla kunder att genomföras.

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Hallandstrafikens marknadsföring och kommunikation tar avstamp i kommunikationsstrategin. Kommunikationsstrategin säkerställer att verksamheten har en genomtänkt och enhetlig kommunikation, samt hjälper oss att skapa en samlad bild av vad vi vill uppnå med kommunikationen kring vårt varumärke. Strategin lutar sig på verksamhetens mål, som finns beskrivna i denna Kollektivtrafikplan.



Kommunikation- och Marknadsavdelningens uppdrag är att uppmuntra till ökat kollektivt resande samt lyfta och utveckla Hallandstrafikens varumärke. Avdelningens uppdrag är också att hjälpa våra kunder att veta mer. Så att de kan göra rätt val och fatta kloka, faktabaserade beslut – före, under och efter resan. Detta genom kommunikation och information i relevanta kanaler.

Syftet med all kommunikation är att bidra till de övergripande målen och stärka Hallandstrafikens varumärke.

Den 9 februari 2022 släppte Regeringen och Folkhälsomyndigheten på de flesta restriktionerna rörande pandemin. Detta innebär att verksamheten återigen kan välkomna resenärerna tillbaka och uppmuntra till mer kollektivt resande. Syftet med denna kommunikation är att nå vårt övergripande mål om en högre marknadsandel.

Dessutom tillkommer arbetet med att bygga upp Hallandstrafikens varumärke. Både Hallandstrafikens varumärke och kollektivtrafiken i stort har skadats under de senaste åren. Pandemin har förknippat kollektivtrafik med smitta och trängsel. Hallandstrafiken har utöver det lanserat ett helt nytt biljettsystem, som under resans gång inneburit en del utmaningar för våra kunder och förare. Varumärket behöver därmed stärkas, vilket även är förknippat med målet om nöjd kund.

VÅRA FOKUSOMRÅDEN UNDER 2023:

Varumärkesbyggande arbete - Vårt och kollektivtrafikens varumärke behöver stärkas. Pandemin har gjort att kollektivtrafik till delar förknippas med smitta och trängsel. Hallandstrafikens nya biljettsystem lanserades mitt under pandemin, vilket har försvårat förändringsprocessen.

Målstyrning - Arbetet med målstyrning fortsätter. Under 2022 bryts de övergripande kommunikationsmålen ned och omsätts i underliggande delmål och aktiviteter. Målen med tillhörande aktiviteter blir sedan fortsatt fokus för verksamhetens arbete under 2023.

Förarna - Förarna är Hallandstrafikens ”ansikte utåt” och det är viktigt att ha ett högt förtroende hos förarna. Under 2022 kommer verksamheten fokusera på att förbättra hur vi når ut med information till förarna. Hallandstrafiken kommer även införa ambassadörsmöten med representanter från förarna, för att komma närmare och få en dialog. Detta arbete kommer ha fortsatt fokus under 2023, och baseras på de lärdomar vi får med oss under året.

Interninformation – Hallandstrafiken fortsätter att utveckla interninformationen. Bland annat finns vissa delar kvar i utvecklingen av verksamhetens intranät – Kollplatsen. När resterande tekniska delar är färdiga kan Hallandstrafiken påbörja arbetet med att slutföra hela lösningen för våra medarbetare.

Events och kampanjer – Hallandstrafiken ska fortsätta att synas i positiva sammanhang, och kommunicera vårt erbjudande. Vi ska synas på stora event som går av stapeln i Halland, som exempelvis Scandinavian Mixed under 2022, för att på så sätt förknippas med den positiva känslan som dessa event bidrar med. Sommarbiljetten är också en positiv kampanj där Hallandstrafiken kan lyfta sitt varumärke.

Riktade insatser och Prova på-kampanjer – För att öka marknadsandelen behövs mer riktade insatser för att lyfta vår trafik och vårt utbud. I detta arbete ingår att hitta var det finns potential för ett ökat resande, nya bostadsområden med bra trafik, nyinflyttade etc. Hallandstrafiken behöver löpande bearbeta dessa möjligheter med riktade marknadsföringsaktiviteter.

INFORMATION

Den stora utmaningen kommer fortsatt vara att förbättra informationen till våra kunder vid störning. Detta är också ett av våra identifierade måltal under ”Veta mer” i Målpyramiden. Hallandstrafiken behöver bland annat få till bättre kommunikationskanaler till kunderna genom utvecklat systemstöd. Ett exempel är att kunna kommunicera direkt med våra kunder via pushnotiser i appen. Ett annat är att se över möjligheterna för att använda realtidsinformation mer etcetera

Hallandstrafiken kommer även fortsätta att se över och utveckla informationsenhetens egna rutiner, den interna samverkan på hela Hallandstrafiken och samverkan med andra aktörer för att utveckla störningsinformationen ytterligare. Det handlar om att förbättra samverkan och processer med de inblandade parterna, såsom operatörer, kommuner, väghållare och Trafikverket.

Hallandstrafiken ska engagera sig i och vara delaktiga i de satsningar som görs på området. Bland annat pågår ett arbete som leds av Trafikverket och där Svensk Kollektivtrafik är en av samarbetsparterna.

Utöver det ska verksamheten se över de egna rutinerna och vad vi kan göra bättre själva. Detta handlar om att utveckla vår egen information och tydliggöra för kunderna var de hittar den senaste informationen etcetera Hallandstrafiken behöver även utöka dialogen med kunderna för att få inspel på hur vi ytterligare kan förbättra vår information.

INFRASTRUKTUR

Hallandstrafiken har kommit en bra bit på vägen mot mer attraktiva hållplatser men mycket återstår. Störst fokus de närmaste åren ligger på att få slutfört tillgänglighetsanpassningen av de hållplatser som pekas ut i Regionala Trafikförsörjningsprogrammet samt att fortsätta utbytet av de väderskydd som är i störst behov av detta. För att nå målet om tillgänglighet är det mycket viktigt att det goda samarbetet mellan aktörerna kommunerna, Trafikverket och Hallandstrafiken fortsätter på samma vis som tidigare och att finansieringen säkerställs. Hallandstrafiken kan inte nå målet på egen hand.

Tabellen nedan visar återstående antalet lägen för dagen. En hållplats har oftast två lägen.

Återstående antal hållplatslägen att bygga om till 2025						
	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Laholm	Varberg	Totalt
Statligt vägnät	23	16	7	3	17	66
Kommunalt/enskilt vägnät	36	120	2	14	63	235
Summa/kommun	59	136	9	17	80	301

En fullständig förteckning över de hållplatslägen som idag återstår att bygga om presenteras i bilaga till denna kollektivtrafikplan. Innan arbetet med ombyggnad påbörjas ska det i varje fall säkerställas att det verkligen ska finnas trafik vid denna hållplats framöver. I det fall ombyggnader kan kombineras med andra byggprojekt, så som korsningar eller GC-banor, ska det givetvis beaktas. Möjligheten att slå samman hållplatser som ligger nära varandra ska beaktas, både från en säkerhetsmässig och en ekonomisk horisont. Återigen så finns nyckeln i en fortsatt god samverkan.



UPPHANDLING AV TRAFIK

TÅGTRAFIK

Avtalet för Västtågen avslutas december 2025. Västtrafik leder upphandlingsarbetet och inledande dialoger med marknaden kommer inledas 2022 med efterföljande upphandling någon gång under 2023–2024. Hallandstrafiken deltar som en part i denna upphandling vilket även behöver omhänderta det förväntade trafikeringsbehovet, i och med att Västlänken färdigställs december 2026.

BUSSTRAFIK

Den stora majoritet av busstrafiken inom Region Halland är nyligen upphandlad vilket med längre avtalslängder innebär en period utan planerad upphandling av busstrafik. Nästkommande planerade upphandling är skolbusstrafik för Kungsbacka kommun som beroende på om optioner i avtalet utlöses eller ej kommer utföras under perioden 2024–2027.

INFRASTRUKTUR

Samtliga avtal inom infrastrukturområdet löper ut under kollektivtrafikplanens period då dessa avtal generellt är av kortare karaktär. Upphandlingsarbete och upphandling av väderskydd (utrustning) och reklam i väderskydd planeras utföras under 2023.

SERVICERESOR

Beroende på utfall i rättsinstans kommer eventuellt en ny upphandling av Serviceresor genomföras under 2022.

BEFINTLIGA TRAFIKAVTAL

Avtal	Trafik	VERKSAMHET	AVTALS ÅR	AVTALSTID	AVTALSPART
NS-1708	Buss	Skoltrafik	8	2018-08 > 2026-06	Göteborgs Buss AB
Trafik 2018	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2019-04 > 2028-06	Nobina AB
Trafik 2019	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2019-06 > 2029-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
Trafik 2019	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2020-06 > 2029-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2020-06 > 2030-06	Nobina AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Veddige Buss & Transport AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Flexbuss Sverige AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Sambus AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Buss i Väst AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	LK Buss AB
Trafik 2020	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Västbo Taxi AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Göteborgs Buss AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Kungsbacka Taxi- och Handikapptransport AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Varbergs Taxi AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Bud o Taxi Stjärnraketen AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Cabonline Region Syd AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Österblad Carlsson Taxi AB
NS1807	Person bil	Serviceresor	4	2018-07 > 2022-06	Sennans Taxi AB
Västtåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2015-12 > 2025-12	SJ Götalandståg AB
Pågatåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2018-12 > 2026-12	Arriva Tåg AB
Öresunds tåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2020-12 > 2028-12	SJ Öresund AB
Krösatåg	Tåg	Allmän kollektivtrafik	12	2021-12 > överprövning	SJ Krösatåg AB

8. EKONOMI

2021 har liksom 2020 präglats av pandemins konsekvenser och intäktstappet har varit stort på grund av det minskade resandet. Läget förbättrades under sommaren och en god återhämtning skedde under hösten, bland annat tack vare den lyckade kampanjen med rabatt på samtliga biljettslag. I december återinfördes delvis restriktionerna och intäkterna sjönk igen som en direkt följd av detta. På helår landade biljettintäkterna på en nivå som var drygt 41 procent lägre än 2019 men 6,7 procent högre än 2020.

