

Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling Halland 2035



REGIONSTYRELSENS FÖRSLAG TILL
REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGS-
PROGRAM HALLAND 2016-2019

Det är nu resan börjar



Dag Hultefors

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

Arbetet med att ta fram detta viktiga dokument har pågått länge och vi har haft en rad givande dialoger och samtal längs med vägen. Det handlar om att skapa gemensamma bilder för att kunna dra åt samma håll. Att Hallands kommuner och andra aktörer i samhällsbyggandet ska veta hur kollektivtrafiken kommer att utvecklas både på kort och lite längre sikt. Formellt gäller programmet fram till 2019, men vi ser att det är viktigt att lyfta blicken och sikta mot 2035.

Vi satsar fortsatt på Väst kustbanan som har ett väldigt stort resande och ansluter, där det är möjligt, till bussar och tåg från hela Halland för att underlätta hela resan. Med en väl fungerande kollektivtrafik gör vi det lättare för hallänningar

att bli en del av växande arbetsmarknadsregioner. Vi ökar också möjligheterna till studier och en stimulerande fritid. För oss är det också viktigt att alla ska ha tillgång till kollektivtrafik, oavsett var man bor. Men den ser olika ut. Tätare där många åker, glesare och med andra transportlösningar där resandet är mindre.

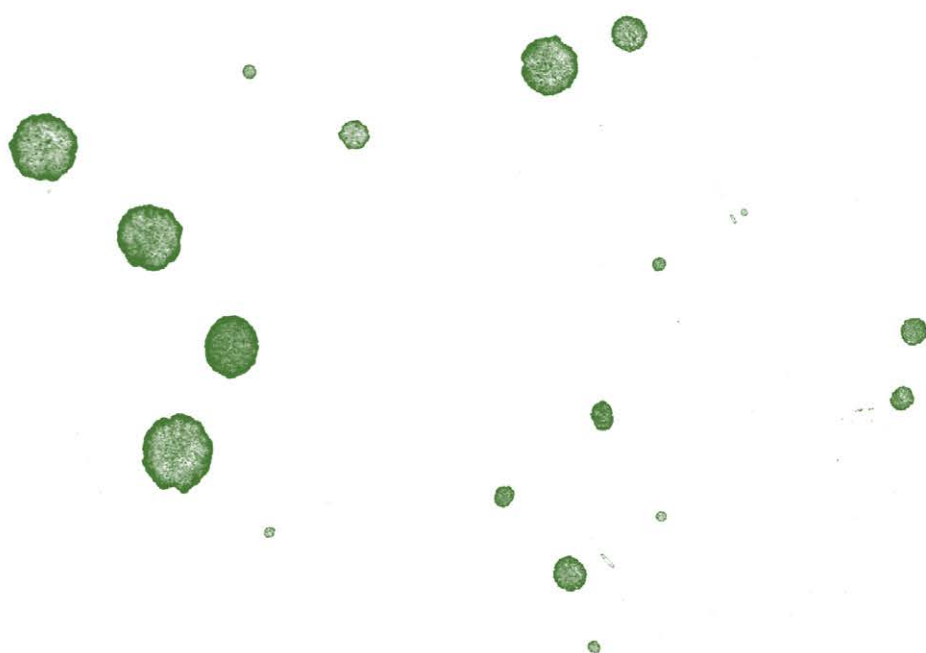
Vår absoluta ambition har varit att ta fram ett trafikförsörjningsprogram som är både framåtsyftande och progressivt. I programmet drar vi upp riktlinjerna för mycket stora satsningar på kollektivtrafiken och frågan är om det någonsin gjorts järnvägssatsningar i Halland med en sådan bredd som de vi nu planerar.

Förutom att vi med full kraft ska fortsätta att utveckla trafiken utmed kusten, på Väst kustbanan och med busstrafik, planerar vi nu för förbättringar av tågtrafiken inåt landet, bland annat genom satsningar på Markarydsbanan och Viskadalsbanan. Detta förutsätter dock att vi blir överens med alla berörda parter.

I genomförandet av programmet ser jag att vi behöver ha stort fokus på samplanering för att lyckas med våra målsättningar. Jag vill, sist men inte minst, tacka alla som bidragit med kompetens, idéer och stort engagemang. Det är nu resan börjar.

