

Falkenberg
2020-06-22

Kollektivtrafikplan 2021 med utblick 2022–2023

Hallandstrafikens styrelse fattade beslut om Kollektivtrafikplan på styrelsesammanträde 22 juni 2020. Föreslagna trafikförändringar för 2021 vilka redovisas i kapitel 5 justeras enligt följande:

- | | |
|------------------------------------|---|
| • Västtåg Varberg – Göteborg | utgår |
| • Öresundståg Köpenhamn – Halmstad | utgår |
| • Linje 62 Halmstad | genomförs, omDispositionering av trafik |
| • Krösatåg HNJ testperiod | för övervägande, ej beslutad |

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige ställer krav på en väl fungerande kollektivtrafik. Pågående pandemi har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande och intäkter samtidigt som kollektivtrafiken som viktig samhällsfunktion fortsatt ska upprätthållas.

Med anledning av den ekonomiska situation som har uppstått ser Hallandstrafiken inga möjligheter att utöka trafiken under 2021. Parallellt pågår en dialog med Region Halland om behovet av ytterligare kostnadsbesparingar utifrån den budget som fastställs av Regionfullmäktige.

Hur resandet kommer att se ut efter Corona vet ingen, det enda vi vet är att samhället kommer se annorlunda ut där exempelvis den ökade digitaliseringen tillsammans med att fler väljer att omskola sig kommer att påverka behovet av att resa. Framtida anpassningar av utbudet kommer högst sannolikt att behöva genomföras.



Gösta Bergenheim, Ordförande



Andreas Almquist, VD



Per Persson, vice Ordförande

Stencé

HALLANDSTRAFIKEN AB

Kollektivtrafikplan 2021 med utblick 2022-2023

Antagen i Hallandstrafikens styrelse
2020-06-22

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	2
2. Inledning	3
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland	3
Vad är Kollektivtrafikplan	3
3. Mål för kollektivtrafiken i Halland	4
Övergripande mål	4
Hallandstrafikens mål	5
4. Utveckling under 2019	5
Marknadsandel	7
Resande	7
Nöjdhet	14
Miljö	15
Övriga aktiviteter	16
5. Kommande aktiviteter 2021-2023	21
Trafikförändringar 2021	21
Trafikförändringar 2022-2023	23
Övriga aktiviteter	24
6. Ekonomi	27
7. Särskild kollektivtrafik	28
8. Bilagor	31
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2019	31
Bilaga 2: Infrastruktur 2019	34
Exempel på tillgänglighetsanpassade hållplatser	34

1. Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2021 med utblick 2022–2023 är den nionde i sitt slag som arbetats fram av Hallandstrafiken på uppdrag av Region Halland som är Regional Kollektivtrafikmyndighet. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. För att stödja en social hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken.

Ett prioriterat mål för Hallandstrafikens verksamhet är att nå en ökad marknadsandel. Uppföljning av utfallet görs för en rad olika nyckeltal inom delmålen förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet. Marknadsandelen för 2019 hamnade på 18,1 procent vilket är på samma nivå som 2018. Resandeutveckling visar på en positiv utveckling med 2,1 procent. När det gäller nöjdheten ligger denna oförändrad gentemot tidigare år och målbilden uppnås därför inte.

Under 2021 föreslås trafiksatsningar för 6,4 miljoner kronor netto. Bland annat föreslås helgtrafik med Hallandstågen på sträckan Varberg – Göteborg, förtätning av Öresundstågstrafiken på sträckan Helsingborg – Halmstad samt utökad busstrafik på Söder i Halmstad. En fortsatt upprustning av kollektivtrafikens infrastruktur genom ombyggnation av hållplatser och utbyte av väderskydd är också prioriterat. Även inom områdena försäljning, marknad och kommunikation läggs ytterligare resurser för att lyfta kännedomen och kunskapen om kollektivtrafiken som resalternativ.

2. Inledning

Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland

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

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

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

Vad är Kollektivtrafikplan

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

3. Mål för kollektivtrafiken i Halland

Övergripande mål

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

Under 2016 antogs det nu gällande Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland vilket är det andra i sin ordning. I trafikförsörjningsprogrammet finns fastställda mål och principer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas i Halland. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från prioriteringar och mål i den Regionala utvecklingsstrategin samt Tillväxtstrategin. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken. En revidering av det regionala Trafikförsörjningsprogrammet pågår under 2020.



Styrande dokument för kollektivtrafiken i Halland

Hallandstrafikens mål

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

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

Måluppföljning

Årlig uppföljning av målen finns för marknadsandel, resandeutveckling och nöjdhet. I juni 2020 i samband med nya trafikavtal buss påbörjas mätning av kundupplevd punktlighet ombord på våra bussar. Att kunna mäta och följa upp punktligheten i busstrafiken är ett prioriterat område som Hallandstrafiken arbetar aktivt med.

Sett till utvecklingen under 2019 kvarstår marknadsandelen på samma nivå som föregående år, sett över tid har marknadsandelen ökat kraftigt. Resandeutveckling visar på en positiv utveckling med en ökning på drygt 2 procent. När det gäller nöjdheten ligger denna oförändrad gentemot tidigare år och målbilden uppnås därför inte. Hallandstrafikens succesiva förbättringsarbete med mål om att skapa "världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna" ligger till grund uppsatt målbild.

Nyckeltal	Mål 2019	Utfall 2019	Mål 2020	Mål 2021	Mål lång sikt
Marknadsandel	19,0%	18,1%	19,0%	19,5%	25%
Resandeutveckling	+5,0%	+2,1%	5,0%	3,0%	3,0%
Nöjdhet					
• Kund	70%	59,6%	70%	70%	85%
• Allmänhet	60%	51,5%	60%	60%	80%
• Senaste resan	85%	80,5%	85%	85%	90%

4. Utveckling under 2019

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

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

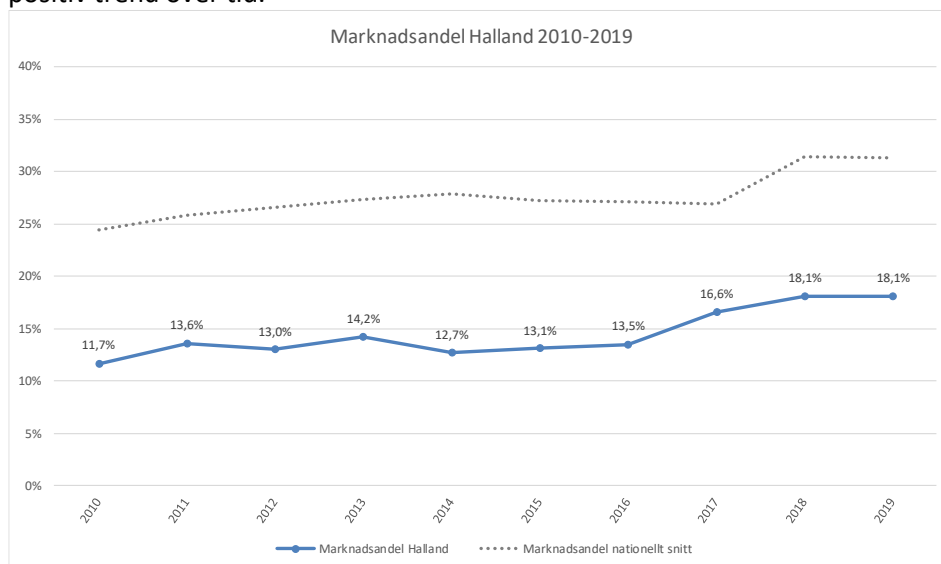
- Två nya dubbelturer mitt på dagen Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västtåg Kungbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Fler helgturer på HNJ-banan (3-årigt projekt)
- Tillåtet att stiga på genom bussens alla dörrar på linje 10 i Falkenberg med syftet att korta restiden och förbättra punktligheten.

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

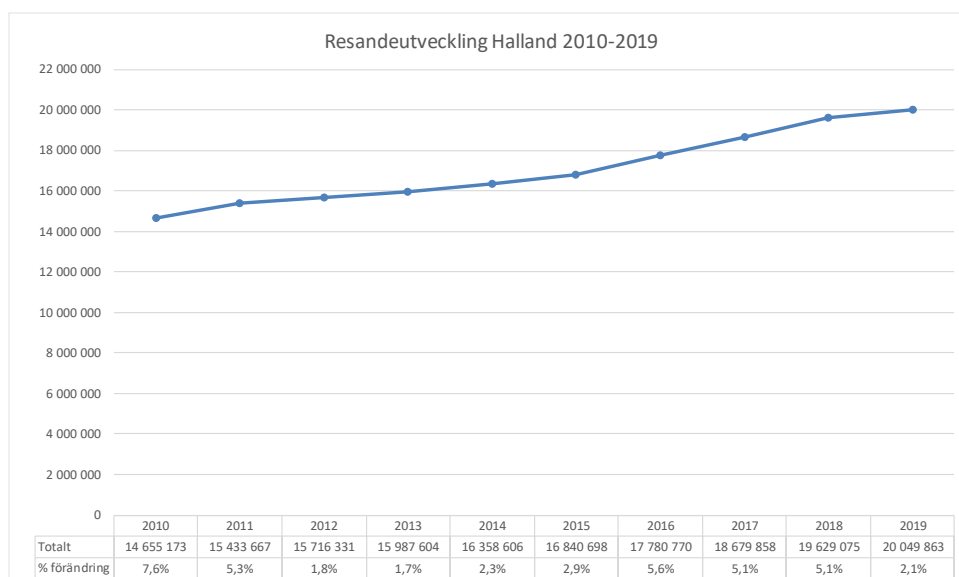
Marknadsandel

Ett prioriterat mål för Hallandstrafikens verksamhet är att nå en ökad marknadsandel. Marknadsandelen för 2019 hamnade på 18,1 procent vilket är på samma nivå som 2018 vilket innebär att målet om 19 procent för året inte uppnås. Marknadsandelen, dvs andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, har en fortsatt positiv trend över tid.

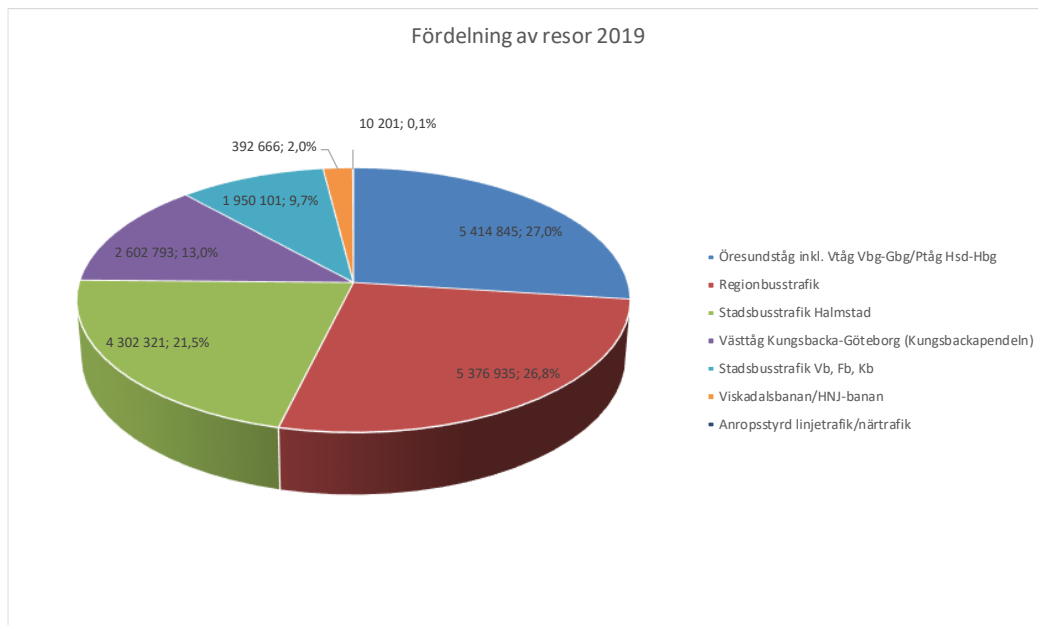


Resande

Resandeutvecklingen var fortsatt positiv under 2019, men mattades av något. En stor påverkansfaktor går att härleda till att den statliga subventioneringen av Sommarlovskort för ungdomar försvann 2019. Något som gjorde att resandet minskade under sommarmånaderna. Antalet inställda tåg bedöms också ha påverkat resandeutvecklingen negativt. Vid jämförelse 2019 med 2018 ökade resandet med 2,1 procent. De tre föregående åren ökade resandet med över 5 procent per år. Under 2019 genomfördes 20,0 miljoner resor med buss och tåg i Halland. Sett i det längre perspektivet, dvs 2019 jämfört 2010, är det framförallt tågtrafiken på Västkustbanan samt stadsbusstrafiken som bidragit till den positiva resandeutvecklingen.



Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg (Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) samt Halmstad stadsbuss för ungefär tre fjärdedelar av resandet. Återstående fjärdedel utgörs främst av Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln) samt övrig stadsbusstrafik. Resandet på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) och Viskadalsbanan är förhållandevis litet sett till totalen med 2,0 procent av resorna.