Under hela 2021 har trafiken upprätthållits och redan i november 2020 tog Region Halland som ägare till Hallandstrafiken AB beslutet att täcka upp även 2021 års underskott pga. pandemin. Det extra driftbidraget bestämdes i samband med arbetet med årsbokslutet till 107 mkr. Det totala intäktstappet på 190 mkr kompenserades till en del av minskade kostnader, bland annat i busstrafiken med nya avtalade priser och under en stor del av året en låg Indexutveckling. Trafikverket återbetalade retroaktivt en del av erlagda banavgifter under pandemin vilket också bidrog till en lägre kostnadsnivå. Det statliga riktade bidraget till kollektivtrafiken för Kungsbackas del utgjorde även det en kostnadsminskning. Bidraget för intäktsbortfallet i övriga Halland ansökte Kollektivtrafikmyndigheten om och ingick i det extra driftbidraget.

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. Indexutvecklingen som har en viss eftersläpning var låg i början av året för att under hösten öka kraftigt. Det är framför allt bränsleindex som påverkar det viktade indexet med en ökning på cirka 80 procent under det senaste året. I trafikavtalen i Halland är RME det vanligaste drivmedlet. På grund av den kraftiga uppgången i bränsleindex i slutet på 2021 kommer man att se motsvarande kraftiga kostnadsökningar i trafiken 2022.

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 trafikkostnader och biljettintäkter ökar år från år. Så frånsett ett pandemiår som 2020 och 2021 kan det även konstateras att kollektivtrafiken i normalfallet kräver ett ökat stöd från ägaren även om resandet och biljettintäkterna ökar.

Förutom den ekonomiska aspekten är det viktigt att se till kollektivtrafikens andra samhällsekonomiska vinster, t.ex. 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.

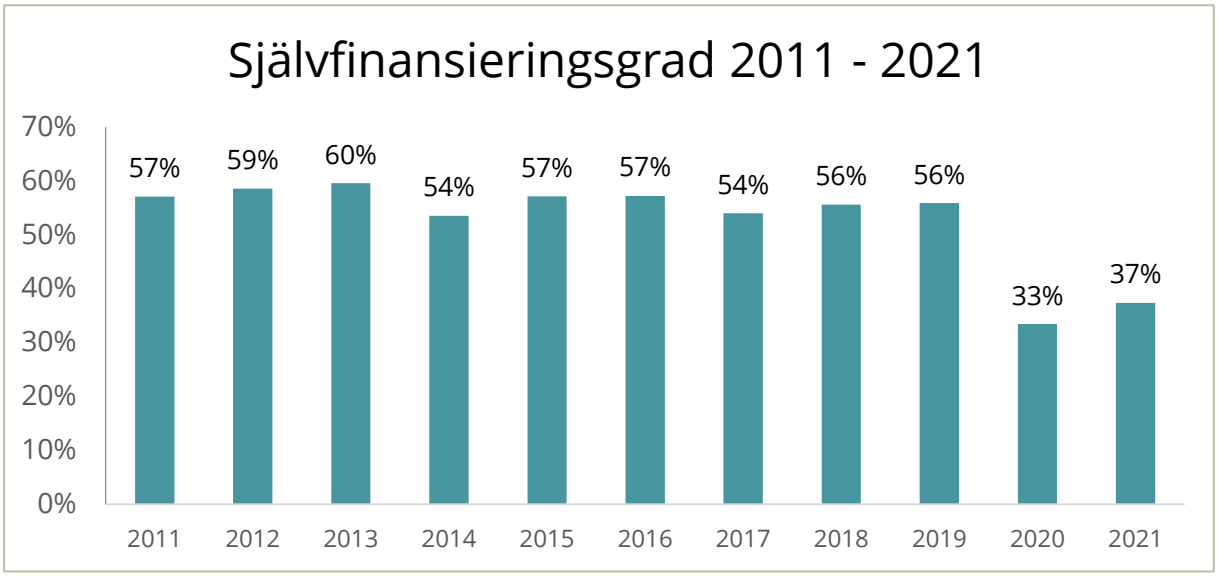
PRISER

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 2023.

SJÄLVFINANSIERINGSGRAD

Kostnaderna för kollektivtrafiken fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Målet enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram är att trafikintäkterna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod. Trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna (självfinansieringsgraden) har under många år varit god i Halland och för 2019 var den 56 procent. Pandemin har därefter 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.

En hög självfinansieringsgrad indikerar att utbudet är anpassat efter efterfrågan, det vill säga att trafiken utförs vid de tider då resbehovet är som störst.



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, d.v.s. beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation och hanteras därför av de 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 kvalité 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 servicefordonen med (4–8 platser). De mindre servicefordonen används framför allt till särskola och elever med växelvist boende.

Arbetet med integrationen av olika system främst koppling mellan handläggningssystem som kommunen administrerar och planeringssystem som Hallandstrafiken administrerar har fortsätter under 2022. Ambitionen är att öka kvalité i tillgängligt data, minska onödiga administrativa moment och även tillgängliggöra olika typer av uppgifter enklare för handläggare, verksamheter och vårdnadshavare.

Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar på upphandlad skolbuss, personbil (taxi) och allmän kollektivtrafik var år 2021 uppskattningsvis 10 000 elever. Antalet skolskjutsberättigade elever ökar något inom Region Halland och främst gällande elever som har behov att åka personbil (taxi) till olika former av särskola och stödenheter.

LÅNGSIKTIG PLAN FÖR TIDTABELLSSKIFTEN

Tidtabellsskiften är en naturlig del av kollektivtrafiken och återkommer varje år, under vanligtvis tre tillfällen. Det största skiftet sker i december och är samma i hela Sverige där Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet enligt årlig fastställd järnvägsnätsbeskrivning (JNB) följer EU-standard. Skiftet i december har under en längre tid utgjort det stora skiftet när det gäller trafikförändringar. Tidtabellsskiftena under sommaren genomförs främst för att anpassa utbudet efter ett förändrat resbehov jämfört resterande del av året. I Halland minskar generellt omfattningen av regiontrafik på sommaren härlett till minskat arbets- och skolresande samtidigt som stadsbusstrafiken i viss mån ökar härlett till ett ökat fritidsresande.

Behovet av långsiktiga riktlinjer för tidtabellsskifte har främst uppkommit på grund av att vissa kommuner historiskt har planerat sitt läsår för grund- och gymnasieskola med avvikelse från Hallandstrafikens befintliga tidtabellskiften under sommaren. Detta har medfört att Hallandstrafiken vid återkommande tillfällen behövt göra utökningar i sommartidtabellen under ett antal dagar för att lösa skolelevernas resbehov vilket har inneburit oförutsedda kostnadsökningar i trafiken. Hallandstrafiken följer med start från tidtabellsår 2019 den av Samtrafiken framtagna planen för gemensamma tidtabellsskiften för tåg- och busstrafiken. I det fall en kommun avviker från fastställd plan för tidtabellsskiften med utökat behov av skolresor under sommarperiod är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp.

Samtrafiken har i samråd med Samtrafikägarnas referenskommitténs arbetsgrupp för planeringssamverkan beslutat att anta som riktlinje nedanstående långsiktiga plan för det gemensamma tidtabellsskiftet för tåg och buss samt för övergång till sommar- och vintertidtabell. Syftet med planen är att ge trafikföretagen och de parter som är beroende av kollektivtrafikplaneringen såsom kommuner, skolor med flera, ett underlag för planering på flera års sikt.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabellsskifte i december, startdag:
2022	Må 13 juni	Må 15 augusti	Sö 11 december
2023	Må 19 juni	Må 21 augusti	Sö 10 december
2024	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december
2025	Må 16 juni	Må 18 augusti	Sö 14 december

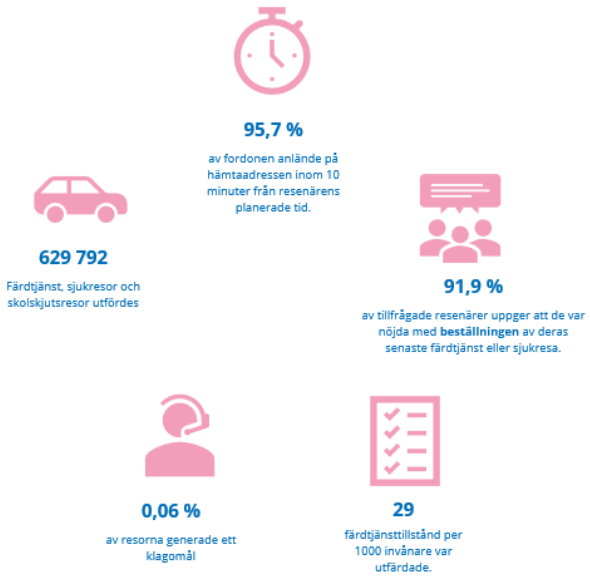
SERVICERESOR

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 trafikslaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Nuvarande trafikavtal, med start 1 juli 2018, har gett avsedd effekt gällande kvalité i verksamheten. Antalet förseningar och kundärenden är på låga nivåer och kundnöjdheten ligger

på samma nivå eller strax över snittet i riket gällande serviceresor. Även punktligheten är 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. Uppföljning av leveranskvalité sker kommunvis och sammanställs i tertialrapporter (tidigare kvartalsrapporter) som skickas ut till av kommunen utsedda kontaktpersoner. Hallandstrafiken samordnar även dialogmöten ”Forum för Serviceresor” samt ”Forum för Färdtjänst” vilka avhandlar den senaste tidens leveranskvalité men även gemensamma strategiska frågor.