Dag Hultefors

Ordförande regionstyrelsens tillväxtutskott



Innehåll

1. Förutsättningar och ramverk.....	8	6. Morgondagens kollektivtrafik.....	50
1.1 Kollektivtrafiklagen.....	8	6.1 Förutsättningar för morgondagens kollektivtrafikresande.....	50
1.2 Trafikförsörjningsprogrammet som regionalt utvecklingsverktyg.....	8	6.2 Tågtrafik i Halland.....	51
1.3 Organisation och samverkan.....	9	6.3 Busstrafik i Halland.....	54
2. Nuläge och analys.....	10	7. Särskild kollektivtrafik.....	55
2.1 Utgångsläge Halland.....	10	7.1 Färdtjänst och sjukresor.....	55
2.2 Hallands grannar.....	15	7.2 Skolskjutstrafik.....	55
2.3 Framtida utmaningar för kollektivtrafiken i Halland.....	19	8. Ekonomiska förutsättningar och finansiering.....	57
3. Vision, mål och samråd.....	22	8.1 Samhällsnytta.....	57
3.1 Långsiktiga och regionala mål för kollektivtrafiken.....	22	8.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken.....	57
3.2 Nationella mål.....	22	8.3 Finansiering av den särskilda kollektivtrafiken.....	58
3.3 En Hållbar Tillväxt i Halland.....	23	8.4 Riktlinjer för ekonomin.....	58
3.4 Uppföljning och indikatorer.....	24	8.5 Allmänna principer för tillköp.....	59
3.5 Samråd.....	26	8.6 Taxor.....	60
4. Kollektivtrafiken som ett medel för samhällsutvecklingen.....	27	8.7 Betalsystem.....	60
4.1 Kollektivtrafiken som en del av samhällsplaneringen.....	27	8.8 Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur.....	61
4.2 Stadsutveckling.....	27	9. Kommersiell trafik.....	62
4.3 Resecentra som nav, mötesplats och identitet.....	28	9.1 Förutsättningar för kommersiell trafik.....	62
4.4 Tätorter i kollektivtrafikstråk på landsbygden.....	28	9.2 Allmän trafikplikt.....	62
5. Planeringsprinciper för den allmänna kollektivtrafiken i Halland.....	29	9.3 Tillgång till infrastruktur.....	62
5.1 Övergripande strategi och principer för utveckling.....	29	9.4 Tillgång till biljett- och betalsystem.....	62
5.2 Modell med utvecklingsprinciper.....	30	9.5 Tillgång till informationssystem.....	63
5.3 Kollektivtrafikstråk i Halland.....	34		
5.4 Kollektivtrafikutbud i Halland.....	48		

Sammanfattning

Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet. Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs både strategiskt och mer konkret.

Halland växer – och förväntas fortsätta växa. Främst längs med kusten och i städerna. Sambanden med närliggande regioner blir allt viktigare och allt fler pendlar till arbete eller utbildning. Rörligheten hos invånarna förväntas öka och resenärerna kommer att ha höga krav på att kollektivtrafiken ska fungera, såväl för den som bor i någon av tätorterna längs kusten som för den som bor i mer glest befolkade delar av Hallands inland. Västkustbanan har högst prioritet i kollektivtrafiksystemet i Halland. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad både i Tillväxtstrategin och i detta Trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller riktlinjer och principer för utveckling av kollektivtrafik i Hallands län. Hallandstrafiken utformar årligen en Kollektivtrafikplan utifrån programmets riktlinjer.

Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling

Grunden för programmet är de mål och prioriteringar som finns i den halländska Tillväxtstrategin. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är: Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet indikerar hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett medel. Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hållbar tillväxt och det övergripande målet specificeras utifrån ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Kollektivtrafiken är en viktig del i den fortsatta utvecklingen av Halland som den bästa livsplatsen. En väl utbyggd och robust kollektivtrafik behövs för att Halland ska vara en del i en större funktionell region, med utvecklade former för samverkan och samplanering och attraktiva stadsmiljöer. På lång sikt ska kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Operativt och mer kortsiktigt är målet att Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt.

Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken i Halland är koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Samtidigt kompletteras detta med

grundläggande resmöjligheter för hela länet för att stödja en socialt hållbar utveckling.

Alla invånare i Halland har tillgång till kollektivtrafik men kollektivtrafikutbudet skiljer sig åt i länet. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett gott utbud av kollektivtrafik och i de mer glesbefolkade områdena är utbudet mindre men alla invånare erbjuds grundläggande resmöjligheter, där lägsta nivå utgörs av Närtrafiken. Trafikförsörjningsprogrammet visar var i Halland det kommer att gå kollektivtrafik under en överskådlig framtid och även vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas.