Tågtrafik

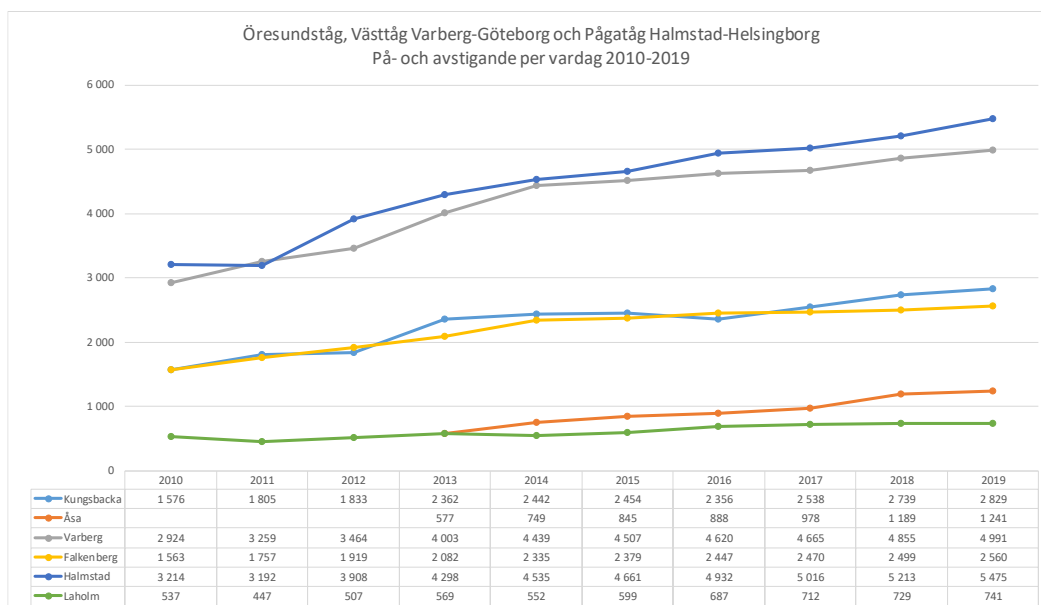
Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Västkustbanan utgörs huvudsakligen av Öresundståg Göteborg-Halland-Malmö/Köpenhamn och Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln). Från december 2015 finns också Pågatåg mellan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

Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

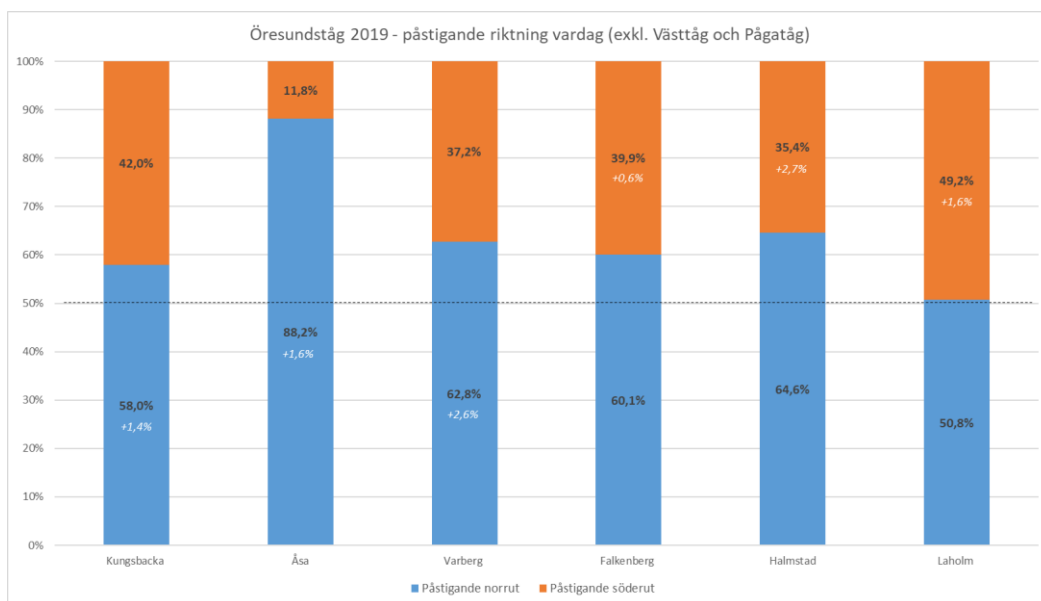
Under 2019 genomfördes ca 5,4 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2018 ökade resandet med 7,5 procent. Jämfört med 2010 har resandet ökat med drygt 93 procent. Den alltså fortsatta resandeökningen har möjliggjorts genom en utökad trafik, dvs Pågatågstrafiken (december 2015) samt tillkommande Västtåg Varberg-Göteborg (2017 - 2019).



I fördelningen antal på- och avstigande i Öresundstågssystemet (inräknat Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) är Halmstad och Varberg de klart största stationerna med ca 60 procent av resorna. Jämfört med 2018 ökar resandet för samtliga stationer.

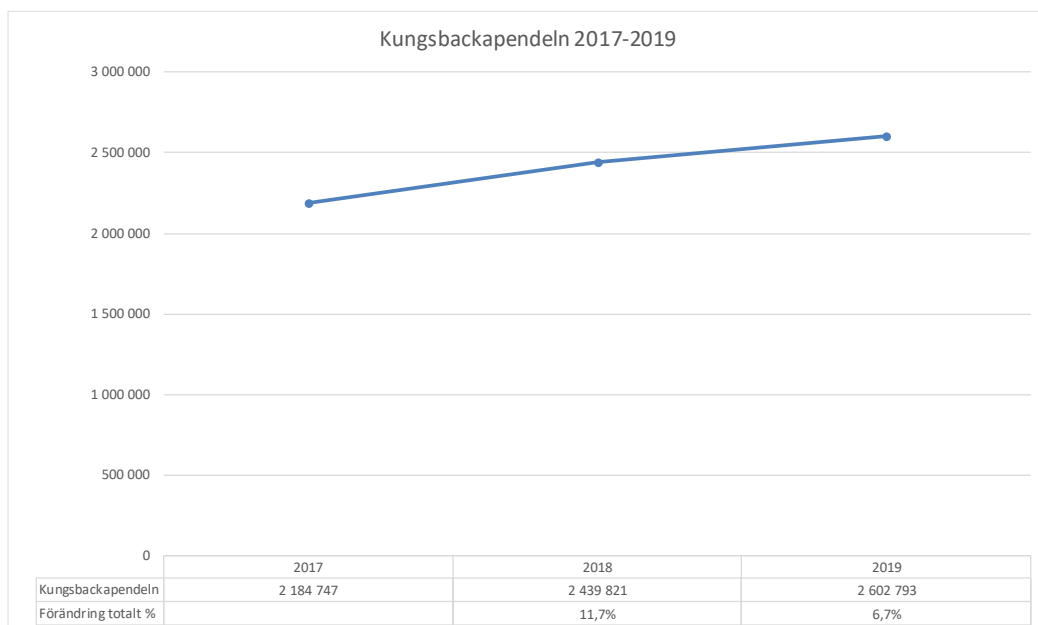


Andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning påvisar en tyngdpunkt riktning norrut, ca 63 procent. För Halmstad, Falkenberg och Varberg är det också en övervikt norrut med drygt 60 procent. För Kungälv och Laholm är resandefördelningen mer jämnt fördelad mellan norr och söder med Öresundstågen.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



Västtåg Kungälv-Göteborg (Kungälvapendeln)

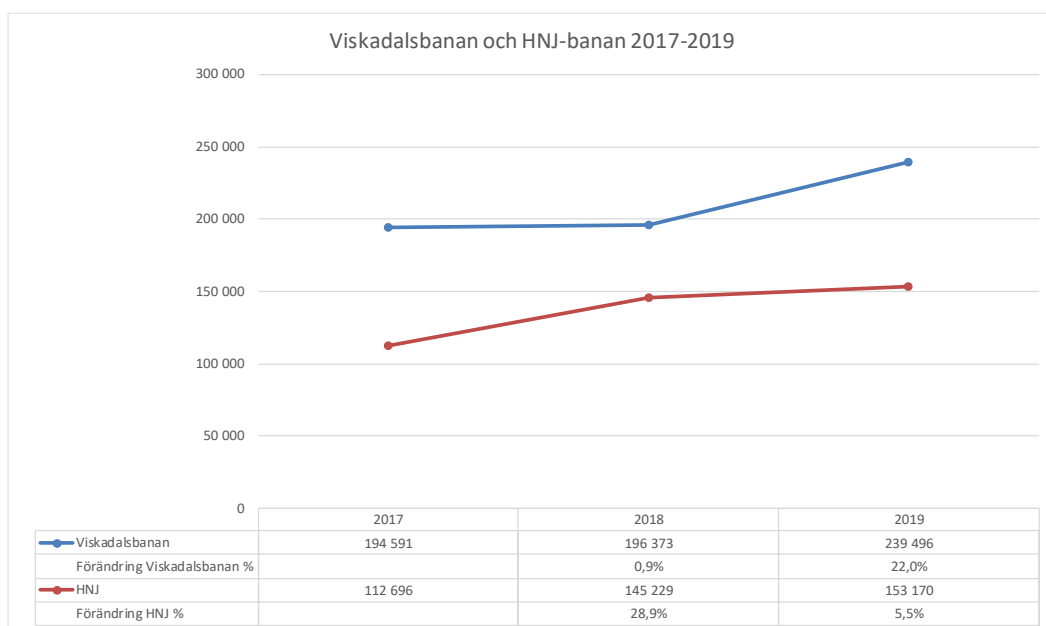
Resandet på Kungälvapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungälvapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämpningsbenägenhet vilket gav stora variationer. Utifrån att nuvarande mätmetod skiljer sig markant från tidigare utgör 2017 numera basår för fortsatta analyser på Kungälvapendeln. Under 2019 genomfördes ca 2,6 miljoner resor på Kungälvapendeln, en ökning med 6,7 procent jämfört 2018.



Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Den nya mätmetoden innebar en kraftig ökning av resandet på Viskadalsbanan vilket påvisade ett tidigare stort mörkertal. Under 2019 uppgick resandet till drygt 240 000 resor, en ökning med 22,0 procent jämfört 2018.

På Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) genomförs manuella räkningar under vår och höst. Utifrån genomförda räkningar uppgick resandet till drygt 153 000 resor i Halland under 2019, en ökning med 5,5 procent jämfört 2018. Under 2018 utökades tågtrafiken på HNJ-banan från 5 dubbelturer per vardag till 7 dubbelturer, under 2019 utökades helgtrafiken med fler turer. Resandeuppföljningen på HNJ-banan är en viktig del i det nu pågående treåriga testprojektet med syftet att öka resandet och på sikt nå en acceptabel kostnadstäckning.

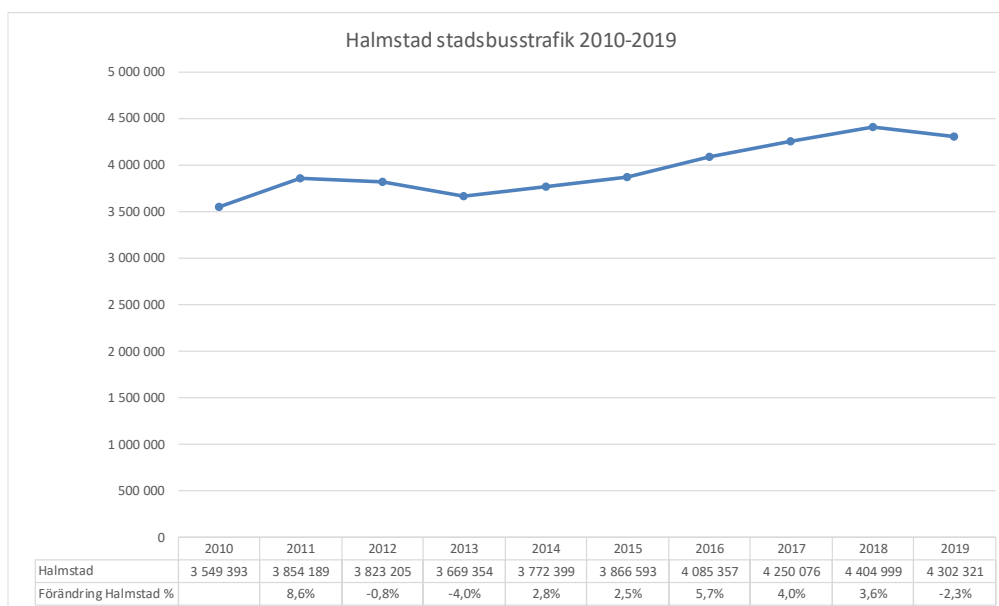


Stadsbusstrafik

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. I Laholm introduceras stadsbusstrafik i juni 2020. I busstrafiken har förbättringar skett framförallt gällande enklare och tydligare trafikeringsupplägg. Ett exempel på denna typ av åtgärd är tidigare slingkörningar som byggts bort under året, exempelvis på Söder och Flygstaden i Halmstad. I övrigt har kontinuerliga justeringar skett i busstrafiken för att bättre möta identifierat resbehov, förbättra tidhållning och inte minst att säkerställa bytesmöjligheter mot Väst kustbanan. Av samtliga resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för ca 70 procent av resorna. Resandeutvecklingen för stadsbusstrafiken har över tid en mycket positiv utveckling. Under 2019 genomfördes totalt 6,3 miljoner resor i stadsbusstrafiken, jämfört 2019 minskade resandet med 0,9 procent. Analysen påvisar att det statligt subventionerade sommarlovskortets icke vara under 2019 påverkar resandeutvecklingen vid jämförelse föregående år.