Arbetet med att förbättra samverkan med våra uppdragsgivare och kostnadsbärare har fortskridit under 2021 vilket till stor del har grundat sig i den kostnadsutveckling som skett i samband med nuvarande trafikavtal som trädde i kraft 2018, men även med anledning av pandemin och dess effekter på kostnadsutvecklingen för olika kostnadsbärarna. Med anledning av resandeutvecklingen under 2021 ser vi ett fortsatt stort behov av nära dialog med våra uppdragsgivare för att gemensamt kartlägga kostnadsdrivande faktorer och tillsammans hitta kostnadseffektiva och hållbara lösningar som möter framtida behov av serviceresor.



Bilden ovan visar utfallet av utvalda nyckeltal för verksamhetsåret 2021 där vissa har haft en kraftig påverkan av covid-19.

Inom serviceresor fortsätter arbetet under 2022 och även 2023 med att fastställa fler nyckeltal som mäter kostnadseffektiviteten som ett led att uppfylla en social och ekonomisk hållbarhet. Ambitionen är att öka Hallandstrafikens förmåga att i ett tidigt skede uppmärksamma dels brister i leverans, dels trender som leder till minskad kostnadseffektivitet. Detta möjliggör att i ett tidigt skede utforma lämpliga åtgärder eller föra dialog med uppdragsgivare och kostnadsbärare om lämpliga åtgärder.

Under 2022 kommer vi även inom Serviceresor, med utgångspunkt i tidigare utvalda nyckeltal, arbeta fram en verksamhetsplan med tydligt uppsatta mål, strategier och handlingsplaner enligt ambition om socialt och ekonomisk hållbara transporter. Under 2022 fortsätter även resan med att möta ett mer digitalt samhälle och följande behov från resenärer och verksamheter. Under 2022 fortgår arbetet med att ta fram en ny version av Hallandstrafikens digitala plattform. 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 till exempel 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 genomfördes en ny upphandling för trafiken med planerad trafikstart 1 juli 2021. Ett starkt fokus i detta arbete var att bibehålla dagens leveranskvalité och förbättra kostnadseffektiviteten till kommande avtal samt högre ställda miljökrav med en stegvis upptrappning av krav om fossilfria drivmedel under avtalsperioden. Efter anbudsutvärdering beslutade Hallandstrafikens styrelse i oktober 2021 om tilldelning vilket resulterade i att vissa nuvarande trafikföretag inte kommer fortsatta in i nästa avtal samt att nya trafikföretag tillkommer. Tilldelning har dock blivit mål för överprövning och det är i skrivande stund oklart om och när det nya trafikavtalet kommer träda i kraft. Att ytterligare analysera resandeutveckling och behov under 2020 och 2021 har varit en utmaning då pandemin starkt påverkat dessa möjligheter. Hallandstrafiken är dock redo när pandemin avtar att fortsätta detta naturliga arbete med ständiga förbättringar.

SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK PÅVERKAN AV COVID-19

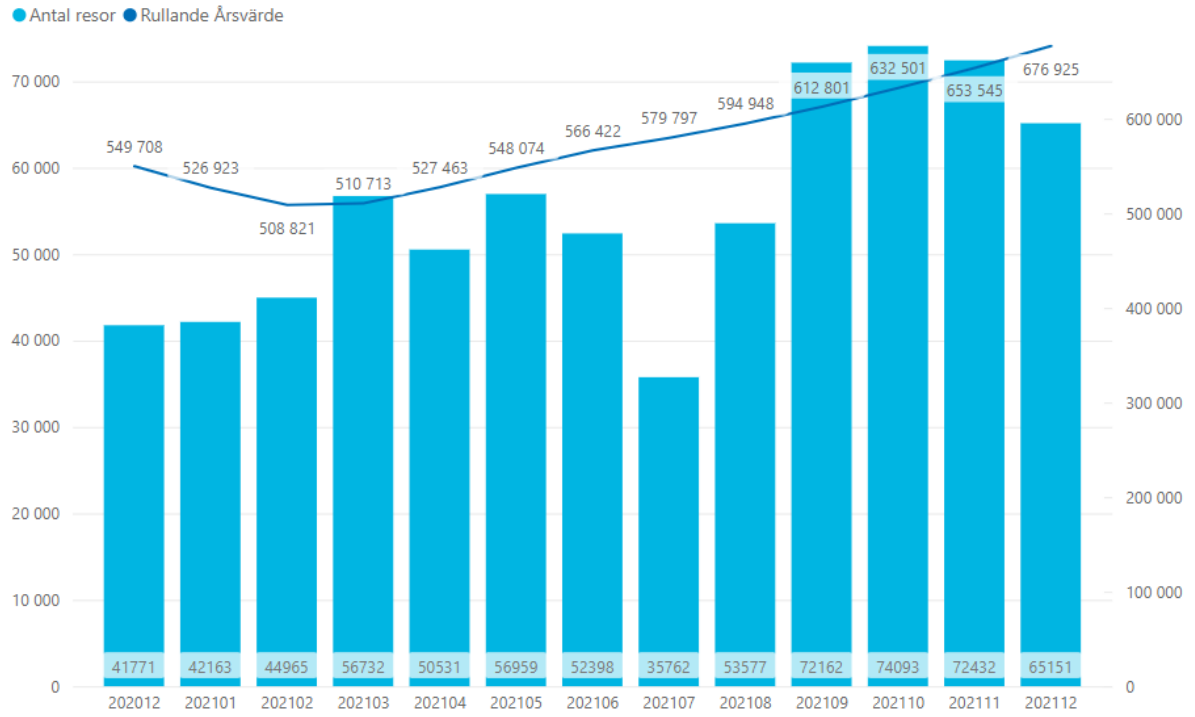
Likt 2020 har vi under kalenderåret 2021 inom den särskilda kollektivtrafiken påverkats av covid-19 i olika delar. Den främsta påverkan har skett efter rekommendationer från nationella- eller regionala myndigheter gällande åtgärder att begränsa smittspridningen. De rekommendationer som påverkat Serviceresor främst har varit dels de nationella rekommendationerna om att äldre- och personer i riskgrupp ska avstå från onödiga resor, dels den regionala rekommendationen om att resorna främst ska utföras med ensamåkning. Under våren 2021 i samband med att vaccination mot Covid-19 inleddes samt att smittspridningen minskade i samhället ökade också resandet, främst inom färdtjänst som tidigare legat på mycket låga nivåer. Under hösten 2021 i samband med att fler allmänna restriktioner togs bort vilket möjliggjorde för högre grad av samplanering inom serviceresor ökade därmed resandet ytterligare till nivåer likt 2019.

Sammantaget har detta resulterat i ett minskat resande under 2021 på totalt 16 procent jämfört med 2019. Främst är det färdtjänstresandet som har legat på fortsatt låga nivåer till följd av pandemin. Skolskjutsresandet har däremot ökat under 2022 och vi har ett fortsatt stort behov av resurser runt högtrafik vilket periodvis satt oss i ett ansträngt läge då omständigheterna inte tillåtit full samåkning inom färdtjänst och sjukresor. Även sjukresor har ökat kraftigt under året, dels på grund av den vårdskuld som byggts upp under pandemin rent generellt, men framför allt har resor till och från högspecialiserad vård ökat kraftigt under hösten 2021. Vi ser även att

sjukresor hos personer mellan 70–85 ökat kraftigt till följd av Region Hallands beslut om att sänka ålderskravet för sjukresa med personbil från 85 till 70 år.

Under 2019 utfördes ca 750 000 serviceresor och under 2021 utfördes ca 630 000 resor. Som grafen visar nedan har vi stora variationer i mängden utförda resor under året med ett kraftigt ökat resande under hösten. Detta återspeglas även i samtalsstatistiken till Hallandstrafikens beställningscentral. Under 2021 togs det emot 392 000 samtal, vilket är 7 procent färre jämfört med 2019. Under Q4 2021 besvarades fler samtal än Q4 2019 vilket dels på grund av hög sjukfrånvaro, dels att det inte gick att förutse den kraftiga resandeutvecklingen, stundtals har inneburit svårigheter med att bemanna verksamheten för att tillgodose behovet.