ILLUST

Resbehoven styr kollektivtrafikens utveckling

I det framtida kollektivtrafiksystemet kommer fortfarande tågtrafiken på Väst kustbanan att utgöra stommen och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Väst kustbanan. Den grundläggande principen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Kollektivtrafiken gör nytta först när någon reser med den. Principerna för utveckling av tåg, regionbuss och stadsbuss är de samma. Arbetssättet innebär en tydlig uppdelning mellan kollektivtrafik i och utanför stråk. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. Kollektivtrafik som trafikerar i de identifierade stråken ska erbjuda ett snabbt resande för arbets- och studieresande och därmed utgöra ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ till bilen.

Såväl busstrafiken som regionbusstrafiken ska fortsätta utvecklas för att erbjuda snabba resor för arbets- och studiependling. Stadsbusstrafiken betydelse kommer att öka, då de halländska städerna förtätas och växer befolkningsmässigt. En utveckling av busstrafiken kommer att kräva investeringar i form av infrastruktur och framkomlighet är avgörande för hur väl busstrafiken kommer att kunna utvecklas.

För morgondagens tågtrafik i Halland är fortfarande Väst kustbanan identifierad som det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Olika resbehov kräver olika typer av tågtrafikering för att tillgodoses. Väst kustbanan måste ha tillräcklig kapacitet så att olika tågssystem kan trafikera banan på ett robust och pålitligt sätt. Banan ska trafikeras med tågtrafik som tillgodoser resbehov av arbets- och studiepend-

ling, dels genom pendeltåg och dels genom olika typer av regional tåg. Även tågtrafik avsedd för längre fjärrresor som sker mer sällan ska kunna få plats på banan. Det är möjligt att Väst kustbanan även ska kunna tillgodose behov av internationella fjärrresor genom kopplingen till Oslo, Köpenhamn och Hamburg. Utöver hastighetshöjning är det mycket viktigt att det finns spårkapaciteten in mot och på Göteborg C. Att en utbyggnad av dubbelspår på hela banan mellan Göteborg och Malmö blir verklighet är en förutsättning för att kunna utnyttja Väst kustbanans fulla potential.

Utvecklingen av tågtrafiken på Viskadalsbanan ska fokuseras att möta resbehov av arbets- och studiependling. Det finns en potential att utöka utbytet mellan Borås och Varberg och därmed skapa en större arbetsmarknad. Att sänka restiden ner under en timme och succesivt utöka antalet turer kan öka regionintegreringen.

Tågtrafiken på Markarydsbanan utvecklas med utgångspunkt att tillgodose resebehov för såväl arbets- och studiependling som för fjärrresor som sker mer sällan. Banan ska par förbättrade kopplingar till nordöstra Skåne och västra Blekinge samt till städer utmed Södra stambanan, bl.a. Linköping och Norrköping.

En testperiod föreslås på Halmstad – Nässjö banan (HNJ-banan). Under tre år ska ett projekt genomföras för att se om det är möjligt att få fler att resa med tågen på banan. Efter avslutat projekt tas ett långsiktigt beslut om HNJ-banan.

Programmet innehåller även en redovisning av den särskilda kollektivtrafiken i Halland och Region Hallands inställning till kommersiell trafik.

RATION

1. Förutsättningar och ramverk

1.1 Kollektivtrafiklagen

Enligt den lag om kollektivtrafik som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM). Ett viktigt syfte med lagen är att skapa bättre samordning mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering och 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 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.

1.2 Trafikförsörjningsprogrammet som regionalt utvecklingsverktyg

Regional utvecklingsstrategi och Tillväxtstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det viktigaste styrdokumentet för Region Halland. Här återfinns Region Hallands vision ”Halland – bästa livsplatsen 2020”. Tillväxtstrategin som togs fram i bred samverkan under 2014 utgår ifrån RUS:en och riktar in sig på de tillväxtskapande faktorerna. Tillväxtstrategins övergripande mål är att:

Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014

Det övergripande målet i tillväxtstrategin är uppdelat i; Hög Attraktivitet, Stark konkurrenskraft och Fler i arbete. Kollektivtrafiken är ett medel som kan bidra till måluppfyllnad för samtliga av dessa mål men är närmast knutet till Hög Attraktivitet och de strategiska val och prioriteringar som gjorts under detta mål.

Halland, en region med god tillgänglighet.

Halland har ett attraktivt läge mellan Öresundsregionen och Göteborgsregionen. Kollektivtrafiken är ett effektivt verktyg för att skapa fördelar av det geografiska läget. Med hjälp av kollektivtrafiken skapas ett starkt sydvästsverige med många olika funktionella samband vilket kan bidra till att den positiva utvecklingen fortsätter i Halland.