Stadsbusstrafik Halmstad

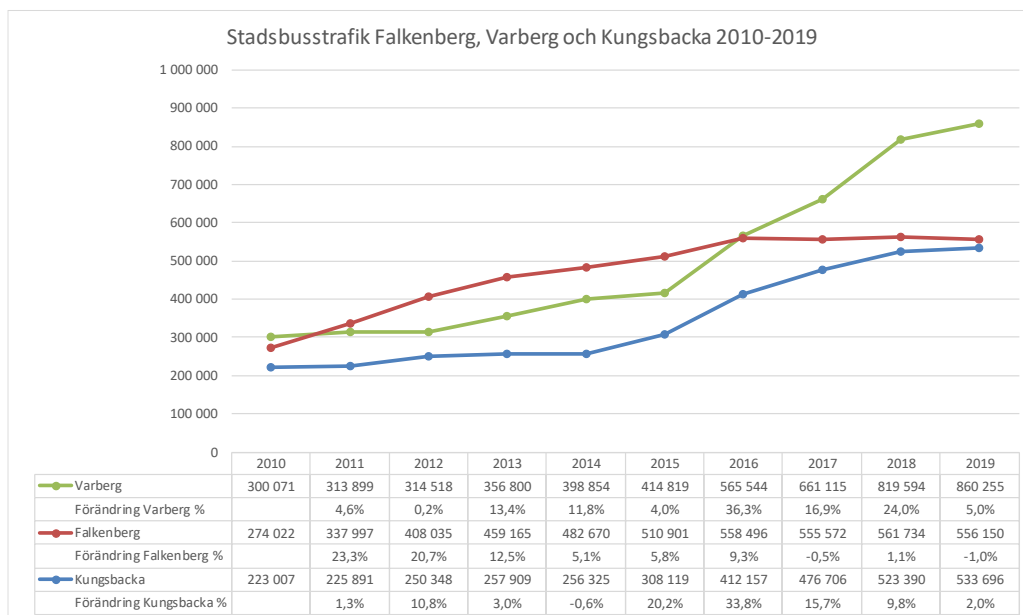
Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek där den står för nästan 23 procent av samtliga resor i Halland och drygt 70 procent av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2019 genomfördes 4,3 miljoner resor vilket är en minskning med 2,3 procent jämfört föregående år. De nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen som började trafikeras i december 2017 har skapat bättre bytesmöjligheter mellan stadsbuss, regionbuss och tåg. En successiv utbyggnad av trafiken har skett under de senaste åren, framförallt med satsning på huvudlinjerna.



Stadsbusstrafik Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

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

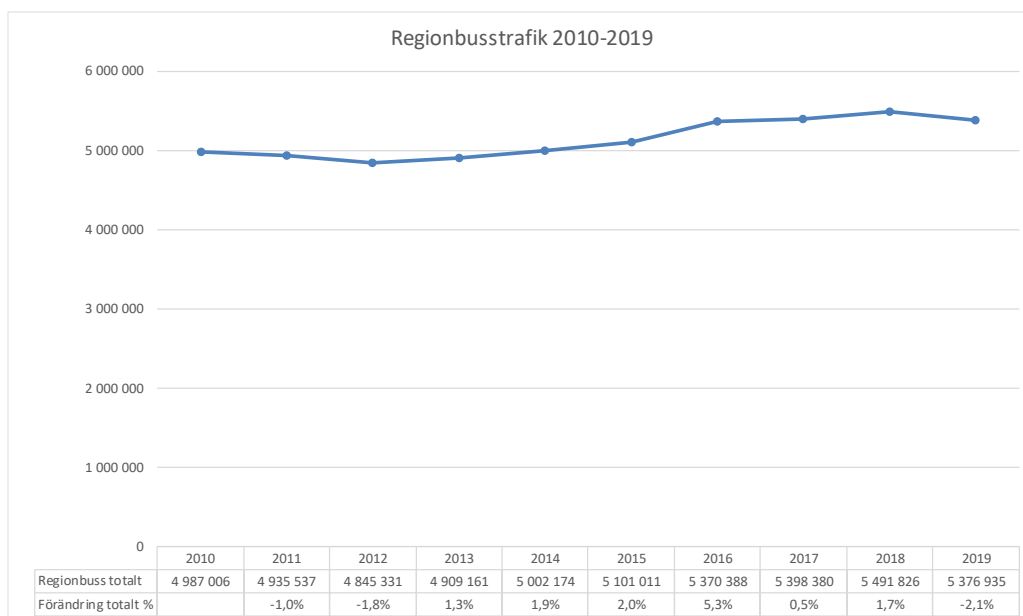
I Varberg fortsätter den kraftiga resandeökningen för fjärde året i rad, jämfört 2018 ökar resandet med 5,0 procent. I Kungsbacka fortsätter också den positiva resandeutvecklingen med 2,0 procent vilket är svagare jämfört tidigare år. I Falkenberg har resandeökningen avstannat och ligger i princip oförändrat från 2016. Gemensamt för städerna är att huvudlinjerna står för den stora andelen av resorna samt resandeökningen.



Regionbusstrafik

Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden varit ett ökat resande med regionbusstrafiken men för 2019 ser vi en minskning av resandet med 2,1 procent jämfört med 2018. De resandeökningar vi ser återfinns på huvudlinjerna medan övriga linjer minskar eller är oförändrade. Utvecklingen med ett ökat resande på huvudlinjerna ligger i linje med fastställda principer i trafikförsörjningsprogrammet om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, dvs i utpekade kollektivtrafikstråk där huvudlinjerna trafikerar. Även för regionbusstrafiken påverkar frånvaron av det statligt subventionerade sommarlovskortet vid jämförelse mellan åren 2019 och 2018.

Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken stod Kungsbacka regionbusstrafik för 38 procent, regionbusstrafik söder för 36 procent (Halmstad, Laholm, Hylte) och regionbusstrafik norr för 26 procent (Falkenberg, Varberg).

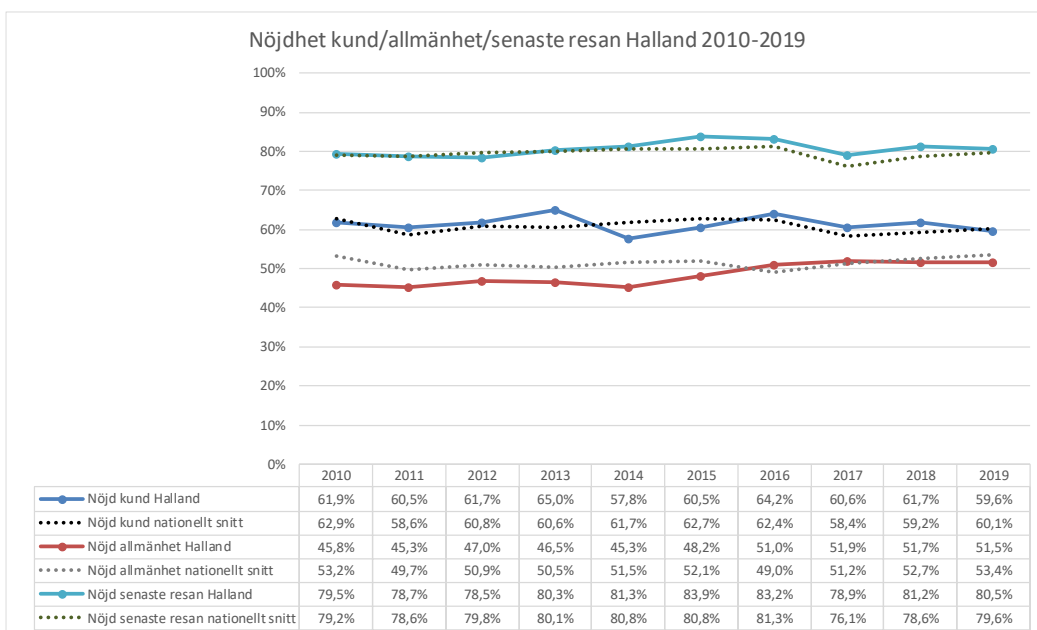


Nöjdhet

Nöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning bland allmänhet och kunder. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång/några gånger i månaden. Målet för 2019 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 procent och att andelen nöjda bland allmänheten ska uppgå till minst 60 procent.

Utfallet för 2019 är ungefär detsamma som för 2018. Som diagrammet visar ligger Halland nära det nationella snittet för nöjdhet. Sett till nöjdhet med senaste resan är denna högre, utfallet för 2019 var 80,5 procent. Därmed nås inget av målen för 2019 gällande nöjdhet. För att nå det högt uppsatta målet om att skapa världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna, krävs en kraftsamling. Flera utav de aktiviteter som är identifierade för att förbättra kundnöjdheten är planerade att genomföras under 2020.

Den bristfälliga infrastrukturen inom tågtrafiken påverkade både trafiken och våra resenärer under 2019. Antalet inställda tåg, på grund av bristfällig infrastruktur, ökade och fick till följd att Hallandstrafikens kostnader för förseningsersättning ökade med hela 43 %. Något som i sin tur tros ha påverkat både målet om ökad kundnöjdhet samt ökad marknadsandel negativt. Det var framförallt under mars och september som antalet inställda tåg ökade kraftigt i jämförelse med 2018. Nedrivna kontaktledning, växelfel, signalfel och översvämningar var några utav orsakerna. Punktligheten i tågtrafiken låg visserligen kvar på ungefär samma nivå som under 2018, men punktligheten mäts endast på de tåg som går. Den omfattar inte inställda tåg. Kapaciteten i järnvägssystemet är även den bristfällig, och det blir extra påtagligt i samband med störningar. Konsekvenserna blir stora för våra resenärer.



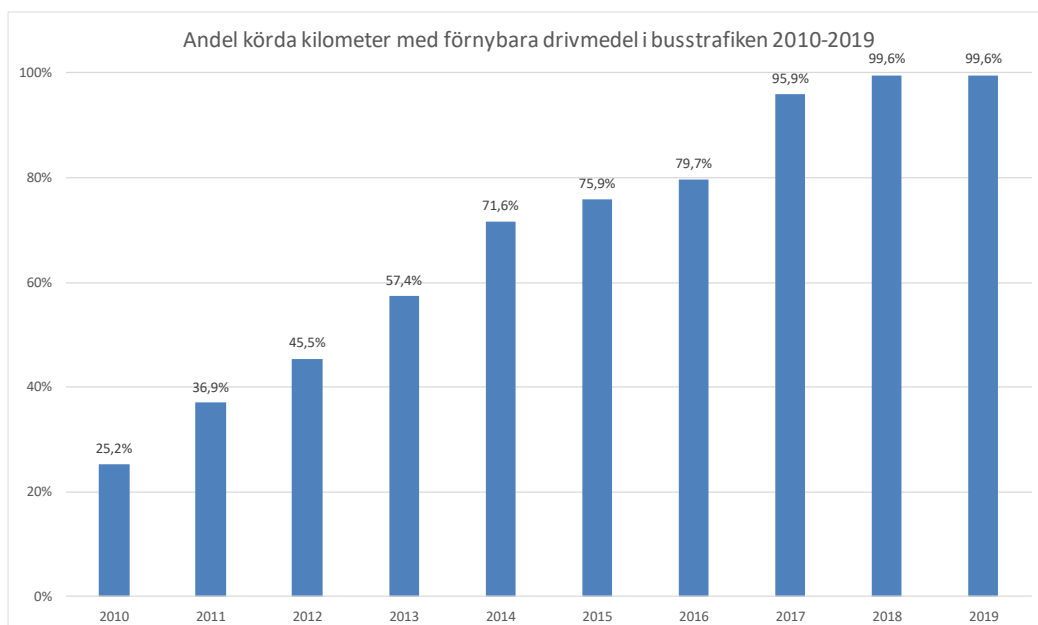
Miljö

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

En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxidneutralt färdmedel då all el i det svenska järnvägsnätet kommer från vattenkraft. Inom busstrafiken används tre typer av förnyelsebara drivmedel; RME (Rapsmetylester), HVO (Hydrerad vegetabilisk olja) och biogas. En succesiv ökning av bussar med Euro 6-standard resulterar dessutom i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört tidigare generationer av Euro-klasser. I juni 2020 introduceras elbussar i samtlig stadsbusstrafik i länet.

Under 2019 har 99,6 procent av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel vilket är samma nivå som 2018. Inom stadsbusstrafiken har 100 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel. Regionbusstrafiken utfördes till 99,3 procent med förnyelsebara drivmedel.

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



Övriga aktiviteter

Upphandling av trafik

Busstrafik

I november 2018 publicerades förfrågningsunderlaget för den stora trafikupphandlingen av all busstrafik i Halland exklusive Kungsbacka. Tilldelning av kontrakt skedde sommaren 2019. Trafikstart för de nya avtalen är i juni 2020.

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

Tågtrafik

En upphandling av Öresundstågstrafiken har genomförts där trafikstart sker i december 2020. I det nya avtalet samordnas drift och underhåll. Syftet är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Av den anledningen bygger också Skånetrafiken en ny underhållsdepå i Kärråkra utanför Hässleholm vilken ska användas för Öresundstågen.

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

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

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

Serviceresor

Efter drygt ett och ett halvt år in på nya trafikavtalet för Serviceresor som trädde i kraft sommaren 2018, kan Hallandstrafiken utifrån flera nyckeltal konstatera att kvalitén på leveransen är mycket god. Uppföljning visar att 9 av 10 resenärer är nöjda med såväl beställningen av deras resa som själva resan i sig. Antal utdömda viten och inkomna klagomål har under 2019 minskat kraftigt och sammantaget har Hallandstrafiken landat i en stabil leverans som ska förvaltas under resterande avtalsperiod fram till sommaren 2022 då ett nytt avtal kommer träda i kraft.

Nytt betalsystem

Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik, samt Länstrafiken Kronoberg driver ett gemensamt projekt gällande "Framtida betallosningar" med Samtrafikens arbete som bas. Överordnat allt annat, är att det skall vara kompatibelt med Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Västtrafik och Östgötatrafiken, med syftet att förbättra för våra kunder som reser över länsgränserna.

Mobila enheter kommer vara den viktigaste komponenten i det nya betalsystemet. Både som försäljnings- och kommunikationskanal. Våra kunder ska snabbt och enkelt få relevant och korrekt trafikinformation som berör kunden och hens resvägar. Kunden ska via sin mobila enhet kunna hantera hela sin resa - från sök/köp resa, information under resans gång och till eventuella ärenden efter resan.

Projektet går under arbetsnamnet Lynx och omfattar utveckling av ny mobilapplikation, inköp av försäljningsautomater, utveckling av ett nytt CRM-system, upphandling av försäljningsutrustning samt handhållna enheter. Under 2019 har projektet drabbats av förseningar vilket har inneburit att den planerade lanseringen av systemet har skjutits framåt i tiden. Planerat lanseringsdatum är våren 2020. Full funktionalitet behöver vara på plats i samband med att det gamla betalsystemet (Cubic) avvecklas sommaren 2020.