Region Halland har under stora delar pandemin fått in färre ansökningar av färdtjänst, dock är inflödet av ansökningar tillbaka på normala nivåer sedan hösten 2021. Det är osäkert hur länge efterdyningarna av pandemin påverkar men det kan i skrivande stund konstateras att pandemin inte längre klassas som en samhällsfarlig sjukdom och att allmänna restriktioner för att hindra smittspridning är borttagna. Hallandstrafikens bedömning är att covid-19 inte kommer påverka Serviceresor 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 2021 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)*

10. BILAGOR

BILAGA 1: NYCKELTAL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2021

REGIONBUSSTRAFIK

Linjenr	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produktion	% av tot tim.produktion	Medel-hastighet	Antal resor	resor med skolkort	% med skolkort	% av tot resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
145	Halmstad - Växjö	133 045	1%	2 487	0,8%	53,5	20 404	3 265	16%	0,7%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	76 095	1%	1 683	0,6%	45,2	13 585	5 162	38%	0,5%	9	0	0
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	143 538	1,2%	4 132	1,4%	34,7	31 014	18 137	58%	1,0%	14	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	59 929	0,5%	1 931	0,6%	31,0	6 035	2 478	41%	0,2%	5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Våxtorp	96 029	0,8%	2 825	0,9%	34,0	17 980	9 160	51%	0,6%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	19 868	0,2%	425	0,1%	46,7	1 911	1 146	60%	0,1%	2	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	281 071	2,4%	9 678	3,2%	29,0	52 234	13 309	25%	1,7%	20	10	6
316	Halmstad - Åled - Oskarström	387 682	3,3%	12 313	4,1%	31,5	108 300	22 640	21%	3,6%	30	12	11
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	75 312	0,6%	2 029	0,7%	37,1	6 653	1 258	19%	0,2%	6	8	3
319	Halmstad - Tönnersjö	22 866	0,2%	711	0,2%	32,2	1 807	1 392	77%	0,1%	4	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	125 070	1,1%	3 365	1,1%	37,2	67 465	22 245	33%	2,2%	10	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 590	0,3%	860	0,3%	35,6	4 655	2 162	46%	0,2%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	460 670	3,9%	13 629	4,5%	33,8	104 919	25 072	24%	3,5%	30	16	11
325	Halmstad - Markaryd	42 186	0,4%	845	0,3%	49,9	3 323	1 650	50%	0,1%	2	0	1
330	Halmstad - Harplinge	122 190	1,0%	3 778	1,2%	32,3	24 544	8 810	36%	0,8%	17	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	137 002	1,2%	3 388	1,1%	40,4	58 431	8 168	14%	1,9%	9	5	5
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	559 125	4,7%	15 274	5,0%	36,6	81 628	17 150	21%	2,7%	27	13	10
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	685 336	5,8%	18 828	6,2%	36,4	148 619	32 330	22%	5,0%	30	13	11
362	Ullared - Svenljunga	119 052	1,0%	417	0,1%	285,5	187	17	9%	0,0%	1	0	0
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	232 246	2,0%	4 816	1,6%	48,2	43 629	16 528	38%	1,5%	9	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	683 377	5,8%	15 233	5,0%	44,9	160 546	38 973	24%	5,4%	24	10	9
410	Halmstad - Kinnared	123 355	1,0%	2 615	0,9%	47,2	15 342	4 719	31%	0,5%	4,5	0	0
417	Hyltebruk - Landeryd	30 810	0,3%	792	0,3%	38,9	2 557	342	13%	0,1%	6	0	0
431	Hyltebruk - Unnaryd	163 854	1,4%	3 247	1,1%	50,5	12 656	5 279	42%	0,4%	14	0	0
432	Hyltebruk - Gislaved	93 870	0,8%	1 798	0,6%	52,2	3 481	1 745	50%	0,1%	6,5	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Eftra	27 495	0,2%	954	0,3%	28,8	4 145	2 915	70%	0,1%	3,5	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	56 804	0,5%	1 325	0,4%	42,9	5 495	2 898	53%	0,2%	4,5	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	113 021	1,0%	3 198	1,1%	35,3	21 535	10 383	48%	0,7%	13	4	0
555	Falkenberg - Ullared - Älvsered	382 413	3,2%	8 327	2,7%	45,9	106 262	27 370	26%	3,5%	19	9,5	4,5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	355 761	3,0%	8 055	2,7%	44,2	72 942	14 241	20%	2,4%	17	7	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	30 699	0,3%	759	0,2%	40,4	8 411	4 190	50%	0,3%	2	1	1
558	Ullared - Ätran - Fegen	128 052	1,1%	2 507	0,8%	51,1	29 949	15 725	53%	1,0%	13	2,5	0
560	Ullared - Älvsered	76 478	0,6%	1 661	0,5%	46,0		0			13	2,5	0
614	Varberg - Åsa	76 478	0,6%	1 609	0,5%	47,5	14 125	3 814	27%	0,5%	12	0	0

615	Varberg - Bua - Frillesås	882 782	7,5%	22 559	7,4%	39,1	157 288	34 024	22%	5,2%	35	11	9
616	Varberg - Veddige	130 652	1,1%	3 833	1,3%	34,1	25 519	6 126	24%	0,9%	10	6	0
620	Varberg - Kärradal - Veddige	9 335	0,1%	283	0,1%	33,0	3 626	2 719	75%	0,1%	1	0	0
651	Varberg - Ullared	400 205	3,4%	8 939	2,9%	44,8	92 583	13 970	15%	3,1%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	433 609	3,7%	11 920	3,9%	36,4	104 950	31 215	30%	3,5%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 498	0,3%	1 099	0,4%	35,9	6 040	3 498	58%	0,2%	6	0	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 747	0,2%	512	0,2%	40,5	2 115	1 399	66%	0,1%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	116 045	1,0%	2 749	0,9%	42,2	17 092	6 807	40%	0,6%	6	1	0
662	Varberg - Trönninge - Valinge	59 464	0,5%	1 478	0,5%	40,2	10 874	6 233	57%	0,4%	7	0	0
664	Varberg - Stackenäs	80 963	0,7%	1 878	0,6%	43,1	14 480	10 625	73%	0,5%	5	0	0
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	12 672	0,1%	277	0,1%	45,7	1 036	3	0%	0,0%	1	1	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	16 079	0,1%	398	0,1%	40,4	2 059	1 486	72%	0,1%	1	0	0
690	Breared - Värö Bruk - Ringhals	39 902	0,3%	1 097	0,4%	36,4	7 267	3 219	44%	0,2%	2	0	0
691	Träslävsläge - Ringhals	16 687	0,1%	451	0,1%	37,0	4 528	60	1%	0,2%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 427	0,3%	851	0,3%	39,3	13 969	3 991	29%	0,5%	2	0	0
693	Träslövsläge - Ringhals	18 621	0,2%	506	0,2%	36,8	4 259	147	3%	0,1%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	14 101	0,1%	337	0,1%	41,8	5 298	130	2%	0,2%	1	0	0
695	Trönninge - Ringhals	31 777	0,3%	751	0,2%	42,3	6 537	139	2%	0,2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 169	0,1%	283	0,1%	50,1	4 175	7	0%	0,1%	1	0	0
717	Röshult - Kungsbacka	71 627	0,6%	1 758	0,6%	40,7	17 740	10 821	61%	0,6%	9	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	396 149	3,3%	12 807	4,2%	30,9	96 218	29 828	31%	3,2%	44	21	21
730	Älskogsb-Iserås-KBA stn	31 857	0,3%	1 045	0,3%	30,5	14 541	4 052	28%	0,5%	6	0	0
731	Kba stn. - Älskogsbräcka	459 530	3,9%	15 073	5,0%	30,5	198 808	75 342	38%	6,6%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	564 012	4,8%	13 649	4,5%	41,3	214 522	59 505	28%	7,2%	28	30	16
733	Älskogsbr-Stenstugan-KBA stn	200 487	1,7%	5 712	1,9%	35,1	55 519	25 697	46%	1,9%	19	14	7
734	Älskgsbr-Tröskeberg-KBA stn	342 446	2,9%	8 992	3,0%	38,1	106 954	40 170	38%	3,6%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	32 079	0,3%	1 061	0,3%	30,2	10 989	5 949	54%	0,4%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	91 572	0,8%	2 038	0,7%	44,9	9 571	6 235	65%	0,3%	8	0	0
741	Kba stn.-Nåkälla-Sätila	102 035	0,9%	2 491	0,8%	41,0	24 290	13 202	54%	0,8%	9	0	0
742	Kungsbacka station-Förlanda	219 367	1,9%	5 874	1,9%	37,3	94 476	29 246	31%	3,1%	28,5	20	15
743	Litserhult-Fjärås	77 407	0,7%	1 651	0,5%	46,9	12 272	10 087	82%	0,4%	7	7	0
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	109 924	0,9%	2 267	0,7%	48,5	22 566	9 976	44%	0,8%	8	0	0
745	Fjärås-Åsa-Idala	56 233	0,5%	1 211	0,4%	46,4	7 237	6 437	89%	0,2%	6	0	0
746	Kba stn-Frillesås-Stättaredsv	51 444	0,4%	1 104	0,4%	46,6	10 230	6 345	62%	0,3%	4	0	0
747	Kungsbacka station-Ölmanäs	43 422	0,4%	1 478	0,5%	29,4	17 259	12 377	72%	0,6%	6	0	0
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	41 239	0,3%	1 087	0,4%	37,9	9 163	8 056	88%	0,3%	5	0	0
767	Snipen - Lindome	13 954	0,1%	323	0,1%	43,3	2	0	0%	0,0%	10	0	0
X3	Särö/Kullavik - Göteborg	403 639	3,4%	8 581	2,8%	47,0	338 796	94 863	28%	11,3%	94	43	43
	Summa	**11 830 527**		**303 895**		**38,93**	**2 999 617**	**918 659**			**906**	**351**	**244**

STADSBUSSTRAFIK

Linjenr halvår 2	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produktion	% av tot tim.produktion	Medel-hastighet	Antal resor	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	3 172 127	60,5%	152 260	59,6%	20,8	2 275 596	243 970	10,7%	68,5%	884	616	478
1	Laholm stadstrafik	177 725	3,4%	6 841	2,7%	26,0					104	68	64
1-14	Falkenberg stadstrafik	561 391	10,7%	26 741	10,5%	21,0	300 037	27 151	9,0%	9,0%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	897 768	17,1%	46 564	18,2%	19,3	461 219	61 889	13,4%	13,9%	300	147	143
1-4	Kungsbacka stadstrafik	436 280	8,3%	22 981	9,0%	19,0	285 486	65 662	23,0%	8,6%	230	105	91
	Summa	**5 245 291**		**255 387**		**21,21**	**3 322 338**	**398 673**			**1 791**	**1 066**	**869**

TÅGTRAFIK

Linjenr	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produktion	% av tot tim.produktion	Medel-hastighet	Antal resor	resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	*Antal dt en vardag*	*Antal dt en lördag*	*Antal dt en söndag*
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	292 763	8,0%	4 030	10,4%	72,6	111 592	-	-	2,3%	7	5	4,5
67	Västtåg Varberg-Borås	174 376	4,8%	1 666	4,3%	104,7	83 850	-	-	1,7%	11,5	7	5
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Götebor	2 687 000	73,5%	26 861	69,3%	100,0	2 660 131	-	-	54,8%	30,5	19	17
101	Västtåg Varberg - Göteborg	100 104	2,7%	1 068	2,8%	93,7	129 787	-	-	2,7%	4	0	0
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	1 239	3,2%	91,8	74 567	-	-	1,5%	7	0	0
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	285 714	7,8%	3 916	10,1%	73,0	1 797 576	-	-	37,0%	58	38	34
	Summa	**3 653 765**		**38 780**		**89,31**	**4 857 503**				**118**	**69**	**61**

BILAGA 2: INFRASTRUKTUR 2021

ÅTERSTÅENDE HÅLLPLATSLÄGEN FÖR TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING

Bokstaven efter hållplatsnamnet är lägesbeteckningen. Inventering pågår för Kungsbacka, klart 2022.