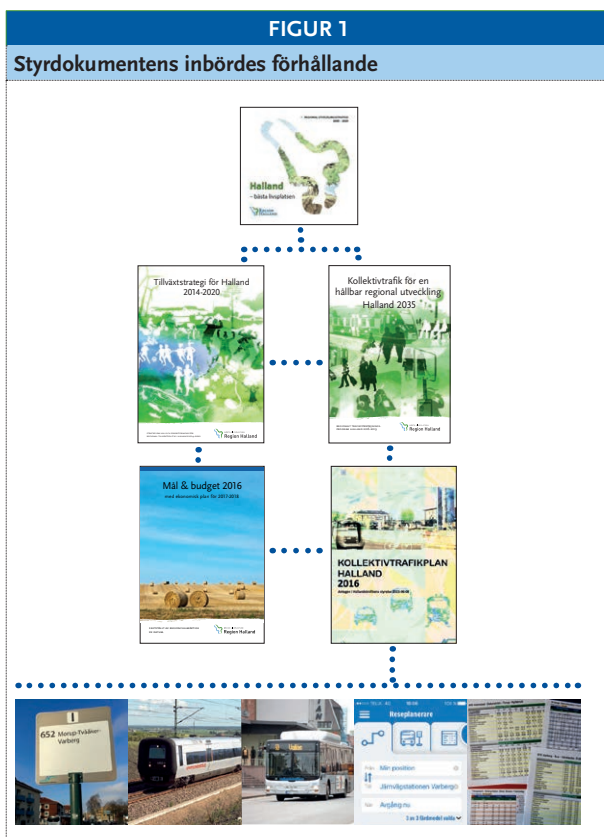
Halland, en region som erbjuder attraktiva och socialt hållbara mötesplatser, boende- och livsmiljöer.

Befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i Sverige koncentreras allt mer till Stockholms-, Göteborgs- och Malmöregionen. Därmed finns det ett stort och växande behov att Halland knyts närmare både Göteborgs och västra Skånes arbetsmarknader. De senaste decennierna har goda boendemiljöer i kombination med en hög tillgänglighet till Göteborgsregionens arbetsmarknad bidragit till en stark inflyttning. För en fortsatt god utveckling i Halland behövs goda boendemiljöer, fler bostäder för olika målgrupper och hög tillgänglighet till storstadsregioners arbetsmarknader i både norra och södra Halland.

Trafikförsörjningsprogram och kollektivtrafikplan

Detta trafikförsörjningsprogram är det andra i ordningen, en mindre komplettering av det första programmet skedde under 2013. Programmet aktualiseras vart fjärde år i samband med ny mandatperiod.

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. Kollektivtrafikplanen syfte är att konkretisera, förtydliga och förverkliga Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafikplanen arbetas fram av Hallandstrafiken och ger en detaljerad beskrivning av trafikförändringar för det kommande året samtidigt som den blickar ytterligare två år framåt. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i nära dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess.



1.3 Organisation och samverkan

I rollen som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Fem av länets sex kommuner har även överlämnat ansvar för färdtjänsten och riksferdtjänsten till Region Halland.

Bolaget Hallandstrafiken AB är helägt av Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken AB upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten. Bolaget bereder även ärenden åt kollektivtrafikmyndigheten.

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt. Som ett led i detta uppdrag har Region Halland ansvaret för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i länet och är upprättare av den regionala infrastrukturplanen. Att Region Halland är länsplaneupprättare ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur på regionala vägar och till viss del även på järnvägar. Kollektivtrafik och infrastruktursatseringar är nära knutna till varandra och inte sällan måste en trafikförändring föregås av investeringar i infrastruktur för att

kunna genomföras. Trafikverket är ansvarigt för investeringar, drift och underhåll av statliga (nationella och regionala) vägar och järnvägar. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av kollektivtrafiken och därmed också i utvecklingen av Halland i stort. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella transportplanen och denna plan är grunden för utveckling av det statliga transportsystemet. I nationell plan för transportsystemet beslutas om nyinvesteringar bland annat på järnvägssidan och där finns även medel till drift och underhåll.

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland och av kollektivtrafiken. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Utformning av staden och nya bostadsområden sätter ramarna för vad som kan åstadkommas med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering. Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog med kommunberedningen som ges möjlighet att lämna synpunkter på planering, genomförande och utvärdering av kollektivtrafiken. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis, inte minst i framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland anordnar även regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur.

Halland har starka funktionella band med angränsande regioner, främst längs kuststräcket mot Göteborg respektive Helsingborg-Malmö. Banden blir starkare i takt med att arbetsmarknadsregionerna utvidgas och rörligheten ökar. Bidragande i detta är att kollektivtrafiksystemet byggs ut för att möjliggöra snabba pendlingsresor. Utveckling av den länsöverskridande kollektivtrafiken kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Ett konkret exempel på samarbete är Öresundstågssystemet, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågssystem i Öresundsregionen.

Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

2. Nuläge och analys

2.1 Utgångsläge Halland

I avsnittet som följer ges en bild av Halland som län och vilka faktorer som påverkat utvecklingen. Det går bra för Halland i många avseenden. Befolkning och sysselsättning ökar, vilket genererar en ökad pendling. Samtidigt som det finns obalanser på arbetsmarknaden. Halland drar nytta av sitt geografiska läge i sydvästra Sverige som håller på att utvecklas till en funktionell region.

Sydvästra Sverige på väg mot en funktionell region

Sydvästra Sverige växer. Inflyttningen till större tätorter kombineras med en flyttning till kustområden. Störst tillväxt har det varit längs kusten från Göteborg ner till Malmö. Befolkningstillväxten är en kombination av livsstilsrelaterad bosättning, förändringar i branschsammansättning, en växande och bred arbetsmarknad samt, inte minst, ökad tillgänglighet genom infrastrukturinvesteringar. Genom att det är lätt att resa till och från orterna med både bil och kollektivtrafik ökar attraktiviteten. Den korta restiden mellan orterna längs kusten har inneburit att en stor del av området är möjligt att ha som sin dagliga aktionsradie. Detta gäller speciellt för de orter som ligger i mitten av sträckan, exempelvis Halmstad. Om restiden kortas till en timme kan hela sydvästra Sverige bli en funktionell region.

Det är möjligt att betrakta regionen som en sammanhängande helhet då det är lätt att förflytta sig inom den. För sydvästra Sverige innebär detta att hela kuststräckan kan betraktas som ett sammanhängande område där medborgaren kan få sina behov tillfredsställda och där de administrativa gränserna inte märks. Begreppet lokala arbetsmarknadsregioner används för att beskriva inom vilka områden människor rör sig geografiskt. Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har halverats de senaste trettio åren vilket tydligt visar att rörligheten ökat. Pendlingen ökar mellan städerna längs med kusten i sydvästra Sverige, vilket innebär att man bor i en ort, jobbar i en annan och kanske handlar eller går på gym i en tredje.

Flerkärnig ortstruktur längs kusten

Utvecklingen har i stora delar koncentrerats till kommunernas centralorter, undantaget Kungälv. Det är ett fenomen som uppträder inte bara i Halland utan utmed hela Västkusten. Orterna växer längs med kusten och dessa ligger så pass

nära geografiskt att flerkärnigheten kan utnyttjas. Flerkärnigheten öppnar för större utbyte mellan orterna, vilket kan och bör tillgodoses med kollektivtrafik. I praktiken innebär det här att invånarnas service inte behöver tillgodoses på en ort och orterna inom räckhåll kan med fördel komplettera varandra. Det är i och för sig skillnad mellan olika former av service, där den dagliga servicen behöver tillgodoses nära medan andra former av handel, kultur och viss offentlig service kan finnas en bit bort. Invånarna kan också med lätthet bo i en ort och arbeta i en annan. Det är inte primärt avståndet i kilometer som är avgörande utan restiden.

Halland är en del av den flerkärniga ortstrukturen i sydvästra Sverige och detta har bidragit till Hallands positiva utveckling. Rörligheten och utbytet mellan orterna är omfattande och den här trenden förstärks ytterligare av inflyttare, främst från Göteborg, som är vana vid pendling och förflyttningar i vardagslivet. Det är betydligt svårare att se samma utveckling i östlig riktning. Där finns, utöver Borås, inga orter av sådan storlek att flerkärnighet kan skapas.

Ökad storstadskoncentration

Begreppet storstadskoncentration innebär att allt fler människor och allt mer av den ekonomiska verksamheten koncentreras till redan stora tätorter och städer. Sverige har idag tre storstadsområden; Stockholm, Göteborg och Malmö. Hälften av Sveriges befolkning bor i dessa storstadsområden, där skapas 55 procent av BNP och produktiviteten är högre än i andra delar av landet. Här finns flest högutbildade och efterfrågan på högutbildade är också störst. Andelen ungdomar som fortsätter utbilda sig efter gymnasiet är störst. 80 procent av de tillkommande jobben hamnar i storstäderna. Den nya sortens jobb, de branscher som växer, är sådana som gynnas av befolkningskoncentrationer, bland annat personliga tjänster, handel och företagstjänster.

Många människor vill också bo i tätorter med större utbud och större möjligheter till alternativ i fråga om livsstil. Det är dock inte möjligt för alla att rymmas i städernas centrum och därför växer storstadsområdena geografiskt, mentalt och begreppsmässigt. Många människor känner sig vara en del av Göteborg trots att man bor flera mil från Götaplatsen eller till och med i en annan kommun. Personer i Kungälv med jobb i Göteborg upplever knappast att man pendlar – man åker till jobbet.