Marknadsföring och kommunikation

Stort fokus har under 2019 legat på förberedande arbete inför lanseringen av det nya betalsystemet och det nya biljettsortimentet. Lanseringen har dock skjutits på till 2020. Men mycket av arbetet med att ta fram koncept och idéer har gjorts och kommer vara till stor användning när lansering sker. Sommarkortet marknadsfördes även inför sommaren 2019. Med Sommarkortet kan nya resenärer lockas att testa på att resa med kollektivtrafiken och förhoppningsvis fortsätta efter sommaren. Sommarkortskampanjen når även ut till befintliga kunder och ger en positiv varumärkesbyggande påverkan. Nytt för 2019 var att Sommarkortet även fanns att köpa i mobilappen. Efter sommaren stod det även klart att aldrig förr har så många åkt med Sommarkortet som under 2019. Totalt såldes 15 440 Sommarkort, vilket är en ökning med 15 procent jämfört med 2017 (13 385).

Arbetet inom HNJ-projektet med att marknadsföra HNJ banan har fortsatt. Bland annat genom Fria-resor kampanjer, som är ett sätt för Hallandstrafiken att få fler att upptäcka fördelarna med att resa kollektivt, i det här fallet i första hand med Krösatågen. Utöver Fria-resor kampanjer gjordes även ett DR-utskick runt midsommar, som handlade om Krösatågen kopplat till fritidsaktiviteter och semesterförslag längs banan. Hallandstrafiken medverkade även 2019 på Tågdagarna i Landeryd där Hallandstrafiken även satte in en extra avgång där både lördags- och söndagsturerna var fullsatta. Arbetet med att förbättra och stärka samverkan med våra trafikföretag,

med målet att nå ut till förarna, har påbörjats och kommer fortgå i de nya trafikavtalen som startar i juni 2020.

Under hösten 2019 fastställdes Hallandstrafikens nya kommunikationsstrategi. Grunden i strategin är att Hallandstrafiken ska nå våra mål. En ny vision togs fram – ”Vi ska skapa världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna”. Denna ska kommuniceras – genom handling. Vi ska göra saker som är värda att kommunicera. Vi ska alltid kommunicera produkten. Vi ska kommunicera kreativt – och tydligt. Vi ska låta budskap och målgrupp styra kanalvalet. Vi ska kommunicera tillsammans. Denna nya strategi följer med oss in i 2020.

Försäljning

Försäljning i appen ökade med 70 % från föregående år och står just nu 13 % av de totala biljettintäkterna (frånräknat skolkort och seniorkort). Appen var tredje största egna försäljningskanalen 2019 (frånräknat biljetter sålda i nationella biljettsystem). Försäljningsmål är att appen 2021 ska stå för 65 % av biljettintäkterna, förutsatt att appen som försäljningskanal har fullt sortiment vilket sker under 2020.

Bidraget för regeringsreformen Sommarlovskortet, fri kollektivtrafik för alla skolungdomar upp till andra klass i gymnasiet, togs bort 2019. Därför valde Hallandstrafiken att införa ungdomsrabatt på ordinarie sommarkortet. Totalt såldes 15508 sommarbiljetter, varav 5180 med ungdomsrabatt. Försäljningen ökade totalt med 15,9 % jämfört med försäljningen 2017 då förutsättningarna var de samma. 2019 fanns också sommarkortet tillgängligt i appen där 13 % valde att köpa sin biljett.

Företagsförsäljningen som till största del består av Företag Flex-kortet (enkelresor som faktureras i efterskott) samt årskort som ger den anställde möjligheten att via sin arbetsgivare göra nettolöneavdrag, fortsatte att öka även under 2019. I jämförelse med 2018 har försäljningen av Företag Flexkort ökat med drygt 15 %. Försäljningen av Årskort har ökat med 8 % under 2019.

Användning av reskassa fortsätter att sjuka. I december 2019 försvann även möjligheten att betala sin biljett med reskassa vid resa till Skåne och Danmark, vilket också bidragit till att användningen av reskassa har minskat. Jämfört med dec 2018 är det en minskning med 16 %. Även laddning av reskassa fortsätter att sjunka, som jämfört med dec 2018 visar en minskning med 18 %.

Infrastruktur

Ansvar för infrastrukturen för kollektivtrafiken i Halland delas mellan flera parter. Hallandstrafiken har tecknat avtal med samtliga kommuner i Halland om ansvarsfördelningen när det gäller drift, underhåll samt om- och nybyggnad av hållplatser. Principen är att väghållaren, det vill säga kommunerna eller Trafikverket, ansvarar för markåtgärder som till exempel plattformar och ytor för fordon, och Hallandstrafiken ansvarar för resenärsservice som till exempel väderskydd och resenärsinformation. I Hallandstrafikens Hållplatshandbok finns mer information om ansvarsfördelningen och ritningar på typhållplatser. I Hållplatshandboken finns också information om vilken utrustning en ombyggd hållplats ska ha med utgångspunkt från antal påstigande.

Sedan några år tillbaka pågår ett gemensamt förbättringsarbete mellan Trafikverket, kommunerna och Hallandstrafiken gällande upprustningen av hållplatser runt om i länet. Det återstår dock fortfarande mycket arbete för att nå en acceptabel och jämn standard. Under 2019 har fokus fortsatt legat på upprustning och

tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt utbyte av väderskydd på det både det statliga och kommunala vägnätet. Nedanstående tabell visar antalet genomförda projekt gällande tillgänglighetsanpassning med bland annat hög kantsten och taktillstråk. Dessutom har ett 30-tal väderskydd bytts ut på hållplatser runt om i länet.

Tillgänglighetsanpassade hållplatser 2019						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	5	1	0	1	1	0
Kommunalt/enskilt vägnät	0	3	2	0	8	0
Summa/kommun	5	4	2	1	9	0

Bytespunkt med utökad service

I det regionala Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att etablera bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken. En sådan bytespunkt kan bidra till ett ökat resande samtidigt som den kan stärka centrumfunktioner i tätorten som till exempel en torgyta. Tanken är att bytespunkten ska utgöra en del av en större helhet i tätorter som en kommun vill utveckla.

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

Under 2019 har två bytespunkter med utökad service byggts. I Tvååker har Varbergs kommun byggt om det centrala torget vid hållplatsen Tvååker centrum och i samband med det har hållplatsen byggts om. Bytespunkten har tillgänglighetsanpassats och utrustats med de komponenter som en bytespunkt med utökad service ska innehålla. Dessutom finns en lekpark, offentlig toalett, sittbänkar och planteringar samt en utomhusscen. Tvååker centrum är ett gott exempel på samverkan mellan flera parter som har olika ansvar och roller där resultatet blivit en modern och attraktiv plats i tätortens centrum.



Tvååker centrum

Även i Getinge har en bytespunkt med utökad service etablerats vid Olanders torg. Halmstad kommun har byggt om platsen till ett attraktivt torg med planteringar, sittbänkar och ny markbeläggning med bland annat en infälld studsmatte. Ambitionen är att knyta samman Olanders torg och Broparken och skapa en gemensam plats för alla åldrar. Det finns också ett ljudkonstverk. Hållplatsen är tillgänglighetsanpassad med hög kantsten och taktila stråk samt realtidsskylt. Vädterskydd och klocka annonserar platsen på långt håll och höjer attraktiviteten för bussresenärerna. Det finns också möjlighet att parkera cykel och bil. Hållplats Olanders torg är ett gott exempel på samverkan mellan kommun och Hallandstrafiken för att gemensamt höja standarden på platsen och för de väntande resenärerna.



Getinge centrum

5. Kommande aktiviteter 2021-2023

Trafikförändringar 2021

I detta avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar för tidtabellsåret 2021. Trafikobjekten som föreslås finns beskrivna i nedanstående tabell samt med utförligare beskrivning senare i detta avsnitt. Föreslagna trafiksatsningar ger en ökad kostnad med 6,4 miljoner kronor (netto).

Objekt	Beskrivning
Västtåg Varberg - Göteborg	Helgtrafik med Hallandståg genom 7 turer per helgdag och riktning.
Öresundståg Köpenhamn/Malmö - Halmstad	Ny tur med Öresundståg Måndag till Söndag. Skapar timmestrafik från Skåne i riktning mot Halland under kvällstid.
Krösatåg HNJ	Det utökade trafikutbudet tillhörande "testperiod HNJ" med fler turer under vardagar samt helger kvarstår inom Tågplan 2021.
Linje 62 Halmstad stadsbustrafik	Fler turer på linje 62 i Halmstad till och från Söder.

Västtåg Varberg - Göteborg

Bakgrund

Att fortsatt utveckla tågtrafiken mellan norra Halland och Göteborg är ett prioriterat område utifrån ökat resbehov. Den historiska utvecklingen där allt fler bosätter sig i Halland och pendlar mot Göteborgsområdet väntas fortsätta även kommande år. Fler pendlar även åt andra hållet dvs från Göteborg till Halland för arbete och studier. För att kunna möta det ökade resbehovet mellan norra Halland och Göteborg är Hallandstrafikens ambition att fortsatt utveckla Hallands tredje tågssystem, ett system vilket till fullo möter beskrivna intentioner i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Det som främst motiverar ett tredje tågssystem mot arbetsmarknad Göteborg utgörs av kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande restider samt prognostiserad resandeutveckling. Region Hallands ambitioner om ett nytt regionaltågssystem stämmer överens med Västra Götalands målbild om framtida trafikering där det tredje tågssystemet tillsammans med Kungsbackapendeln trafikerar genom Västlänken. Till det ett storregiontåg i form av Öresundståg vilket fortsatt trafikerar Göteborg centralstation. Behovet av en utbyggd tågtrafik i riktning till och från arbetsmarknadsregion Göteborg är idag större än vad infrastrukturen möjliggör därav av vikt att dubbelspår genom Varberg samt Västlänken färdigställs.

Syfte

Genom en fortsatt utbyggnad av fler Hallandståg kan fler resmöjligheter skapas för norra Halland med stopp i Åsa under pendlingsläge, dagtid, kvällar och helger. Hallandstågen startade med en tur per riktning och vardag inom Tågplan 2017 och har sedan dess byggts ut ytterligare med totalt två dubbelturer inom Tågplan 2018 samt fyra turer per vardag och riktning med start Tågplan 2019.

Hallandstrafiken ser nu behov av att bygga ut helgtrafiken. Åsa station togs i drift december 2013 och resandet har sedan starten utvecklats bra. Under 2019 genomfördes i Åsa 1240 på- och avstigningar per vardag. Med antagandet att resandet är av pendlingskaraktär med en resa per riktning och vardag uppgår antalet resenärer till 620 vilka då dagligen nyttjar stationen i Åsa. Syftet med en utbyggd helgtrafik på sträckan Varberg – Göteborg är att möta ett totalt ökat resbehov i hela stråket samt starta upp tågtrafik på helgerna till och från Åsa station.

Trafikförändring

Helgtrafik skapas med Hallandståg med inriktning ett tåg varannan timme och riktning. Lördagar respektive söndagar föreslås trafikeras med sju dubbelturer. Förslaget är framtaget i dialog med Västtrafik vilket föranleder att likställt beslut behövs hos vår grannregion.

Öresundståg Köpenhamn/Malmö - Halmstad

Bakgrund

Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Resandet med Öresundstågen har ökat med 88,0 procent jämfört med 2010. Det är en tydlig trend att fler väljer tåget till arbete, studier och fritidsaktiviteter.

Syfte

Ytterligare en tur skapas på sträckan Köpenhamn/Malmö till Halmstad under kvällstid utifrån att möta ökat resbehov. Utöver korta restider är det av värde för resenärerna att tidtabellen är enkel att ta till sig i form av avgångar på samma minuttal varje timme. Idag kan du resa från Malmö i riktning mot Halland 18.08 – 19.08 – 20.08 – 21.08 – 23.08, vilket synliggör behov av en ny tur med avgångstid 22.08

Trafikförändring

En ny kompletterande avgång samtliga veckodagar från Köpenhamn/Malmö i riktning norrut föreslås vilket resulterar i timestrafik. Förslaget är framtaget i dialog med Skånetrafiken vilket föranleder att likställt beslut behövs hos vår grannregion.

Krösatåg HNJ

Bakgrund

I befintligt Trafikförsörjningsprogram för Halland beslutades om att ett treårigt testprojekt på Halmstad-Nässjö järnväg skulle startas upp. Syftet med testprojektet är att öka resandet samt att kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30%. Som en del i satsningen utökades i december 2017 antalet avgångar med tåget från fem dubbelturer/vardag till totalt sju dubbelturer/vardag. Under 2019 utökades även helgtrafiken med fler turer. En matarbusslinje till/från tågen inrättades också mellan Hyltebruk och Landeryd i syfte att förbättra Hyltebruks koppling till järnvägen. Utöver trafiksatsningen innefattar också projektet utökad marknadsföring samt en upprustning av stationsmiljöer.

Syfte

Projektet är treårigt och avslutas vid tidtabellsskiftet december 2019. Eftersom Hallandstrafiken tillsammans med Jönköpings länstrafik ska ansöka om tåglägen redan i april 2020 föreslås att befintligt utökade trafikutbud kvarstår även under 2021.

Trafikförändring

Utökat trafikutbud med Krösatåg inom den treåriga testperioden kvarstår även under Tågplan 2021. Förslaget är framtaget i dialog med Jönköpings länstrafik vilket föranleder att likställt beslut behövs hos vår grannregion.

Linje 62 Halmstad stadsbusstrafik

Bakgrund

Linje 62 trafikerar mellan Resecentrum/Österskans och Söder där linjen angör målpunkterna Kattegattskolan och Kulturhuset. Linje 62 trafikerade tidigare Söder i en slinga. Tidtabellen var otydlig och hållplatserna var i behov av upprustning. Förändring av linjesträckning gjordes vid tidtabellsskiftet i juni 2019. Under 2019 tillgänglighetsanpassades hållplatsen Seglaregatan samt att en vändslinga färdigställdes vid hållplats Småbåtshamnen. Under 2020 planeras fortsatt upprustning av hållplatserna Matadorgatan(Kulturhuset Najaden), Södra vägen samt Kattegattgymnasiet.