* = endast mindre åtgärd krävs för att uppnå tillgänglighetsanpassning

LAHOLM

På Trafikverkets väg	**På kommunal/enskild väg**
Laholm Brandstationen A	Laholm Altona A
Laholm Brandstationen B	Laholm Blåkulla A*
Veinge station A*	Laholm Blåkulla B
	Laholm Glänninge vårdcentral A*
	Laholm Grönkulla B
	Laholm Industrigatan A
	Laholm Industrigatan B
	Laholm Repslagaregatan A
	Laholm Repslagaregatan B
	Laholm Sologatan B
	Laholms bussterminal B
	Laholms bussterminal C
	Laholms bussterminal D
	Laholms bussterminal E

HALMSTAD

På Trafikverkets väg	
Getingeskolan, 3337, A	Oskarström Bronsgatan, 3060, B
Getingeskolan, 3337, B	Sennan, 3091, A
Haverdalsbro, 3003, A *	Sennan, 3091, B
Kvibille, 3152, A	Trönninge A
Kvibille, 3152, B	Åled Kullavägen, 3052, A
Nissaström, 3133, A	Åled Kullavägen, 3052, B
Nissaström, 3133, B	Åled, 3050, A
Oskarström Bronsgatan, 3060, A	Åled, 3050, B
På kommunal/enskild väg	
Eldsberga Hemgården A	Halmstad Kärleken A

Frösakull A	Halmstad Larsfridsvägen A
Frösakull B	Halmstad Larsfridsvägen B
Frösakull Campingstigen A	Halmstad Lasarettsvägen B *
Frösakull Campingstigen B	Halmstad Linehed A *
Frösakull Erik Staels väg A	Halmstad Linehed B *
Frösakull Erik Staels väg B	Halmstad Lummervägen B
Frösakull Fammarpsvägen A	Halmstad Magnus Stenbocks väg A
Frösakull Fammarpsvägen B	Halmstad Noppvägen A
Frösakull Skeabergsvägen A	Halmstad Noppvägen B
Frösakull Skeabergsvägen B	Halmstad Norra kyrkogården A
Frösakull Villavägen A	Halmstad Norra kyrkogården B
Frösakull Villavägen B	Halmstad Norra Utmarken A
Gullbrandstorp Gullevi A	Halmstad Pihlgården A
Görvik A	Halmstad Pihlgården B
Görvik B	Halmstad Pumpvägen A
Halmstad Abborrvägen A	Halmstad Sannarpsgymnasiet A
Halmstad Bergsgårdsvägen B	Halmstad Sannarpsgymnasiet B
Halmstad Bildhuggarevägen A	Halmstad Skyttevägen A
Halmstad Bildhuggarevägen B	Halmstad Slottsjordsskolan A
Halmstad Byvägen B	Halmstad Slottsjordsskolan B
Halmstad Bäckagårdsvägen C	Halmstad Slottsparken B
Halmstad Bäckagårdsvägen D	Halmstad Sofieberg A
Halmstad Cirkusplatsen A	Halmstad Sofieberg B
Halmstad Cirkusplatsen C	Halmstad Stenalyckan A
Halmstad Flygaregatan B *	Halmstad Stenalyckan B
Halmstad Flygaregatan C	Halmstad Stenen A
Halmstad Flygplats A	Halmstad Sturegymnasiet A
Halmstad Flygstaden A *	Halmstad Sturegymnasiet B
Halmstad Flygstaden B *	Halmstad Södra Andersberg A
Halmstad Flygstaden västra A *	Halmstad Södra Andersberg B
Halmstad Fogdegatan B	Halmstad Tre hjärtans väg A *
Halmstad Frennarp A	Halmstad Tre hjärtans väg B *
Halmstad Frennarpsvägen A	Halmstad Torsgatan A
Halmstad Frennarpsvägen B	Halmstad Torsgatan B
Halmstad Fridhemsparken A	Halmstad Vapnöhöjden A
Halmstad Fridhemsparken B	Halmstad Varpvägen A
Halmstad Furet A	Halmstad Varpvägen B
Halmstad Furet B	Halmstad Väktarevägen A
Halmstad Gamla Kustvägen A *	Halmstad Väktarevägen B
Halmstad Gamla Kustvägen B	Halmstad Åttingsstigen A *
Halmstad Giganten A	Halmstad Åttingsstigen B *
Halmstad Giganten B	Halmstad Örlogsvägen A
Halmstad Grönevångs torg A	Halmstad Örlogsvägen B
Halmstad Grönevångs torg B	Halmstad Östergård A

Halmstad Grönevångsvägen A	Halmstad Östergård B
Halmstad Grönevångsvägen B	Halmstad Östergårdsskolan A
Halmstad Hjortvägen A	Halmstad Östergårdsskolan B
Halmstad Hjortvägen B	Halmstad Östervägen A
Halmstad Jesperslundsvägen A	Haverdal Haverdalsvägen A
Halmstad Järnvägsgatan A	Haverdal Haverdalsvägen B
Halmstad Järnvägsgatan B	Oskarström Björkallén A
Halmstad Klackerupsgatan A	Oskarström Björkallén B
Halmstad Kolastigen A	Skipås A
Halmstad Kolastigen B	Spenshult Övre A
Halmstad Krusbäret A	Trönninge B
Halmstad Krusbäret B	Tylöbäck A
Halmstad Kvarnbacken A	Tylöbäck B
Halmstad Kvarnbacken B	Tylösand Tylöhusvägen A
Halmstad Kvarnbacken C	Tylösand Tylöhusvägen B

HYLTE

På Trafikverkets väg	**På kommunal/enskild väg**
Hyltebruk Bruket A*	Torup station B
Hyltebruk Bruket B*	Unnaryd A*
Rydöbruk A	Hyltebruk Sjukstugan A
Rydöbruk B	Hyltebruk Sjukstugan B
Torup station A	

FALKENBERG

På Trafikverkets väg	
Falkenberg Smedjeholm, 5202, A *	Morups Tånge, 5131, A
Falkenberg Smedjeholm, 5202, B *	Morups Tånge, 5131, B
Glommen Galtåsvägen, 5119, A	Olofsbo södra, 5137, A
Glommen Galtåsvägen, 5119, B	Olofsbo södra, 5137, B
Glommen Sammelsväg, 5117, A *	Ryssa kvarn, 5135, A
Glommen Sammelsväg, 5117, B *	Ryssa kvarn, 5135, B
Hebergs skola, 5049, A	Torsåsen, 5133, A *
Hebergs skola, 5049, B	Torsåsen, 5133, B
Köinge, 5371, A	Vessigebro Stationsgatan, 5405, B.*
Köinge, 5371, B	Vinbergs samhälle, 5086, A
Morup, 5177, A	Vinbergs samhälle, 5086, B
Morup, 5177, B	
På kommunal/enskild väg	

Agerör, 5141, A	Fegen, 5451, A
Agerör, 5141, B	Långås, 5066, A
Falkenberg Falkagårdsvägen, 5572, A	Långås, 5066, B
Falkenberg Falkagårdsvägen, 5572, B	Skogstorp Bånga, 5143, A
Falkenberg Herting, 5532, A	Skogstorp Bånga, 5143, B
Falkenberg Herting, 5532, B	Skogstorp Humlevägen, 5590, A
Falkenberg Hertings kyrka, 5538, A	Skogstorp Humlevägen, 5590, B
Falkenberg Hertings kyrka, 5538, B	Skogstorp Hyacintvägen, 5593, B *
Falkenberg Hjortsberg, 5641, B *	Skogstorp Prästkragevägen, 5589, A
Falkenberg Lerhålan, 5541, A	Skogstorp Prästkragevägen, 5589, B
Falkenberg Lerhålan, 5541, B	Skogstorpsskolan, 5620, A
Falkenberg Ljungholmen, 5642, A	Slöinge Göteborgsvägen, 5029, A
Falkenberg Ljungholmen, 5642, B	Slöinge Göteborgsvägen, 5029, B
Falkenberg Ljungholmsvägen, 5508, A	Ullared Apelskolan, 5334, A
Falkenberg Ljungholmsvägen, 5508, B	Ätran Stationsvägen, 5080, A
Falkenberg Polishuset, 5566, B	Ätran Stationsvägen, 5080, B
Falkenberg Sandslättsvägen, 5539, A	Ätran, 5265, A
Falkenberg Sandslättsvägen, 5539, B	Ätranskolan, 5275, A