Storstadskoncentrationen spåds på av normen att alla vuxna i ett hushåll ska arbeta. Det svårt att hitta bra, passande jobb för båda, även inom pendlingsavstånd, i områden med liten befolkning, liten branschbredd och få arbetsplatser. En eller båda i ett hushåll får pendla även vid bosättning i en större tätort men det större utbudet ger valmöjlighet som värderas högt. Det finns självklart nackdelar med en allt större koncentration av befolkningen till allt färre tätorter. Det handlar om aspekter som ett socialt hållbart dagligt liv, säkerhet och trygghet. Det socialt hållbara livet sätter gränser för hur lång tid invånarna kan lägga på resor till och från arbetet.

Kontraurbanisering är ett begrepp som innebär att det pågår en flyttström från större städer ut på landsbygden – en rörelse i motsatt riktning. Det är dock inte en trend som i någon större utsträckning påverkar utbudet av kollektivtrafik då numerären av de som flyttar till landet är liten och bosättningsmönstret är relativt spritt. De flesta är troligen även inställda på att använda bilen för sina dagliga resor.

Halland drar nytta av storstadskoncentrationen

Det finns redan ett gemensamt arbetsmarknadsområde mellan norra Halland och Göteborgsområdet. Detta skapar möjligheter till boenderelaterad inflyttning vilket Halland dragit nytta av, ännu så länge främst Kungsbacka och Varbergs kommuner. Halmstad har under de senaste två-tre åren stärkt sin position, både i länet och i jämförelse med städer av samma storlek i närområdet. Göteborgs och Helsingborgs influensområden kan sträcka sig längre och längre in i Halland, bland annat genom tätare och snabbare kollektivtrafik. Kollektivtrafiken kan bidra till att vidga södra Hallands och Halmstads arbetsmarknadsregion. I avsnittet om grannlän utvecklas detta resonemang. Det är inte bara den geografiska förstoringen av regionen som måste öka. Viktigast är att den mentala regionförstoringen inträder – att det både är möjligt och effektivt att resa en bit – särskilt med kollektivtrafik. Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region.

Hallands siffror pekar uppåt

Inledningsvis kan konstateras att Halland har förändrats mycket de senaste årtiondena. Befolkningen i Halland har ökat sedan 1950-talet tack vare inflyttning, antalet bilar har blivit fler, fler bor i tätorter och rörligheten har ökat. Befolkningen växer i ganska snabb takt, även sysselsättningen i Halland ökar men inte i takt med att antalet invånare ökar. Medelinkomsten är hög och ökande liksom utbildningsnivån. Det finns dock ganska stora inomregionala skillnader. Det är utmed kusten in mot området runt väg E6 och Väst-

kustbanan som befolkningen växer, där inflyttningen är stor och bostadsbyggandet därmed är högt. Här finns de högsta medelinkomsterna, de högsta förvärvsfrekvenserna och den högsta utbildningsnivån.

Halland har en god utveckling med flera jämnstarka kommuner och det finns inget givet regionalt centrum för hela länet. Det finns heller ingen gemensam arbetsmarknad för hela Halland även om detta sakta men säkert förändras då utbytet ökar. En bidragande faktor till detta är tågtrafiken på Väst kustbanan. För kollektivtrafikutvecklingen innebär detta att det inte finns en generell lösning som gäller för hela Halland utan det är olika förutsättningar i norr och söder, utmed kusten och i inlandet.

Boenderelaterad inflyttning

Arbetspendlingen ökar i regioner som präglas av en boenderelaterad inflyttning. Det ligger i boendeflyttandets natur att många har kvar sitt arbete, som man efter flyttningen måste pendla till. Det är inte heller säkert att de flyttare som byter arbete får ett jobb på den ort man har flyttat till. Boenderelaterad flyttning är alltså en viktig förklaring till att människor pendlar allt mer och allt längre. Ett område som haft en stor inflyttning under lång tid får högre medelinkomst, ökat skatteunderlag, högre utbildningsnivå, växande lokala arbetsmarknader och ökad rörlighet. Det ger bra förutsättningar till utveckling men också ett stort tryck på transportsystemet.

Halland är beroende av inflyttning för sin befolkningstillväxt. För att den boenderelaterade inflyttningen ska kunna fortgå behövs ett byggande. Dagens situation på lånemarknaden innebär att byggandet sker i attraktiva lägen. Där byggs både villor och flerfamiljhus. Andelen hyreslägenheter är liten. Viss byggnation av villor sker i Hallands inland men inte i den omfattningen att det får betydelse för resbehovet och kollektivtrafikens utformning. För att öka takten på utbyggnaden här behöver reglerna för lån, amortering och räntor förändras och/eller att attraktiviteten ökar genom fler arbetstillfällen, mer offentlig och kommersiell service samt ett levande samhälle.