Syfte

Området på Söder i Halmstad har på senare år exploaterats genom bostadsbyggnation samt flytt av Kulturhuset Najaden. Kulturhuset bedriver verksamhet främst under eftermiddagar och kvällstid. Ett förbättrat turutbud tillsammans med översyn av linjens öppettider skapar tillsammans med tidigare satsningar i form av förändrad linjesträckning samt ombyggd infrastruktur nya förutsättningar för en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken på Söder i Halmstad.

Trafikförändring

Linjen trafikeras idag med 17 dubbelturer under vardagar vilket innebär timmestrafik som grund kompletterat till halvtimmemestrafik under delar av trafikdygnet. Förslag till justerat utbud innebär utökad halvtimmemestrafik under de tider Kulturskolan bedriver sin verksamhet. Kulturhusets öppettider stäms av med Kulturförvaltningen Halmstad kommun. Även utbudet på helger ses över och kompletteras med fler turer.

Trafikförändringar 2022-2023

I följande avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2022-2023.

Fler och längre tåg längs Västkustbanan

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

Halmstads och Kungsbacka stadsbusstrafik – justerat linjenät och turutbud

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

Regionbusstrafik – översyn av linjenät och turutbud

Regionbusstrafiken är till stor del utformad utifrån behovet att tillse arbets- och studiependling under vardagar. Övriga tider, framförallt dagtid, kvällar och helger finns variationer mellan olika linjer och områden gällande turutbud. Objektet kan medföra en justering av turutbudet, såväl genom minskning, omfördelning eller utökningar.

I objektet ingår översyn av regionbusslinjer i stråket Halmstad – Falkenberg. Harplinge behöver trafikförsörjas på ett mer attraktivt och effektivt sätt vilket föranleder en översyn av befintliga linjesträckningar.

Lågfrekvent resande

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

Ersättningstrafik Västkustbanan

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

Översyn Regionalt Trafikförsörjningsprogram

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

Övriga aktiviteter

Nytt betalsystem

Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik, samt Länstrafiken Kronoberg driver ett gemensamt projekt gällande "Framtida betallösningar" med Samtrafikens arbete som bas. Överordnat allt annat, är att det skall vara kompatibelt med Skånetrafiken, Blekingetrafiken, Västtrafik och Östgötatrafiken, med syftet att förbättra för våra kunder som reser över länsgränserna.

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

Marknad och kommunikation

2020 är året det börjar. En ny grafisk profil har tagits fram och nu byter vi utseende. I mars kommer första kampanjen med det nya utseendet – och i den avslöjar vi våra planer för allmänheten.

2020 blir (minst sagt) ett händelserikt år och det blir allt det nya som ligger till grund för vad vi kommer kommunicera, både internt och externt, under året.

Nytt utseende - En ny grafisk profil börjar rullas ut i mars. Med ny logotyp, nya färger och ett nytt sätt att kommunicera på. Vi byter ut gammalt mot nytt efter hand. Hållplatserna får den nya designen. Hallandstrafiken.se uppdateras. I maj kommer mycket nytt info-material. Och i juni börjar de nya bussarna rulla.

Planerna avslöjas - En reklamkampanj om vad som är på gång och varför där 2020 blir en nystart för Hallandstrafiken. Vi byter app, betalsystem, biljettsortiment och bussar – i princip samtidigt. I mars är inte allt färdigt för lansering än. Men det är ändå på tiden att hallänningarna får ta del av våra planer. I kampanjen berättar vi om vad vi tänker göra under 2020, varför vi tänker göra det, att det förmodligen blir ett stökigt år, med många stora förändringar.

Intern utbildning - Alla som jobbar på Hallandstrafiken, våra trafikföretag, våra återförsäljare och inom kontrollverksamheten behöver information och utbildning om allt nytt. Det är ett stort arbete som kommer pågå under våren inför lanseringen.

Lansering - Vid lansering står vi inför en stor kommunikativ utmaning. Vi kommer gå ut med en tydlig reklamkampanj som kommer synas i hela Halland. Parallellt med det kommer vi även jobba mer informativt för att förklara vad det innebär och det kommer handla om allt det här:

- Nytt betalsystem
- Ny app
- Nytt sortiment
- Säljstopp – gamla systemet
- Cubic stängs ner
- Nya bussar
- Nya trafikföretag

Det här kommer forma 2020 års marknadsföring och kommunikation och kommer även ligga som grund inför kommande år.

Infrastruktur

Infrastrukturen för kollektivtrafiken är viktig för att skapa trivsel och trygghet för resenärerna och locka fler att åka. En välskött hållplats marknadsför kollektivtrafiken och stärker varumärket för potentiella resenärer. Att hållplatser och stationer är välstädade med bra belysning, har ett modernt väderskydd och bra resenärsinformation är viktiga framgångsfaktorer för att kollektivtrafiken ska uppfattas som ett bra alternativ till bilen.

I den Regionala Infrastrukturplanen 2018-2029 finns avsatta medel för en fortsatt upprustning av hållplatser i Halland. Såväl på statligt vägnät men också genom möjlighet till medfinansiering på kommunalt vägnät. Hallandstrafiken ser ett fortsatt behov av att gemensamt med väghållare fortsätta upprustningen av hållplatserna i länet.

Ytterligare bytespunkter med utökad service planeras i länet. Under 2020 planeras denna typ av hållplats att byggas i Hyltebruk och Veddige. Med början under 2020 kommer samtliga toptavlor vid hållplatserna bytas ut till Hallandstrafikens nya design. Även befintliga väderskydd kommer få nytt utseende genom att de flesta glasen i väderskydden stripas med den nya designen.



Taxor

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 2021.

6. Ekonomi

Hallandstrafikens underskott för året 2019 var 459mkr, Hallandstrafikens biljettintäkter för motsvarande period var 460mkr. Hallandstrafikens resultat påverkas av både kostnads- och intäktsutvecklingen. Vid jämförelse mellan år 2018 och 2019 ökade Trafikkostnaderna med 5,04% samtidigt som Biljettintäkterna ökade med 5,27%. En ogenomtänkt slutsats man skulle kunna dra utifrån dessa fakta är att Hallandstrafikens netto borde förbättrats under perioden. Men vad man då glömmer bort är att kostnaderna respektive intäkterna till storleken är olika. En ökning av Trafikintäkterna med 5,27% per år(23,0mkr) jämfört med en ökning av Trafikkostnaderna med 5,04%(39,8mkr) för året 2019 gör att gapet mellan Trafikkostnader och Biljettintäkter ökar år från år. Kollektivtrafiken är ett medel för ökad tillväxt med tillhörande regionförstoring, till det en mängd andra samhällsnyttor vilket exemplifieras genom minskad miljöpåverkan samt skapandet av attraktiva stad- och bostadsmiljöer. Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken utifrån principer fastställda i Regionalt Trafikförsörjningsprogram.

I kollektivtrafikplanen beskrivs förslag på trafiksatsningar för åren 2021-2023. Under 2021 föreslås trafiksatsningar på 6,4 miljoner kronor netto, dvs trafikens totala kostnader inklusive biljettintäkter. Utöver förslag till trafiksatsningar arbetar Hallandstrafiken kontinuerligt med översyn av trafikutbudet för att säkerställa att befintliga resurser används på bästa sätt. En genomgång och analys av lågfrekvent resande kommer fortsatt att utgöra en viktig del i detta arbete.

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

Den bristfälliga infrastrukturen inom tågtrafiken är också en osäkerhetsfaktor som förutom att försämra för våra resenärer även påverkar vår ekonomi negativt. Antalet inställda tåg, på grund av bristfällig infrastruktur, ökar och får förutom minskad kundnöjdhet och marknadsandel även ökade kostnader för förseningsersättning och minskade intäkter som följd. Trafikverket ansvarar för den samlade planeringen av trafik på järnvägsspåren, den så kallade tågplanen. Konstruktionsarbetet inom Tågplan 2020 har kantats av problem med följd att den tidtabell som gäller under året inneburit kraftiga försämringar för den halländska kollektivtrafiken.

7. Särskild kollektivtrafik

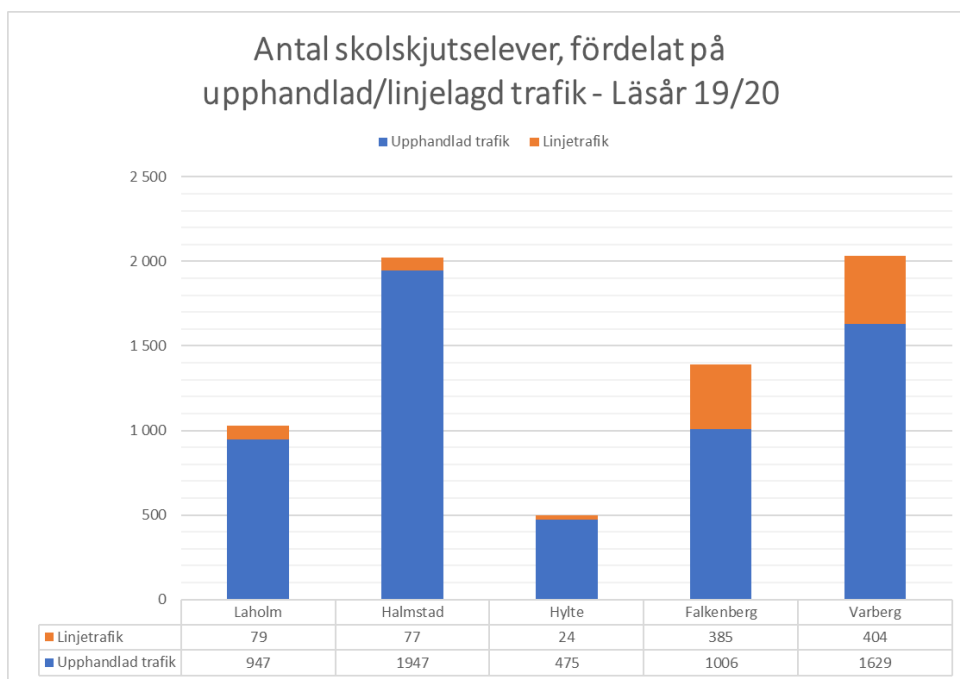
Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls resenärer efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Uppdraget innebär i stort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

Skolskjuts

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

I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Genom samordning av kompetens och resurser är Hallandstrafikens mål att kunna utforma en så säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Samordning sker både mellan linje- och skoltrafik men även mellan olika former av särskild kollektivtrafik. Denna samordning leder till både bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet och tar vara på samhällets resurser på bästa sätt. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen (8–60 platser) och även de mindre serviceresefordonen med (4–8 platser). De mindre serviceresefordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende.

Antalet skolskjutsberättigade elever under 2019 uppgick till 6973 en minskning på ca 4 procent. Nedan diagram visar antalet skolskjutsberättigade elever per kommun samt fördelning kring vilka som reser i upphandlad skoltrafik eller i linjetrafik. Falkenberg och Varberg har en högre andel elever som reser i linjetrafiken jämfört med kommunerna i söder. Den största förklaringen till detta är att kollektivtrafikstråken till stor del sammanfaller med skolornas placering vilket gör det möjligt att planera fler elever i linjetrafiken. Tidigare har det funnits flest skolskjutelever i Varberg, nu ligger Halmstad på ungefär samma antal följt av Falkenberg, Laholm och Hylte.

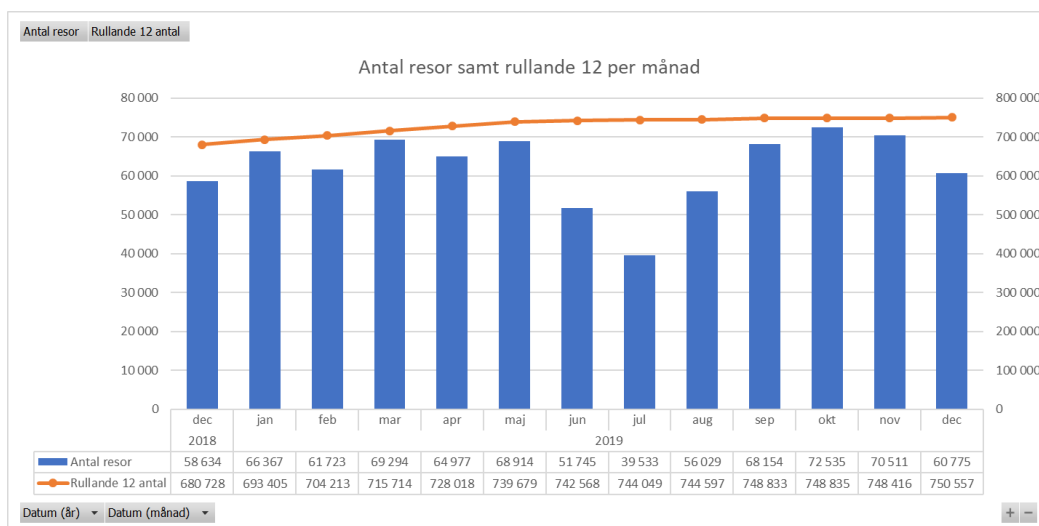


Serviceresor

Serviceresor kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar närtrafik samt anropsstyrd linjetrafik. 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.

Det nya trafikavtalet, med start 1 juli 2018, har gett avsedd effekt gällande kvalitet i verksamheten. Antalet förseningar och kundärenden minskar och kundnöjdheten är nu på en nivå över snittet i riket gällande Serviceresor. Från 1 januari 2018 är Hallandstrafiken anslutna till ANBARO, Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma verktyg för att mäta kvalitet och resenärsnöjdhet inom segmentet serviceresor. ANBARO visar att omkring 9 av 10 är nöjda med både sin resa och beställningen hos Hallandstrafikens kundcenter.