VARBERG

På Trafikverkets väg

Bua Pingstkyrkan, 6209, A	Ringhals, 6094, B
Bua Pingstkyrkan, 6209, B	Smea Larsa, 6015, B
Bua skola, 6207, A	Tvååker Grusvägen, 6095, A
Bua skola, 6207, B	Tvååker Grusvägen, 6095, B
Lillebacka, 6114, A	Tvååker Munkagårdsgymnasiet, 6091 A *
Lillebacka, 6114, B	Tvååker Munkagårdsgymnasiet, 6091 B *
Limabacka Brandstation, 6088, A	Väröbacka, 6128, A
Limabacka Brandstation, 6088, B	Väröbacka, 6128, B *
Ringhals, 6094, A	

På kommunal/enskild väg

Jonstaka, 6508, A *	Varberg Göingegården, 6028, A *
Jonstaka, 6508, B *	Varberg Göingegården, 6028, B *
Kuragård, 6527, A	Varberg Håstens torg, 6592, A
Kuragård, 6527, B	Varberg Håstens torg, 6592, B
Lindbergs skola, 6359, A *	Varberg Håstensskolan, 6599, A
Ringhals, Vakten, 6105, A	Varberg Håstensskolan, 6599, B
Ringhals, Vakten, 6105, B	Varberg Karlbergsvägen, 6543, A
Ringhals, Vakten, 6105, C	Varberg Karlbergsvägen, 6543, B
Ringhals, Vakten, 6105, D	Varberg Kurorten Apelviken, 6586, A
Ringhals, Vakten, 6105, E	Varberg Lassabacka norra, 6640, B *

Ringhals, Vakten, 6105, F	Varberg Lassabacka södra, 6633, A
Strandbackavägen, 6510, A	Varberg Lindbergsvägen, 6608, A *
Träslövsläge Badplatsen, 6515, A *	Varberg Lindbergsvägen, 6608, B *
Träslövsläge Fiskebåtsvägen, 6647, A	Varberg Peder Skrivares skola, 6635, A
Träslövsläge Jungmansvägen, 6513, A	Varberg Peder Skrivares skola, 6635, B
Träslövsläge Nygårds camping, 6511, A	Varberg Peder Skrivares skola, 6635, C
Träslövsläge Relingvägen, 6646, A *	Varberg Polishuset, 6532, A
Träslövsläge Rockavägen, 6669, A	Varberg Polishuset, 6532, B
Träslövsläge Storgatan, 6523, A	Varberg Rosenfred, 6503, A
Träslövsläge Tallåsen, 6512, A	Varberg Rosenfred, 6503, B
Träslövsläge Åhsvägen, 6499, A *	Varberg Rosenfredsskolan, 6525, A
Träslövsläge Ålvägen, 6675, A	Varberg Rosenfredsskolan, 6525, B
Träslövsläges hamn, 6524, A *	Varberg S:t Jörgens kapell, 6560, A
Träslövsläges kyrka, 6519, A	Varberg S:t Jörgens kapell, 6560, B
Varberg Birger Svenssons väg, 6531, A	Varberg Sjukhuset, 6544, A *
Varberg Birger Svenssons väg, 6531, B	Varberg Sörse, 6506, A *
Varberg Bolmen, 6542, A	Varberg Sörse, 6506, B *
Varberg Bolmen, 6542, B	Varberg Valen, 6661, A
Varberg Breared, 6617, A	Varberg Valen, 6661, B
Varberg Breared, 6617, B	Varberg Vrångagatan, 6516, A *
Varberg Brunnsberg södra, 6568, A	Varberg Vrångagatan, 6516, B *
Varberg Brunnsberg södra, 6568, B	

EXEMPEL - OMBYGGDA HÅLLPLATSLÄGEN

Cirkusplatsen, Halmstad kommun




Askome, Falkenberg kommun




11. SAMRÅDSREDVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2023

Hallandstrafikens styrelse beslutade 2022-03-31 att översända Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2022-06-01 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

KUNGSBACKA KOMMUN

1

Kungsbacka kommun är positiva till de utökningar i trafikutbudet som föreslås i planen för 2023 som för Kungsbackas del innebär att bostadsområdet Tölö Ängar trafikeras. Kommunen ser också positivt på att ett första steg därmed tas mot en första etapp av kommande utveckling av stadsbusstrafiken när Hedeleden står klar och ny stadslinje kan ansluta till och från Hede station.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Kungsbacka kommun saknar i planen för 2023 trafikering till Kungsbacka badhus som kommunen har haft samtal med Hallandstrafiken om för att finna en lösning kring utan att en omfördelning behöver ske. En lösning för trafikering till Kungsbacka badhus behöver komma med i Kollektivtrafikplanen för 2023.

Kommentar: Kungsbacka sporthall och badhus är placerat cirka 300 – 400 meter från hållplats Teatergatan. Hallandstrafiken ser nackdelar med att låta befintlig Stadsbusslinje 3 trafikera via badhuset, detta utifrån att restiderna förlängs för alla övriga resenärer som inte har målpunkten badhuset. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog i frågan hur badhuset ska trafikeras, med mål att öka attraktiviteten för kollektivtrafiken.

Åtgärd: Nej

3

Kungsbacka kommun vill även återigen påtala behovet av ny busslinje i det västra pendlingstråket, Onsala, Vallda till västra Göteborg. Detta är ett stråk med hög andel biltrafik och få som väljer kollektivtrafik då resetidskvoten är orimligt hög. En ny busslinje här hade gett både miljövinster och minskat antalet bilar på den hårt belastade 158:an, vilket i sin tur möjliggör kollektivtrafikens framkomlighet.

Kommentar: Onsala och Vallda är kategoriserade som mycket starka stråk enligt det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken på Onsalahalvön utgörs av en väl utbyggd regionbusstrafik vilken är kopplad till tågtrafiken utmed Västkustbanan. Här synliggörs vikten av en snabb och konkurrenskraftig busstrafik med hög prioritet i gatuutrymmet. Även Hallandstrafiken uppmärksammar pågående samverkansprojekt ”kollektivtrafikens framkomlighet i Kungsbacka stad”.

Åtgärd: Nej

4

Vi ser att fler och fler väljer att resa kollektivt efter att pandemins restriktioner dragits tillbaka, vilket är mycket glädjande. För att möta ett ökat antal resande är det viktigt att ta höjd för en ökad kapacitet varför vi återigen vill påtala vikten av fler tågstopp på Åsa Station.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

5

I utblicken för 2024–2025 saknar Kungsbacka kommun en beskrivning av hur utveckling av Kungsbackas kollektivtrafik kommer ske, både för stadsbusstrafiken och för regionbusstrafiken. Att Halland växer innebär ökat resbehov och för Kungsbacka kommun som har störst andel utpendling men också stor andel inpendling saknas helt en plan för 2024–2025.

Kommentar: Behovet av en utbyggd kollektivtrafik är stor i hela länet vilket beskrivs i utblicken 2024–2025. Kungsbacka inkluderas utifrån beskrivning av en fortsatt utbyggd tåg och busstrafik.

Åtgärd: Nej

6

Kungsbacka kommun vill även lyfta fram det pågående samverkansprojektet ”Kollektivtrafikens framkomlighet i Kungsbacka Stad” som kommer att vara värdefullt för framtidens kollektivtrafik på lång sikt.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

VARBERGS KOMMUN

1

Varbergs kommun välkomnar satsningarna på kollektivtrafik i de nordöstra delarna av kommunen med utökad trafik till Kungsäter som ett positivt första steg. Den fortsatt låga turtätheten kommer dock med största sannolikhet inte få fler att välja kollektivtrafiken framför bilen utan åtgärden kommer främst gynna dem som inte har tillgång till bil och endast är hänvisade till kollektivtrafiken. Varbergs kommun vill därför ha en fortsatt dialog kring hur kollektivtrafiken till denna del av kommunen kan fortsätta utvecklas.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Varbergs kommun efterlyser även att satsningar som togs bort på grund av pandemin och dess effekter åter aktualiseras. För Varberg handlar det främst om utökad tågtrafik på Västkustbanan genom satsningen på utökad helgtrafik med Västtåg Varberg-Göteborg samt fler och längre tåg generellt. Önskvärt vore även fler avgångar kvällstid för att fler ska kunna utnyttja utbuden i norra Halland och Göteborg.

Kommentar: Behovet av en fortsatt utbyggd kollektivtrafik är stor i hela länet vilket beskrivs i utblicken 2024 – 2025.

Åtgärd: Nej

3

Kommunen ser även positivt att ett behov av att utveckla närtrafiken har identifierats. Utöver detta har det innan pandemin aviserades om ett större översynsarbete av hela regionbusstrafiken utöver närtrafiken. Kommunen vill att även detta arbete återupptas. Varbergs kommun deltar gärna i arbetet med utvecklingen av såväl närtrafiken som regionbusstrafiken i stort. Ett exempel på behov som Varbergs kommun ser är utökad trafik till Veddige via Trönninge-Lindberg-Tofta

Kommentar: Hallandstrafiken ställer sig frågande till förslag om förlängda restider till Veddige genom att återta tidigare körväg inom Trönninge och Tofta (ny körväg via Varbergs Nord). Viskadalsstråket är ett utpekat starkt stråk vilket trafikeras av tåg och buss med dess inriktning att avgångarna ska komplettera varandra. Trönninge trafikeras av Stadsbusslinje 2 och ingår i ett starkt lokalt kollektivtrafikstråk.

Åtgärd: Nej

4

Inom utblicken har två trafikeringsförändringar i Varberg identifierats, ändrad trafikering i Träslövsläge och utökad stadstrafik i Trönninge. Kommunen ser mycket positivt på dessa då förändringarna kommer att ge bättre tillgänglighet till kollektivtrafiken i Trönninge och bättre restidskvot mellan kollektivtrafik och bil i Träslövsläge.