Resandet i Halland

Hallänningarna pendlar i allt högre utsträckning norrut och mellan kommunerna inom Halland. Söderut och inåt landet är flödena inte lika stora. I norra Halland är det redan idag ett stort resande, både med bil och kollektivtrafik, beroende på att större och större del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Det kan leda till kapacitetsbrister i kollektivtrafiksystemet. I södra Halland är resandet över kommun- och länsgränser mindre. Det finns en potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan

orterna, i första hand mellan Halmstad och Helsingborg. Resandet över länsgränserna mot Smålandslänet och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning än resandet både söderut och framför allt norrut. Detta kan förklaras av att det är långt mellan de större kustorterna i Halland och större orter i Småland. Däremot har invånarna i Hylte kommun en arbetsmarknad som till stora delar är gemensam med västra delarna av Jönköpings län (Värnamo och Gislaveds kommuner) och Kronoberg (Ljungby kommun).

Kollektivtrafik för att möta resbehov

Det är den ekonomiska utvecklingen som på lång sikt betyder mest för Hallands utveckling. Mot bakgrund av hur utvecklingen i Halland varit de senaste 40 åren, och en be-

dömning av hur utvecklingen fortskrider, kan en fortsatt resandeökning förväntas. En analys av resbehov och resmönster samt en bedömning av framtida utveckling ger olika utvecklingsbehov i olika delar av Halland. Att lösa resbehovet i norra Halland innebär inte automatiskt att det löses också för södra Halland. Det finns inte en höghastighetsstation som skulle vara idealisk för alla hallänningar att ansluta till och så vidare.

Kollektivtrafikplaneringen måste vara strategisk samt kommun- och länsgränsöverskridande vilket kollektivtrafiklagen numera medger på ett enklare sätt än tidigare. Begreppet arbetsmarknadsregion är dock inte entydigt i meningen lika stor för alla. Hur långt ens dagliga aktionsradie sträcker sig beror på ålder, kön, utbildning och inkomst. Män pendlar



längre än kvinnor, högutbildade längre än lågutbildade. Kollektivtrafiken bidrar till större arbetsmarknadsregioner som leder till att befolkningen får tillgång till en större arbetsmarknad med fler valmöjligheter och att företagen får möjligheter att finna medarbetare med rätt kompetens.

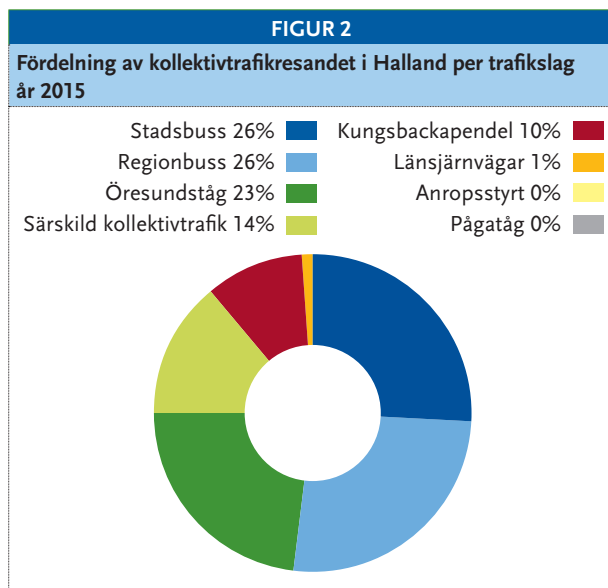
Norrut mot Göteborg är regionförstoringen redan ett faktum. Ytterligare regionförstoring inträder när Västlänken kan tas i bruk, vilket sker tidigast år 2026. Då är det möjligt att införa tågsystem som går direkt till stationer norr och öster om Göteborg utan byte. Det finns en potential att utöka utbytet mellan Halland och Skåne och då framförallt att knyta orterna längs kusten närmre varandra. Pendlingen inåt landet, österut, är idag liten och det beror till stor del på att det inte finns någon alternativ och kompletterande

arbetsmarknad på rimligt pendlingsavstånd i stråken mot Värnamo och Ljungby. Markaryd och Hässleholm kan ha en kompletterande arbetsmarknad att erbjuda ett fåtal personer ytterligare med utbyggd kollektivtrafik. Viskadalsbanan binder ihop Varberg och Borås – två växande orter med delvis kompletterande arbetsmarknader.