Sett till rullande tolv ökade resandet från 2018 till 2019 med cirka 2,6 procent och totalt genomfördes cirka 613 000 serviceresor för uppdraget sjukresor och färdtjänst. Om uppdraget för skolresor även i Laholm, Hylte, Halmstad, Varberg och Falkenberg adderas så landar resandeökningen på ca 10 procent. En vanlig vardag utförs 3 500 serviceresor i Halland. Inom området färdtjänst och sjukresor agerar Hallandstrafiken också Beställningscentral. Under 2019 besvarade och hanterades drygt 423 000 samtal.



8. Bilagor

Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2019

Linjenr	Linjesträckning	Km	% av total produkt		% av total timprodukt		Medel-hastighet	Antal resor		% med skolkort	% av total produkt resande		Antal avsevärd		Antal avsevärd	
			av total	produkt	timprodukt	on	av total	Antal resor	med skolkort		av total	produkt	Antal avsevärd	vardag	Antal avsevärd	söndag
145	Halmstad - Växjö	133 045	1%	79%	2 487	0,7%	78%	37 996	53,5	16%	0,7%	86%	9	2	2	2
223	Laholm - Knäred	75 063	1%	39%	1 636	0,5%	32%	25 299	45,9	38%	0,5%	38%	7	0	0	0
224	Laholm Buss stn. - Jvg stn.	7 446	0%	0%	273	0,1%	0%	272	27,2	2 559	295	12%	0%	2,5	1	1
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	132 485	1,0%	3%	3 769	1,1%	3%	57 755	33,2	58%	1,1%	3%	14	0	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	57 673	0,4%	1%	1 847	0,5%	2%	11 239	31,2	41%	0,2%	1%	5,5	0	0	0
227	Laholm - Råmeslöv - Växtorp	89 261	0,7%	46%	2 624	0,8%	52%	33 483	34,0	51%	0,6%	50%	10	0	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	18 130	0,1%	100%	382	0,1%	100%	3 559	47,4	60%	0,1%	100%	2	0	0	0
303	Resecentrum - Sannarpssgymnasiet	11 430	0,1%	0%	737	0,2%	1%	32 388	24 881	77%	0,6%	3%	8	0	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	263 614	2,0%	6%	8 941	2,7%	8%	97 271	24 784	25%	1,9%	6%	22	11	6	6
316	Halmstad - Åled - Oskarström	385 718	2,9%	9%	12 255	3,6%	11%	201 676	42 161	21%	3,8%	12%	27,5	11,5	9	9
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	75 694	0,6%	2%	1 967	0,6%	2%	12 389	2 342	19%	0,2%	1%	5	8	2	2
319	Halmstad - Tönnersjö	23 154	0,2%	57%	786	0,2%	62%	3 365	2 592	77%	0,1%	100%	3	0	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	315 513	2,4%	8%	9 045	2,7%	8%	125 633	41 425	33%	2,4%	7%	22	0	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	28 047	0,2%	15%	797	0,2%	16%	8 669	4 027	46%	0,2%	13%	2	0	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	425 565	3,2%	10%	13 248	3,9%	12%	195 380	46 689	24%	3,7%	12%	20	16	8	8
325	Halmstad - Markaryd	35 011	0,3%	21%	688	0,2%	22%	6 188	3 073	50%	0,1%	14%	2	0	1	1
330	Halmstad - Harplinge	119 052	0,9%	3%	3 697	1,1%	3%	45 707	16 406	36%	0,9%	3%	17	0	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	140 165	1,1%	3%	3 483	1,0%	3%	108 811	15 210	14%	2,1%	6%	8,5	4	4	4
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	525 693	4,0%	13%	14 723	4,4%	13%	152 007	31 936	21%	2,9%	9%	26	14	7	7
351	Halmstad - Göttinge - Falkenberg	672 529	5,1%	16%	18 133	5,4%	16%	276 757	60 204	22%	5,3%	16%	26	13	8	8
362	Ullared - Svenljunga	21 586	0,2%	1%	417	0,1%	1%	349	32	9%	0,0%	0%	1	0	0	0
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	219 384	1,7%	5%	4 516	1,3%	4%	81 245	30 779	38%	1,5%	5%	8,5	0	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	679 317	5,1%	16%	14 909	4,4%	13%	298 969	72 575	24%	5,7%	18%	22	10	7	7
410	Halmstad - Kinnared	121 330	0,9%	3%	2 586	0,8%	2%	28 569	8 788	31%	0,5%	2%	5	0	0	0
417	Hyltebruk - Landeryd	32 717	0,2%	19%	838	0,2%	25%	4 762	636	13%	0,1%	17%	6,5	0	0	0
431	Hyltebruk - Unnarvd	140 006	1,1%	81%	2 452	0,7%	75%	23 569	9 830	42%	0,4%	83%	13	0	0	0
432	Hyltebruk - Gislaved	72 013	0,5%	100%	1 373	0,4%	100%	6 482	3 250	50%	0,1%	100%	5	0	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Efra	25 559	0,2%	18%	899	0,3%	21%	7 579	5 329	70%	0,1%	16%	3,5	0	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	63 852	0,5%	100%	1 343	0,4%	100%	10 046	5 298	53%	0,2%	100%	6,5	0	0	0
533	Falkenberg - Långås - Worup	116 974	0,9%	82%	3 288	1,0%	79%	39 370	18 982	48%	0,8%	84%	13	4	0	0
555	Falkenberg - Ullared - Ålvsred	463 529	3,5%	16%	10 114	3,0%	14%	194 264	50 037	26%	3,7%	16%	19	9,5	4,5	4,5
556	Falkenberg - Vessigebo - Ullared	351 830	2,7%	12%	7 533	2,2%	10%	133 349	26 034	20%	2,5%	11%	17	7	7,5	7,5
557	Falkenberg - Vessigebo - Ullared	40 198	0,3%	1%	949	0,3%	1%	15 377	7 660	50%	0,3%	1%	2	1	1	1
558	Ullared - Åtran - Fegen	113 422	0,9%	100%	2 241	0,7%	100%	54 751	28 747	53%	1,0%	100%	10	2	1	1
615	Varberg - Bua - Frillesås	835 619	6,3%	28%	21 246	6,3%	30%	287 546	62 202	22%	5,5%	24%	32	11	9	9
616	Varberg - Veddlige	124 963	0,9%	4%	3 650	1,1%	5%	46 653	11 139	24%	0,9%	4%	10	6	0	0
620	Varberg - Karradal - Veddlige	9 368	0,1%	0%	284	0,1%	0%	6 628	4 970	75%	0,1%	1%	1	0	0	0

Linje nr	Linjesträckning	Km	% av total produkt km	% av total km	Tid, produkt i tim, produkt i on	% av total produkt i on	% av total produkt i on	Medel hastighet	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av total produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
651	Varberg - Ullared	388 939	2,9%	13%	8 614	2,6%	12%	45,2	169 256	25 540	15%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	437 196	3,3%	15%	11 359	3,4%	16%	38,5	191 864	57 066	30%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	37 074	0,3%	1%	1 029	0,3%	1%	36,0	11 042	6 394	58%	1	7	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 958	0,2%	46%	517	0,2%	45%	40,5	3 866	2 558	66%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	124 530	0,9%	44%	2 927	0,9%	44%	42,5	31 247	12 445	40%	6	1,5	0
662	Varberg - Trönninge - Vallinge	59 088	0,4%	21%	1 467	0,4%	22%	40,3	19 879	11 394	57%	7	1	0
664	Varberg - Stackenäs	81 591	0,6%	29%	1 895	0,6%	28%	43,1	26 472	19 425	73%	5	0	0
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	13 419	0,1%	0%	274	0,1%	0%	48,9	1 895	5	0%	1	1	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	14 833	0,1%	5%	367	0,1%	6%	40,5	3 765	2 716	72%	1	0	0
669	Varberg - Åkulla	24 803			619				3 885	7		4	4	4
690	Breared - Varö Bruk - Ringhals	40 437	0,3%	1%	1 103	0,3%	2%	36,7	13 286	5 885	44%	1	2	0
691	Träslövsläge - Ringhals	16 762	0,1%	1%	453	0,1%	1%	37,0	8 278	109	1%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 676	0,3%	1%	856	0,3%	1%	39,3	25 538	7 297	29%	2	0	0
693	Träslövsläge - Ringhals	17 822	0,1%	1%	487	0,1%	1%	36,6	7 787	269	3%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	13 212	0,1%	0%	339	0,1%	0%	39,0	9 685	238	2%	1	0	0
695	Trönninge - Ringhals	31 830	0,2%	1%	754	0,2%	1%	42,2	11 952	255	2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 208	0,1%	0%	284	0,1%	0%	50,1	7 632	12	0%	1	0	0
717	Roshult - Kungsbacka	69 321	0,5%	5%	1 812	0,5%	5%	38,3	33 228	20 230	61%	9	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	408 065	3,1%	29%	13 302	4,0%	36%	30,7	155 462	59 277	38%	44	21	21
730	Ålskogsbr - Iserås - KBA stn	6 107	0,0%	0%	205	0,1%	0%	29,8	19 097	6 989	37%	6	0	0
731	Kba stn - Ålskogsbräcka	455 376	3,4%	29%	14 949	4,4%	34%	30,5	371 414	139 896	38%	41	27	17
732	Frillesås - Fjärås - KBA stn	561 659	4,2%	36%	13 895	4,1%	31%	40,4	303 686	104 921	35%	28	30	16
733	Ålskogsbr - Stenstugan - KBA stn	203 497	1,5%	13%	5 708	1,7%	13%	35,7	92 200	45 548	49%	19	14	7
734	Ålskogsbr - Tröskelberg - KBA stn	353 476	2,7%	22%	9 530	2,8%	22%	37,1	132 948	81 568	42%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	44 784	0,3%	3%	1 482	0,4%	4%	30,2	21 244	15 809	74%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	121 273	0,9%	9%	2 698	0,8%	7%	44,9	12 750	9 121	72%	8	0	0
741	Kba stn - Nåkälla - Sättila	114 239	0,9%	8%	2 789	0,8%	7%	41,0	43 420	23 644	54%	9	0	0
742	Kungsbacka station - Forlanda	225 073	1,7%	16%	5 885	1,7%	16%	38,2	131 259	50 836	39%	28,5	20	15
743	Litserhult - Fjärås	77 407	0,6%	6%	1 739	0,5%	5%	44,5	21 779	18 694	86%	7	7	0
744	Kungsbacka stn - Idåla - Horred	138 539	1,0%	10%	2 857	0,8%	8%	48,5	38 669	16 274	42%	8	0	0
745	Fjärås - Åsa - Idåla	58 894	0,4%	4%	1 190	0,4%	3%	49,5	13 784	11 988	87%	6	0	0
746	Kba stn - Frillesås - Stättaredsv	54 276	0,4%	4%	1 103	0,3%	3%	49,2	17 747	12 171	69%	4	0	0
747	Kungsbacka station - Ölmanås	41 157	0,3%	3%	1 369	0,4%	4%	30,1	32 872	25 733	78%	6	0	0
748	Kyrkobyn - Landa - Åsa	39 253	0,3%	3%	1 019	0,3%	3%	38,5	18 121	16 038	89%	5	0	0
767	Snipen - Lindome	20 805	0,2%	1%	481	0,1%	1%	43,3	6 922	3 563	51%	10	0	0
777	Varberg - Åsa	85 069	0,6%	3%	1 794	0,5%	2%	47,4	25 822	6 936	27%	12	0	0
Blå	Saro/Kullavik - Gteberg	1 813 959	13,7%	98%	38 562	11,5%	98%	47,0	464 295	74 851	16%	94	43	43
Summa		13 260 567			336 596			39,40	5 241 678	895 702				

[illegible]

Bilaga 2: Infrastruktur 2019

Exempel på tillgänglighetsanpassade hållplatser

Örnatorget, Hylte kommun

Före



Efter



Harstigen, Halmstad kommun

Före



Efter



Nedregården, Varbergs kommun

Före



Efter



Samrådsredovisning Kollektivtrafikplan 2021 med utblick 2022-2023

Hallandstrafikens styrelse beslutade 2019-03-27 att översända Kollektivtrafikplan 2021 med utblick 2022-2023 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2019-05-31 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

Kungsbacka kommun

Kungsbacka kommun tillstyrker förslaget till Kollektivtrafikplan för 2021 om en utökning av helgtrafiken med Hallandståget, sju turer per helgdag och riktning föreslås. Det skulle innebära en ökad möjlighet för resande till och från Åsa station under helger, vilket vi ser som mycket positivt. Kungsbacka kommun vill också påtala vikten av att Hallandstrafiken i sin dialog med Trafikverket för tågplan 2021 säkerställer att man återgår till de tågturer, under högtrafik, som Åsa station haft under tidigare år så att det som skett under 2020 blir en engångsföreteelse.

Kommentar: Hallandstrafiken gläds åt att kommun uppmärksammar förslag till helgtrafik genom fler Hallandståg. Objektet har arbetats fram i god dialog med kommunen, dock ska nämnas att den utökade trafiken arbetades fram före effekterna av Covid-19 var kända, därav hanteras frågan om justerat trafikutbud i försättsblad till årets kollektivtrafikplan. Hallandstrafiken har tillsammans med Trafikverket en utökad dialog inom tågplanprocess 2021. Hallandstrafikens ansökan av spårkapacitet inom nämnda process bygger på en tidtabell med jämna intervall mellan avgångarna.

Ett önskemål kring samverkan om kollektivtrafikens framkomlighet för kollektivtrafiken i Kungsbacka stad har framförts under dialogmöten från Hallandstrafiken. Kungsbacka kommun ställer sig positiva till att medverka.