Kommentar: Synpunkterna noteras
Åtgärd: Nej

5

Nytt för årets kollektivtrafikplan är att Hallandstrafiken redogör för en långsiktig plan för tidtabellsskiften. För Varbergs kommun har datum för övergång vid vårterminens läsårsslut inneburit att läsårsdagar sträckt sig in på sommarperioden. Detta har i sin tur inneburit merkostnader för skolskjutsen. Kommunen har förståelse och kan se fördelarna med förutsägbara övergångar till och från sommartidtabellen. Samtidigt som kommunen är beroende av skolskjuts med kollektivtrafik måste kommunen även när den beslutar om läsårstider förhålla sig till den regleringen om lärotider som framgår av skolförordningen (2011:185). Det är därför av största vikt att perioden för sommartidtabell inte utökas. Det är även önskvärt att Samtrafikägarnas referenskommitté i sitt arbete med kommande skiften tar hänsyn till hur helgdagar ligger under aktuellt år då detta påverkar kommunens möjlighet att lägga ut skoldagar och lovdagar under läsåret. Varbergs kommun har emellertid också förståelse för att tidtabellskiften är mycket svåra att åtgärda då de sätts för det europeiska transportsystemet. Kommunen önskar därför en fortsatt och utvecklande dialog med Hallandstrafiken i frågan.

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar behovet av en fortsatt och utvecklad dialog i frågan.

Åtgärd: Nej

6

Det är positivt att det i samband med uppgraderingarna av hållplatser skett en större inventering av samtliga hållplatslägen, och att detta resulterat i en sammanställning av graden av tillgänglighetsanpassningar i länet. Vidare är det positivt att tillgänglighetsanpassning av hållplatser fortsätter och att det finns en avsikt att samordna detta om det planeras andra åtgärder vid en hållplats, så som byggnation av cykelvägar eller ombyggnad av korsningar.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

7

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om en prognos för arbetet framåt hade presenterats. Varbergs kommun arbetar aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 15 hållplatser. Det är dock tydligt att kommunen inte kommer hinna med att åtgärda alla identifierade hållplatser varför målet i Varberg inte kommer vara uppnått till 2025. Till detta kommer att de ovan beskrivna nysatsningarna i stadstrafiken i Träslövsläge och Trönninge också kommer att kräva utbyggd infrastruktur.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

FALKENBERGS KOMMUN

1

Heberg är i kommunens översiktsplan utpekad nod vilket innebär att orten ska ha goda kommunikationer. Att kollektivtrafiken utvecklas med utökad turtäthet till och från Heberg är därmed i linje med kommunens översiktliga planer. Utmed Långasandsvägen finns två planuppdrag där detaljplanearbete påbörjats under första kvartalet 2022, ett för fastigheten Eftra 3:3 där syftet är att pröva förutsättningarna för bostäder och service samt ett för Risarp 1:42 med syftet att pröva förutsättningarna för bostäder. Kommunen vill uppmärksamma Hallandstrafiken på att nämnda planuppdrag på sikt kan komma att påverka behovet av kollektivtrafik i området. I övrigt har inte kommunen någonting att påpeka gällande omfördelningen av trafiken. Kartan som illustrerar trafikförändringen bör dock förtydligas så det framkommer vilken busslinje som tillhör vilken färg samt att det framkommer av kartan att 509 får en förlängd resväg.

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens planer gällande fler bostäder utmed Långasandsvägen. Linjenätet utanför kollektivtrafikstråken, där linje 509 ingår, styrs till stor del av grund- och gymnasieelevers resor till och från studier. Hallandstrafiken ser positivt på att justera linjesträckningen för linje 509 med trafikering utmed Långasandsvägen. Detta är dock förknippat med samplanering mellan bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafikplanering där exempelvis framkomlighet och vändmöjligheter behöver tillses för regionbuss.

Åtgärd: Nej

2

Falkenbergs kommun ser ett behov av en översyn av kollektivtrafiken med syftet att fler busslinjer ska trafikera via järnvägsstationen, alternativt med stationen som start- och slutdestination. I en sådan översyn bör kollektivtrafiken till kommunens befintliga och framtida verksamhetsområden säkerställas och ges en koppling till järnvägsstationen.

Kommentar: Hallandstrafiken ställer sig positiva till en gemensam översyn av kollektivtrafiken med syftet att fler busslinjer trafikerar via järnvägsstationen. Även Hallandstrafiken kan se fördelar med att fler busslinjer trafikerar via järnvägsstationen. Då med förutsättning att resan via tågstationen inte innebär förlängda restider för de resenärer som har målpunkter i centrala Falkenberg.
Hallandstrafiken ser med fördel att en sådan översyn inkluderar framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, både vid järnvägsstationen och på sträckor som förbinder denna med centrala Falkenberg.

Åtgärd: Nej

3

Kommunen ser även ett behov av trafikering till Skrea strand och Strandbadet och att områdena likaså ges en koppling till järnvägsstationen. Linje 12 med slutdestination Falkenberg Kattegattcenter kan förslagsvis förlängas till områdena.

Kommentar: Linje 12 trafikeras idag med åtta turer per vardag och riktning. Turerna är främst anpassade för resor till och från verksamhetsområdet på Bacchus. Fler bostäder tillsammans med utökade verksamhetsetableringar i området ligger till grund för en översyn av utbudet vilket behöver hanteras inom Kollektivtrafikplanens utblick.
Hallandstrafiken ser svårigheter med att förlänga linje 12 utmed Skrea strand/Klittervägen, detta då det medför förlängda restider för de som har slutdestination vid busshållplats Kattegattcenter. Hallandstrafiken ser fördelar med att hållplats Kattegattvägen får en tydligare koppling till Skrea strand vilket då är förknippat med bebyggelseplanering.

Åtgärd: Nej

4

Kommunen vill även påpeka att kollektivtrafiken till Ullared från Fegen/Ätran och Svenljunga behöver förstärkas för att underlätta arbetsresor kvällstid och helger. Här kan tilläggas att bussbytet vid hållplats Älvsered för linje 360 och 560 bör förbättras.

Kommentar: Synpunkten om förstärkt busstrafik kvälls- och helger noteras. Hallandstrafiken ser kontinuerligt över väntetiderna för bussbyten i Älvsered. Dock ska här nämnas att både linje 360 och 560 styrs av flera andra resbehov, då främst i Borås respektive Falkenberg. Linje 560 mellan Ullared och Älvsered styrs av linjerna 555 och 556 i Falkenberg för smidiga byten. De sistnämnda linjerna har flera resbehov att tillgodose, såsom öppettider på Gekås, byten till tåg vid järnvägsstationen, gymnasieskolans start- respektive sluttider, samt bussbyten för vidare resa i centrala Falkenberg.

Åtgärd: Nej

5

Slutligen vill kommunen framhålla till kommande planering att dagens antal stopp på Västkustbanan ska bibehållas för att prioritera korta restider.

Kommentar: Tågtrafiken utvecklas genom att parallella tågsystem erbjuds med tåg i olika hastighet och uppehållsbild vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Vid tidpunkt då viktig järnvägsinfrastruktur finns på plats (ex Varbergstunnel, Västlänken) är inriktningen att Öresundstågen har färre stopp jämfört idag.

Åtgärd: Nej

6

(. . .) önskemål om att Hallandstrafiken startar en busslinje mellan Falkenberg och Hylte kommun för att gynna studie- och arbetspendling och skapa en koppling till HNJ-banan, samt utökar bussförbindelser från Falkenberg till Långasand [och] mellan Hylte och Ullared.

Kommentar: Kollektivtrafikens utbud i form av bussar och tåg trafikerar i identifierade kollektivtrafikstråk vilket följer intentionerna i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Linjenätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av grund- och gymnasieelevers resor till och från studier.
Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. 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.
Busstrafik till Långasand – se tidigare kommentar

Åtgärd: Nej

HALMSTAD KOMMUN

1

Halmstad berörs av en förändring under 2023, omfördelning av linje 330 mellan Harplinge-Halmstad. Det är positivt ur resandeperspektiv att slippa byte i Haverdalsbro med vissa avgångar och att bussen kör samma sträcka konsekvent. Detta gör kollektivtrafiken mer lättförståelig och pålitlig. En negativ effekt kan dock bli att arbetspendlare från Harplinge med arbetsplats på Flygstaden får det svårare att
resa kollektivt, då linjen inte längre kommer köra denna väg. Längre restid gör kollektivtrafiken mindre attraktiv och kan leda till att fler väljer att ta bilen istället.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

I övrigt ser Halmstads kommun det som viktigt att ”justering till nytt normalläge” under utblick mot 2024–2025 inte innebär ett försämrat kollektivtrafikutbud för kommunens invånare, då Halmstad har ett tydligt mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer framöver.

Kommentar: Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken enligt fastställda principer och riktlinjer. Hallandstrafiken och Halmstad kommun har samsyn utifrån målbild om att öka andelen kollektivtrafikresenärer.

Åtgärd: Nej

HYLTE KOMMUN

1

I Hallandstrafikens förslag till omfördelning av busslinjer i Hylte kommun föreslår de att linje 410 mellan Halmstad och Hyltebruk kortas ned till att endast trafikera Torup – Kinnared – Hyltebruk. Utbudet föreslås istället utökas från 4,5 till 10 dubbelturer per vardag på den nya tänkta linjesträckningen. För att kompensera för de turer som försvinner till och från främst Torup från linje 410, föreslår Hallandstrafiken att linje 401 utökas med 1,5 dubbelturer per vardag under högtrafik för att komplettera resmöjligheter.