Kommentar: Hög framkomlighet är en grundförutsättning för en väl fungerande kollektivtrafik. Hallandstrafiken gläds åt att kommunen ställer sig positiva till utökad samverkan. Det ökade resandet längs Väst kustbanan innebär fler resenärer till och från Kungsbacka med stad och regionbussar, av största vikt att beskriven anslutande busstrafik inte fastnar i köer utan ankommer tågstationerna vid rätt tidpunkt.

Varbergs kommun

För 2021 saknas satsningar på busstrafiken i Varbergs kommun, men en generell översyn av linjenätet och turutbudet kopplat till regionbusstrafiken i länet aviseras i utblicken 2022 - 2023. Det är angeläget att denna utredning kommer igång så snabbt som möjligt i syfte att förbättra tillgången och utbudet inom regionbusstrafiken.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten*

Varbergs kommun välkomnar satsningar på utökad tågtrafik med Hallandstågen. Satsningen på utökad helgtrafik Varberg – Göteborg kommer att göra det mindre trångt på tågen skapa fler förbindelser mellan Varberg och Göteborg. Detta kan bidra till att öka antalet besökare i Varberg på helgerna förutom ökade möjligheter att ta sig till Göteborg.

Önskvärt vore även fler avgångar kvällstid för fler ska kunna utnyttja utbudet i norra Halland och Göteborg.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten*

Varbergs kommun ser positivt på förslaget om fler och längre tåg på Västkustbanan under 2022 - 2023, vilket också fanns med i utblicken i Kollektivtrafikplan 2020. Trafiken är viktig för Varbergs kommun varför en så snar utveckling som möjligt är önskvärd för kommunen. Det är viktigt att Hallandstrafiken får möjlighet att genomföra åtgärderna så snart som möjligt.

Det är av största vikt att öka möjligheterna för resenärer att pendla inom en allt större arbetsmarknadsregion. Förutom fortsatt arbetet med att skapa fler tågavgångar är det lika viktigt att upplevelsen av tågresan är positiv, vilket innebär att tågen möter resenärens behov av exempelvis möjligheter till säker uppkoppling under resan, sittmöjligheter för samtliga påstigande samt att övriga utrymmen är rena och funktionsdugliga.

Kommentar: *Västkustbanan är av stor betydelse för Hallands utveckling och det ökade tågresandet har bland annat möjliggjorts genom en utbyggd trafik med Västtåg Varberg-Göteborg. I december 2020 startar ett nytt trafikavtal för Öresundstågtrafiken i vilket drift och underhåll samordnas. En ny underhållsdepå i Kärråkra, Hässleholm, kommer samtidigt att tas i drift. Samtliga 111 Öresundståg totalrenoveras vilket förväntas vara klart 2022, därtill pågår nyinstallation av wifi på samtliga tåg. Hallandstrafikens förhoppning är ovanstående förändringar ska bidra till en sammantaget förbättrad kundupplevelse.*

Varberg växer och har ett antal pågående och planerade utvecklingsområden i tätortens närhet, som Trönningenäs i norr och Gamla Köpstad i söder. Många av dessa områden saknar i dagsläget attraktiv kollektivtrafiksörjning och trafikeras primärt av regionbusstrafiken. Varbergs kommun eftersträvar ett utvecklingstänk kring kollektivtrafiksörjning av orter som ligger nära Varbergs tätort, men idag helt trafikförsörjs av regionbusstrafiken. Varbergs utveckling och ett behov av att få fler att välja kollektivtrafik – inte minst för kopplingen till Västkustbanan – ställer nya krav på en tätare och snabbare trafik.

Kommentar: *Befintliga stadsbusslinjer kan nyttjas genom förlängning av dess körvägar i ytterkanterna när staden växer. I övrigt ser Hallandstrafiken behov av en fortsatt utveckling av regionbusstrafiken. En viktig aspekt i sammanhanget är att förbättra framkomligheten i de centrala delarna av staden där medelhastigheten ofta är låg. God framkomlighet är en förutsättning för att kunna öka turutbudet.*

Kommunen är också angelägna om att i samarbete med Hallandstrafiken framöver utreda behovet av kollektivtrafikkörfält i Varberg.

Kommentar: *Hallandstrafiken gläds åt synpunkten*

Varbergs kommun vill att Hallandstrafiken ser över möjligheterna att skapa turer till nordöstra delarna av kommunen, bland annat Kungsäter. Kommunen vill också att bussarna på linjen Varberg-Veddige kvällstid trafikerar Trönninge och mindre orter i närheten som Tofta och Lindberg, för att möjliggöra för fler att åka kollektivt sent på kvällen. Det är även angeläget att busstrafiken från Ullared/Rolfstorp bör anpassas så att de bättre stämmer överens med tågtrafikens avgångar.

Kommentar: *Hallandstrafiken ser nackdelar med att samma linjenummer har olika linjedragningar beroende av när på dygnet trafikering sker, detta utifrån att det ska uppfattas som enkelt att resa. Busstrafiken från Ullared/Rolfstorp anpassas till start- och sluttider för Gekås vilket också är fastställt enligt Trafikförsörjningsprogrammet, tåganslutningarna i Varberg får därmed en lägre prioritet. Hallandstrafiken eftersträvar att uppnå bästa möjliga trafikeringlösning för samtliga resbehov.*

Det är även viktigt att i arbetet med att koncentrera resurser till stråk med goda förutsättningar för ökat resande ta hänsyn till de elevresor som sker inom gymnasieskolan som genomförs i linjetrafiken. Det goda resor mellan bostad och skola måste säkerställas. I planeringsarbetet är det centralt att hänsyn tas till gymnasieskolans tider, 08.00-17.00. Vid flera tillfällen har avgångstider för busstrafiken ändrats, vilket påverkat gymnasieelevers möjlighet att ta sig till skolan i tid negativt. Inför förändringar av exempelvis avgångstider och dylikt, som kan påverka gymnasieelevers möjlighet att kunna ta sig till och från skolan, önskar Varbergs kommun en tydligare dialog och samverkan med Hallandstrafiken.

Kommentar: *Hallandstrafiken har uppmärksammat de negativa effekterna av tågplan 2020 för delar av regionbusstrafiken. Turer har justerats utifrån ny tågtidtabell utan att säkerställa att goda resmöjligheter till gymnasieskolorna kvarstår. Åtgärder har vidtagits på kort sikt främst härlett till resbehov till och från Väröhalvön.*

Vidare har Varbergs kommun stor förståelse för de ekonomiska konsekvenserna coronapandemin medför. Ett bra sätt att anpassa satsningarna efter rådande förutsättningarna kan vara ett ökat fokus på mobility management-kampanjer, som ett kostnadseffektivt komplement till de övriga satsningarna på kommunikation för 2021.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Varberg är en växande kommun med ökande befolkning och därmed också ökat behov av transporter. För att behålla och locka nya resenärer är infrastrukturen en viktig framgångsfaktor. Att hållplatserna i hela kommunen har väderskydd, belysning och är väl underhållna signalerar att resenärerna är viktiga. Varberg anser att arbetet behöver intensifieras för att få utväxling på de medel som finns under planperioden. Varbergs kommun planerar att investera cirka 2000 tkr per år under perioden 2021 - 2024, på upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, huvudsakligen längs stadslinjenätet som togs i bruk i december 2015. Varbergs kommun ser också att det är av stor vikt att säkerheten och tillgängligheten vid samtliga busshållplatser är god. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bör prioriteras. Detta gäller inte minst vid resor från bostad till skola och skola till bostad.

Kommentar: *Att hållplatser och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Under de senaste åren har ombyggnadstakten ökat vilket är glädjande. Hallandstrafiken uppmärksammar främst behovet av nya hållplatser i Träslövsläge utifrån ny linjesträckning.*

Det är viktigt att i den samplanering som görs för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan, att fortsatt säkerställa en god resa mellan bostad och skola samt skola och bostad för de elever som är beviljade skolskjuts. Vidare är det viktigt att hänsyn i samband med planeringsarbetet tas till grundskolans tider. I utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken. Varbergs kommun ser positivt på ett fortsatt arbete med att hitta nya integrerings-möjligheter och mer flexibilitet vad gäller kopplingar mellan linjetrafik och skolturer med fokus på barns behov, säkerhet och trygghet.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten*

Falkenbergs kommun

Hallandstrafiken beskriver i sin remisshandling en satsning på att etablera bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter utmed regionens utpekade kollektivtrafikstråk. Falkenbergs kommun ser detta initiativ som positivt och en bra satsning för att öka tillgängligheten till service och kollektivtrafik på landsbygden. Falkenbergs kommun ser gärna en vidare samverkan kring förutsättningarna för att bygga en bytespunkt med utökad service inom Falkenbergs kommun.

Kommentar: Hallandstrafiken ser positivt på en utökad samverkan, med mål att bygga en bytespunkt med utökad resenärsservice i kommunen.

Attraktiv pendlingsmöjlighet till och från Göteborg är viktig för Falkenbergs utveckling. Falkenbergs kommun ser en risk med att Hallandstrafikens föreslagna satsningar kommer att medföra längre restider och i förlängningen sämre pendlingsförutsättningar till och från Falkenberg. Väst kuststråket har en viktig funktion i att sammanbinda Halland med angränsande regionen och satsningar på attraktiv kollektivtrafik i stråket är helt i linje med kommunens visioner om hållbar tillväxt. Utvecklingen av Väst kuststråket måste dock ske utifrån att det ska komma hela Halland till godo. De senaste årens etableringar av nya pendelstationer och ensidiga satsningar på utökade tågturer i stråkets norra delar, skapar ojämna förutsättningar för hållbar utveckling i regionen. Istället för att stärka Halland riskerar rådande utveckling istället minska regionens attraktivitet som "bästa livsplats" och på sikt även regionens som arbetsmarknad. Samtliga halländska kommuner ska kunna erbjuda sina kommuninvånare attraktiva pendlingsförutsättningar och tillgång till ett regionalt tredje tågssystem.

Kommentar: Hallandstrafiken utvecklar tågtrafiken utifrån principer fastställda i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. De Hallandståg vilka idag trafikerar sträckan Varberg till Göteborg har tillkommit utifrån ett ökat resbehov vilket skapar en förbättrad sittplatskapacitet på Öresundstågen. Hallandstågen ska ses om inledningen på ett tredje regionaltågssystem vilket enligt programmet ska implementeras när Västlänken och Varbergstunneln är klara, vidare beskrivs att ett framtida scenario är att förlänga tågssystemet söderut men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. Inriktning är att de halländska tågssystemen kompletterar varandra med tåg i olika hastigheter och uppehållsbild. För Falkenberg är det av särskild vikt att restiderna är korta därav bör det ses som fördel att andra tågssystem möter behovet av fler tågstopp på sträckor norrut såväl som söderut.

Busslinje 10 är betydelsefull för många falkenbergares dagliga pendlande till arbete och studier. En hög framkomlighet för busslinje 10 är en prioriterad fråga för kommunen. För att öka kollektivtrafikens marknadsandelar och höja ambitionsnivån gällande resandeutvecklingen, ser vi även ett stort behov av en mer övergripande översyn av Falkenbergs stadslinjenät. Falkenbergs stad växer och kommunen planerar för att flera ska kunna bo och arbeta i staden. Detta förutsätter en utveckling av kollektivtrafiken för att möta upp kommunens höga hållbarhetsambitioner. Exempelvis ser kommunen en stor potential för att etablera ett nytt kollektivtrafikstråk mellan industriområdet Ågård och järnvägsstationen.

Kommentar: Hallandstrafiken gläds åt att kommunen synliggör behovet av en hög framkomlighet för busslinje 10. Resandet i stadsbusstrafiken har fördubblats under en tioårsperiod men där den positiva utvecklingen avstannat under de senaste åren. Hallandstrafiken ställer sig positivt till att tillsammans med kommunen genomföra en övergripande översyn av Falkenbergs stadslinjenät, ett arbete vilket förenklas utifrån kommunens ingång att kollektivtrafiken behöver hög framkomlighet i gatuutrymmet.

Remisshandlingen beskriver behovet av en övergripande översyn av regionbusstrafiken. Hallandstrafiken lyfter särskilt stråket Halmstad – Falkenberg som ett stråk som har behov av insatser för att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft. Falkenbergs kommun ser positivt på ett sådant arbete men förutsätter att en översyn omfattar åtgärder som stärker kopplingen mellan orterna Slöinge och Getinge.

Kommentar: Hallandstrafiken noterar synpunkten.

Falkenbergs kommun saknar kollektivtrafikförbindelse med kommunerna österut. Restiderna till Hylte, Gislaved och Värnamo kommuner är oförsvarbart långa. En koppling mellan Falkenberg och Torup/Hylte skulle minska den restiden betydligt. Det skulle kraftigt förbättra utbudet på både arbetsmarknaden och i gymnasievalet om en sådan busslinje skulle bli verklighet. Falkenbergs kommun ser även ett behov av ett förbättra kollektivtrafiken mellan Svenljunga samt Hylte kommun till Ullared. Detta för att stärka förutsättningarna för ökad arbetspendling.

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

Halmstad kommun

Halmstads kommun har tagit del av Hallandstrafikens Kollektivtrafikplan 2021 som översänts på remiss till kommunen. Som vanligt är dokumentet välskrivet och lätt att ta till sig. Trevligt också att det i år fanns en tydligare koppling till det Regionala Trafiksörjningsprogrammet.

Kommentar: *Hallandstrafiken gläds åt att kommunen uppmärksammar en ökad tydlighet mellan Kollektivtrafikplanen och det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet.*

Det är mycket positivt att Hallandstrafiken ser behovet av utökad busstrafik till stadsdelen Söder. Även bra att en dialog med Kulturförvaltningen sker så att utbudet anpassas till deras verksamhet. Kanske finns det möjlighet till utökat samarbete i form av marknadsföring och biljettsamarbete som en Steg 1- och Steg 2-åtgärd för att få fler att upptäcka bussen? Att alla turer på linjen gick förbi resecentrum vore önskvärt.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten. Hallandstrafiken eftersträvar att samtliga busslinjer ska trafikera via resecentrum.*

Kommunen ser också positivt på att objektet med ytterligare en kvällstur på Öresundstågen söderut från Halmstad återigen lyfts in i Kollektivtrafikplanen.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

Inför förra Kollektivtrafikplanen fanns en utökning av busstrafiken till Kristinehedsgymnasiet med. Vi har sett ett ökat behov av samordning och har bjudit in Hallandstrafiken att ta del av kommunens långsiktiga lokalförsörjning gällande skolor. Framöver planerar kommunen för ytterligare elever vid Kristinehed vilket då genererar ett större resbehov. Planeringen i skolor och att lägga scheman har en annan planeringshorisont än vad planering av busstrafik har och framförallt sker förändringarna i skolans värld i augusti. Redan till augusti 2020 ser vi ett ökat resbehov till och från Kristinehedsgymnasiet med en extra tur och en förlängning av en annan, vilket i sin tur skulle vara ett objekt för denna kollektivtrafikplan. Kommunen kommer att ta initiativ till dialog i frågan.

Kommentar: *Planering av kollektivtrafik utgörs av långa ledtider utifrån både beslutsgång samt önskan om samordning över kommun- länsgränser samt landsgränser. Hallandstrafiken gläds åt att kommunen skapar en långsiktig plan för lokalförsörjning för kommunens skolverksamhet vilket skapar förutsättningar för bättre samordning mellan skol- och allmän kollektivtrafik. Behovet av långsiktig plan runt lokalförsörjning synliggörs tydligt utifrån av kommunen beskrivet behov av utökad busstrafik med start redan till höstterminen 2020. Hallandstrafiken ser det som positivt att kommunen fortsatt tar initiativ till dialog.*

I samband med förra Kollektivtrafikplanen fick kommunen även Förslag till ny zonstruktur inom Hallandstrafiken trafikeringsområde på remiss från Hallandstrafiken. I kommunens yttrande fanns en del frågor och fundering. Dessa kvarstår.

Kommentar: Kommunens yttrande finns med som del i det fortsatta arbetet med ny zonstruktur. Hallandstrafiken har som målsättning att förenkla nuvarande zonstruktur där inriktningen är att gå från dagens 28 zoner till 8 zoner. Med anledning av lansering av nytt biljett- och betalsystem samt etablering av nya trafikavtal har tidplanen för införande justerats. Hallandstrafiken har numera som mål att lansera den nya zonstrukturen till sommaren 2021.

I utblicken finns en stor variation av tänkbara objekt, det vore bra om dessa kunde läggas i någon form av prioriteringsordning. Även om det i dagsläget råder stor osäkerhet så vore det bra att få en uppfattning om när i tid de olika objekten kan tänkas komma. Enligt tidigare dialog så borde t.ex. Markarydsbanan finnas med som ett tydligt objekt i utblicken då den gemensamma målbilden är trafikstart i december 2023. Har detta nu ändrats då det istället pekas på Trafikförsörjningsprogrammet? En annan fundering rör HNJ-banan - när och var tas det långsiktiga beslutet om trafikeringen på denna järnväg? Vidare är det mycket positivt att Harplinge nämns som en ort som måste kollektivtrafikförsörjas på ett bättre sätt. Detta ligger helt i linje med kommunens planering.

Kommentar: Hallandstrafiken noterar synpunkten. Trafikstart vid tidtabellsskiftet december 2023 tillhör trafikår 2024 och ingår därmed inte i utblicken för denna Kollektivtrafikplan.

Covid-19 påverkar stort och dess totala effekt har vi i skrivandet stund ännu inte sett slutet på. Nu nämns pandemin i remiss-brevet. Det vore önskvärt att ett resonemang kring idag kända konsekvenser för Hallandstrafikens verksamhet inkluderades i planen och även vilken påverkan pågående pandemi kan tänkas få på Hallandstrafikens möjligheter att utveckla kollektivtrafik i länet framöver. Hur resonerar Region Halland och Hallandstrafiken i denna fråga?

Kommentar: Covid-19 och dess effekter på kollektivtrafiken hanteras till delar i försättsblad till denna Kollektivtrafikplan.

I tjänstemannadialogen med Hallandstrafiken lyfte kommunen frågeställningen kring hur samverkan ska se ut framöver. I nuvarande avtal finns ett samverkansforum kallat Närhet Halmstad mellan Hallandstrafiken, Arriva och kommunen. Hur ska samarbetet se ut nu när Nobina börjar trafikera om ca 2 månader?

Kommentar: Samverkansforum Närhet Halmstad avslutas i samband med nya trafikavtal. Hallandstrafiken har för avsikt att arbeta inom två forum där ett av dessa är ett operativt forum. Det operativa forumet har till syfte att hantera löpande driftrelaterade frågor kopplat till trafik och infrastruktur där samtliga trafikföretag på orten bjuds in tillsammans med berörd kommunen. Långsiktiga och strategiska frågor hanteras i etablerad dialog inom process för årlig Kollektivtrafikplan.

Att planera förändringar i infrastruktur tar tid och många av de frågeställningar som Halmstad står inför ligger bortom tidshorisonten för denna Kollektivtrafikplan och bör därmed hanteras i annat forum. I utblicken beskrivs att ett tänkbart objekt inom utblicken är förändrat linjenät för Halmstad, vilket såklart är positivt. Kommunen vill i detta sammanhang peka på att förändringar i infrastruktur tar tid och förväntas några större investeringar så krävs längre framförhållning än Kollektivtrafikplanens utblick. Det är dock mycket positivt att planeringen så smått är påbörjad.

Kommentar: *Hallandstrafiken och kommunen samverkar och samplanerar utifrån styrande dokument. Hallandstrafiken ser stor potential att öka resandet med stadsbusstrafiken i Halmstad där en identifierad framgångsfaktor innefattar en ökad framkomlighet för bussarna i gatuutrymmet. Hallandstrafiken är medveten om att framförhållning krävs gällande investeringar i infrastruktur.*

Hylte kommun

Kollektivtrafikplanen beskriver att det funnits ett mörkertal i antalet resenärer på Viskadalsbanan, som upptäcktes efter att Hallandstrafiken infört ett kundräkningssystem. Det upptäcktes även ett mörkertal efter att ett kundräkningssystem införts på Kungsbackapendeln. Eftersom det genomförs manuella räkningar på Halmstad-Nässjö-Järnväg bör det utredas om det finns ett mörkertal i resandet även på denna linje. Detta är i synnerhet viktigt inför utvärderingen av HNJ-projektet.

Kommentar: På HNJ-banan genomförs sedan 2017 återkommande manuella resanderäkningar vilket innebär att resandesiffrorna för HNJ-banan är kvalitetssäkrade. Manuella räkningar sker av personer vilka befinner sig ombord på tåget och vid varje station räknar antalet av och påstigande resenärer. Historiska mörkertal har infunnit sig utifrån att siffror hämtats från biljettsystemet men före och under testperioden har kvalitativa manuella resanderäkningar genomförts.

Kommunen ställer sig positiv till att det utökade trafikutbudet på HNJ-banan är med i planeringen även för år 2021. Kommunen önskar dock få förtydligat om detta innebär att även linje 417 mellan Hyltebruk och Landeryd finns kvar under år 2021. Kollektivtrafikplanen beskriver att en viktig del i arbetet med Region Hallands Trafikförsörjningsprogram är frågan om framtida trafikering av Halmstad-Nässjö järnväg. Det finns dock ingen information i remissutlagan av trafikförsörjningsprogram gällande framtida trafikering av HNJ-banan, mer än att utvärdering kommer göras efter projekttidens slut. Det kvarstår därför frågor om när beslut om framtiden för HNJ-banan ska tas.

Kommentar: Hallandstrafiken noterar synpunkten. Inom testperioden ingår busslinje 417 mellan Hyltebruk och Landeryd med mål att knyta ihop kommunhuvudorten med Krösatågen längs HNJ-banan.

Kommunen efterfrågar information om när den nya zonstrukturen planeras implementeras.

Kommentar: Hallandstrafiken har som målsättning att förenkla nuvarande zonstruktur där inriktningen är att gå från dagens 28 zoner till 8 zoner. Med anledning av lansering av nytt biljett- och betalsystem samt etablering av nya trafikavtal har tidplanen för införande justerats. Hallandstrafiken har numera som mål att lansera den nya zonstrukturen till sommaren 2021.

Kommunen vill återigen trycka på behovet av en översyn på linje 431 mellan Hyltebruk och Unnaryd, för att om möjligt bättre anpassas efter industrierna i Unnaryds skiftarbetsstider. Kommunen vill även lyfta att helgturer, som anpassas efter turerna på linje 400 och 401 mot Halmstad, vore positivt för Unnaryd och möjligheterna att utveckla orten. Kommunen vill även informera om att det planeras för nya flerbostadshus med gångavstånd till hållplatser i Unnaryd, vilket ökar resandeunderlaget.

Kommentar: Hallandstrafiken har tagit del av genomförd kartläggning av skifttiderna på de största arbetsplatserna i Unnaryd samt vill uppmärksamma detta som ett gott exempel på samverkan. Ett turutbud som möter samtliga start och sluttider på arbetsplatserna i Unnaryd ser vi inte

som möjligt i förhållande till resandeunderlaget. Busstrafiken till och från Unnaryd behöver även möjliggöra bussbyte i Hyltebruk (till/från Halmstad) samt i möjligaste mån arbetstider i Hyltebruk utöver industriernas start- och sluttider i Unnaryd. Hallandstrafiken vill särskilt uppmärksamma denna typ av samverkan gällande

Som tidigare har lyfts i gemensam skrivelse med Gislaved kommun efterfrågar även kommunen en översyn av linje 432 Hyltebruk – Gislaved, för att skapa bättre förutsättningar för studie- och arbetspendling.

Kommentar: *Linje 432 (Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved) har under flera år haft ett minskat resande. Det minskade resandet kan framförallt förklaras utifrån en minskad gymnasiependling till Gislaved. Som ett led i det minskade resandet reducerades turutbudet i december 2017 utifrån principer för lågfrekvent resande. Vid samma tidpunkt startade testperiod HNJ vilket inkluderar busslinje 417 mellan Hyltebruk och Landeryd. För fler direkta turer med linje 432 till Gislaved dvs utan bussbyte i Smålandsstenar krävs samsyn med Jönköpings länstrafik. Hallandstrafiken instämmer utifrån behovet att se över kollektivtrafiken mellan Hylte och Gislaveds kommun och tar med sig synpunkten i det fortsatta planeringsarbetet.*

Falkenbergs kommun saknar kollektivtrafikförbindelse med kommunerna österut. Restiderna till Hylte, Gislaved och Värnamo kommuner är oförsvarbart långa. En koppling mellan Falkenberg och Torup/Hylte skulle minska den restiden betydligt. Det skulle kraftigt förbättra utbudet på både arbetsmarknaden och i gymnasievalet om en sådan busslinje skulle bli verklighet. Det skulle även korta Hylte kommuns invånares restid mot västkustbanan norrut.

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

Kommunen ser positivt på att ett nytt betalsystem som underlättar länsöverskridande resande lanseras. Tillsammans med upprustning av hållplatser och ny grafisk profil signalerar det att mycket är på gång hos Hallandstrafiken.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkten.*

På vissa bussturer mellan Hyltebruk och Halmstad har resenärer, i betydande omfattning, fått stå hela vägen mellan orterna. Detta bör undvikas av flera skäl genom att anpassa busskapacitet till antalet resenärer.

Kommentar: *Hallandstrafiken instämmer till fullo. Justeringar har gjorts vid tidtabellsskiftet i december 2019 utifrån behov av fler turer via Sannarpsgymnasiet i Halmstad.*

Laholms kommun

Laholms kommun ser positivt på förslaget med en ny tur med Öresundstågen på Västkustbanan. Det kommer bidra till en tydlighet i tidtabellen och öka tillgängligheten i Halland under kvällstid. Laholms kommun ser generellt positivt på en utveckling av tågtrafiken i Halland. Allt fler reser med tåg och i takt med denna utveckling blir behovet av en starkare koppling av vikt.

Laholms kommun ser positivt till en översyn av regionbusstrafiken. Laholms kommun är en utspridd kommun där kollektivtrafiken i vissa stråk kan vara svår att nå. Laholms kommun ser ett behov av att stärka kollektivtrafiken längs stråken i kommunen för att uppmuntra till mer kollektivtrafikresande.

Kommentar: *Hallandstrafiken noterar synpunkterna.*

Laholms kommun vill trycka på behovet av att förstärka kollektivtrafikstråket Skottorp- Allarp- Båstad station. Skottorp och området Allarp i Skummeslövsstrand växer och för bland annat dessa orter är Båstads station den närmsta och mer naturliga målpunkten för kollektivtrafikresande. Dialog har förts med Båstads kommun i Skåne som även de ser ett behov av en stärkt kollektivtrafik i området, med förlängning in i Båstad kommun till Entré Båstad och Östra Karup.

Laholms kommun inser svårigheterna i att förslaget involverar två kommuner, två län och två regionala trafikbolag, men anser att en stärkt kollektivtrafik till Båstad station, med anpassning till tågens avgångar och ankomster kommer öka kollektivtrafikresandet i området och stärka kollektivtrafiken i kommunen.

Kommentar: *Utöver Västkustbanan är stråket Laholm till Båstad via Mellbystrand och Skummeslövsstrand utpekade i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet som ett kollektivtrafikstråk. Stråket bedöms ha potential då det byggs och planeras fortsatt utbyggnad tillsammans med sin nya koppling till nya Båstad tågstation. Allarp trafikeras utmed stråket av linje 225 vilken trafikerar längs Kustvägen. Mellan Laholm och Båstad trafikerar även linje 226 via Skottorp, vidare via Östra Karup med slutstation kommunhuvudort Båstad. Hallandstrafiken gläds åt kommunens intresse att stärka kollektivtrafiken i området och fortsatt dialog mellan samtliga parter behöver fortgå under hösten 2020.*