Hylte kommun ställer sig positiv till förslaget då effekten av omfördelningen blir ett utökat utbud från Rydöbruk samt Hyltebruk. Eftersom det innebär dubbelt så många dubbelturer för Torup – Kinnared – Hyltebruk samt ytterligare 1,5 dubbelturer Torup – Rydöbruk – Hyltebruk.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Hylte kommun ser positivt på att Hallandstrafiken inför 2024–2025 vill utveckla närtrafiken
På landsbygden.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

3

Hylte kommun vill även påvisa vårt behov av förbättrad tågtrafik mellan Hylte kommun och Halmstad. Därtill vår önskan om att det inrättas busstrafik mellan kommunen och Falkenberg samt att kollektivtrafikförbindelserna med Gislaved utvecklas.

Kommentar: Kollektivtrafikens utbud i form av bussar och tåg trafikerar i identifierade kollektivtrafikstråk vilket följer intentionerna i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Linjenätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av grund- och gymnasieelevers resor till och från studier. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. 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. Hallandstrafiken instämmer utifrån behovet att utveckla kollektivtrafiken mellan Hylte och Gislaveds kommun. Trafikeringen består av Krösatåg och regionbusslinje 432. Linje 432 har som uppgift att tillgodose resbehovet för gymnasielever till och från studier i Gislaved samt möjliggöra arbetspendling mellan Hyltebruk, Smålandsstenar och Gislaved. Hallandstrafiken har blivit uppmärksammade på förändrat resbehov härlett till Gnotecs etablering i Hyltebruk.

Åtgärd: Ja. Linje 432 förlängs till Gnotecs anläggning i Hyltebruk.

LAHOLMS KOMMUN

1

Kollektivtrafikplan 2023 är ett ambitiöst dokument som både sammanfattar värdet av kollektivtrafiken som samhällsservice, synliggör effekterna av pandemin på resandemönster samt miljöpåverkan utifrån trafiksystemet. Kultur- och utvecklingsnämnden finner kollektivtrafikplan 2023 att vara väl genomarbetad och konsekvent men finner det nödvändigt att kommentera på delar av de prioriteringar som planen ger uttryck för som finns sammanfattade i tjänsteskrivelsen.

Kommentar: Synpunkterna noteras

Åtgärd: Nej

2

Stationspendeln. Kultur- och utvecklingsnämnden ser oerhört positivt på införandet av stationspendeln (linje 1) inom Laholms tätort. Detta har möjliggjort ett ökat kollektivt resande för personal inom förvaltningen och skapar möjlighet att kompetensförsörja Laholms kommuns organisation från ett större omland. Fortsatt finns dock utmaningar i synkroniseringen mellan ankommande/avgående tåg och stationspendeln. Det är ofta förekommande att bussen lämnar stationen innan tåget ankommer alternativt innan resenärer hunnit ta sig från tåget till bussens hållplats. Detta sker givetvis främst när tåget av någon anledning avviker från tidtabell. Detta undergräver förtroendet för kollektivtrafiken som resesätt och skapar ett betydande produktionsbortfall inom kommunens/förvaltningens verksamhet då personal som borde varit på arbetsplatsen blir strandsatta på stationen.

Kommentar: Hallandstrafiken är medvetna om de utmaningar som infunnit sig sedan starten juni 2020 gällande synkronisering mellan bussar och tåg. Hallandstrafiken vidtar löpande åtgärder för att säkerställa de viktiga bytena mellan bussar och tåg vid Laholms tågstation.

Åtgärd: Nej

3

Framtidsspaning. Markarydsbanan och de planerade tågstoppen i Veinge och Knäred nämns inte inom ramen för kollektivtrafikplanen vilket givetvis antyder att ingen trafik kommer att ske på den banan under perioden fram till 2025. Kultur -och utvecklingsnämnden uppmanar Hallandstrafiken att i kollektivtrafikplanerana kontinuerligt lägga in ett avsnitt om framtidsspaning som tar avstamp i kommande infrastrukturella satsningar samt planerad befolkningsutveckling med mera inom de halländska kommunerna. I kollektivtrafikplan 2023 beskrivs hur planeringscykeln för kollektivtrafiken är ca 1,5 år från planering till ändring av prioriteringa/rutter men en kommuns planeringshorisont sträcker sig avsevärt längre än så och Hallandstrafikens ambitioner/planering är en betydande del av uppbyggnaden av ett hållbart samhälle. En skolas, fritidsgårds eller idrottsanläggnings placering är avhängig på möjligheterna till kollektivt resande till platsen och en långsiktig framåtblick avseende kollektivtrafiken hade därför varit en viktig planeringsförutsättning för kommunen.

Kommentar: Den långsiktiga framåtblick kommunen eftersöker beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammets kapitel 5 - kollektivtrafikstråk i Halland. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida. Behovet av en utvecklad samverkan och

samplanering där bebyggelse- infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger ihop, beskrivs i kapitel 7 – samplanering och ansvarsfördelning.

Åtgärd: Nej

4

Buss 225. Kultur- och utvecklingsnämnden ser mycket positivt på utökningen av turtätheten inom ramen för Buss 225. Buss 225 utgör även skolskjuts för de elever vid Osbecksgymnasiet som bor i kustområdet (Skummeslövsstrand, Mellbystrand med flera) och eleverna har under flera år efterfrågat en utökning och anpassning av turtätheten. Kultur- och utvecklingsförvaltningen tycker dock att det är olyckligt att utökningen sker på bekostnad av kollektivtrafiktillgänglighet inom kommunens nordvästra delar (Genevad med flera) genom omläggning/nedläggning av direktlinjer inom det området. När de utökade trafiken på linje 225 planeras vil kultur- och utvecklingsnämnden betona att hänsyn måste tas till ungdomars/ gymnasieelevers transportbehov för att skapa möjligheter till en meningsfull fritid, personlig utveckling och ett starkt socialt liv. Vi förutsätter att planeringen av den nya turlistan för buss 225 sker i direkt samråd med de intressegrupper som direkt utnyttjar linjen för sin mobilitet, exempelvis elevråden på Osbecksgymnasiet och Lagaholmsskolan. Bland de synpunkter från eleverna som bör vara utgångspunkter för planeringen är
- Busstider som överensstämmer med undervisningens förläggande på skolorna och inte medför väntetider på mer än 30 minuter i samband med skoldagens början eller avslutning.
- Kapacitetsdimensionering som innebär att alla elever får plats på den tur de behöver ta till sin undervisning och kan resa på ett säkert sätt, sittandes och med bälte knäppt.

Kommentar: Förslaget innebär fler turer via/inom Genevad och Veinge, tätorter som idag inte trafikeras av snabbussen. Prioritering av linje 225 sker i ordningen byte till tåg mot Halmstad vid Laholms tågstation, skola/gymnasium och arbete i Laholm, därefter passningar till bussar i Laholm samt bussar och tåg vid Båstad station. Förslaget innebär en kraftig utökning av utbudet i stråket vilket skapar bättre förutsättningar att tillmötesgå de olika resbehoven.

Åtgärd: Nej

5

Segregation. Kultur- och utvecklingsförvaltningen saknar i kollektivtrafikplan 2023 ett resonemang om Hallandstrafikens roll i att skapa ett jämlikt samhälle som gör det möjligt för ungdomar boende utanför huvudorten att ha en aktiv fritid. Att ungdomar (och andra som är beroende av kollektivtrafik) som är boende på landsbygden och utanför detaljplanelagt område blir hänvisade till egna transportlösningar är en prioritering som kultur- och utvecklingsnämnden har stor förståelse för. Men den föreslagna kollektivtrafikplanen adresserar på inget sätt ungdomars behov av att kunna delta i aktiviteter utanför skoltid eller arbetssökandes möjligheter att ta jobb på andra orter och/eller delta i dagliga aktiviteter för att stärka deras anställningsbarhet. Ur ett ungdomsperspektiv är det avgörande att ha möjlighet att stanna kvar efter skolan och delta i sociala aktiviteter eller att senare på kvällen ha möjlighet att självständigt delta i fritidsgårdens, idrotts- eller kulturföreningens aktiviteter för att skapa en god fysisk och psykisk hälsa. I dagsläget förstärks segregationsmönster genom att resurssvaga ungdomar i ytterområden saknar möjlighet att delta och bygga nätverk då kollektivtrafiken inte stöttar deras deltagande. Samma situation gäller för de personer som befinner sig utanför arbetsmarknaden och är beroende av ekonomiskt bistånd. Dessa är till största delen hänvisade till kollektivtrafiken och i många fall saknas möjligheten att dela [delta] i de aktiviteter som är obligatoriska för att uppbära ekonomiskt bistånd med hänvisning till att de inte har möjlighet att ta sig till aktiviteten. Kultur- och utvecklingsnämnden vill därför uppmana Hallandstrafiken att i Kollektivtrafikplan 2023 och kommande kollektivtrafikplaner lägga till ett segment om kollektivtrafikens roll i

att förebygga och åtgärda segregation i samhället samt att skapa en långsiktig plan för hur Hallandstrafiken stegvis skall utveckla servicen till Laholms kommuns/kommunernas yttre tätorter och på så sätt bidra till att skapa ett mer hälsosamt, jämlikt och resurseffektivt samhälle.

Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med en grundläggande resmöjlighet för hela länet. I kollektivtrafikplanens utblick beskrivs behovet av en fortsatt utbyggd buss- och tågtrafik samt behovet av en fortsatt utvecklad Närtrafik. Sedan det nuvarande Trafikförsörjningsprogrammet beslutades har en ny Regional utvecklingsstrategi och en strategi för Hållbar tillväxt antagits. I dessa dokument framhålls ett tydligare fokus på barn och unga. Inför nästa Trafikförsörjningsprogram har ett arbete påbörjats med att kartlägga vilka analyser som bör tas fram där barn, unga och äldres resande kommer vara viktiga målgrupper.

Åtgärd: Nej