Dagens utbud av kollektivtrafik i Halland

Under år 2015 genomfördes sammanlagt cirka 16,9 miljoner resor i den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Den allmänna kollektivtrafiken innefattar all regionbuss-, stadsbuss- och tågtrafik. Därtill tillkommer även anropsstyrd linjetrafik samt närtrafik. Inom den särskilda kollektivtrafiken genomfördes cirka 600 000 färdtjänst och sjukresor, dessutom genomfördes ca 2,2 miljoner skolresor. I siffrorna för den allmänna kollektivtrafiken ingår inte Kungsbacka kommun avseende färdtjänst- och skolresor. Figuren nedan visar fördelningen av resandet.



I Halland finns 80 regionbusslinjer och dessa delas upp i huvudlinjer och övriga linjer. Huvudlinjerna trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk medan övriga linjer trafikerar utanför dessa. Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Klart störst är Halmstad med 3,9 miljoner registrerade resor 2015. De övriga stadssystemen är relativt jämnstora sett till resandeantal. Även för stadsbusstrafiken finns utpekade huvudlinjer och övriga linjer likt i regionbusstrafiken.

Utöver den trafik Hallandstrafiken bedriver finns kommersiella aktörer verksamma inom flyg, tåg, buss och båt.

Branschsammansättningen förändras – ökande tjänstesektor

Inom vilka branscher jobben finns varierar från tid till annan. Yrken försvinner och nya dyker upp. Branscher växer eller blir mindre. Den trend som varit förhärskande under många år är tillverkningsindustrins minskande betydelse ur sysselsättningssynpunkt. Under 1970- och 1980-talen växte offentlig sektor, främst den kommunala, men det gör den

inte lika mycket längre. Idag är trenden istället att tidigare offentliga jobb blir privata i takt med att utförandet kan ske genom privata företag. Jämfört med andra län är sektorn jord och skog förhållandevis stor i Halland, men antalet sysselsatta inom sektorn är relativt litet. Arbetstillfällena är utspridda på många och mindre arbetsställen.

Handel, personliga tjänster och företagstjänster är branscher som förväntas växa. Dessa branscher växer i befolkningsskoncentrationer, det vill säga där det redan bor många människor. Detta innebär att den nya tidens jobb är nära knutet till storstadskoncentrationen.

Hög utbildningsnivå är en framgångsfaktor och långsiktigt är det viktigt att kunna nå ett brett utbildningsutbud och kunna erbjuda invånarna god tillgänglighet till utbildning. Det är en skillnad i resandet mellan ungdomar som börjar studera och äldre som börjar studera. Yngre flyttar i högre utsträckning till utbildningsorten, äldre tar möjligheten att studera om det går att resa fram och tillbaka över dagen.

Obalanser på arbetsmarknaden i Halland

Genom inflyttningen till Halland tenderar befolkningen att växa ifrån arbetsmarknaden, vilket leder till att många människor har en utbildning som är högre än vad som efterfrågas på arbetsmarknaden. Halland har en för liten avancerad tjänstesektor. Det är till nackdel för kvinnor som ofta har den här typen av jobb. Det är överhuvudtaget en svag arbetsmarknad för akademiker i Halland. Detta förklaras delvis med en liten offentlig sektor, men också av att näringslivet anställer för få akademiker. Många löser sitt personliga "matchningsproblem" genom att pendla till annan kommun eller län för att arbeta.

Kollektivtrafiken kan verksamt bidra till att vidga arbetsmarknaden för kvinnor genom att erbjuda ett kollektivtrafikutbud som når många arbetsställen. Det är emellertid skillnad på arbetsmarknadens storlek för en grundskoleutbildad respektive en högskoleutbildad kvinna. Det är betydligt svårare att utvidga arbetsmarknaden för grundskoleutbildade och gymnasieutbildade kvinnor. Deras arbetsmarknadsregion är i praktiken mindre eftersom det lönar sig sämre för dem att ta ett jobb långt hemifrån.

Kollektivtrafikens bidrag för att på kort och medellång sikt lösa obalanserna på arbetsmarknaden är att vidga arbetsmarknadsregionen – att regionförstora genom att tidsför-täta. Denna arbetsmarknad finns, som tidigare konstaterats, företrädesvis i Göteborg och Helsingborg. Österut, in mot Småland och norra Skåne ligger befolkningsskoncentrationerna och därmed arbetsplatserna på relativt långt avstånd, troligen alltför långt avstånd för att attrahera grundskole-

och gymnasieutbildade i tillräckligt hög utsträckning för att det ska vara möjligt att skapa ett attraktivt kollektivtrafikutbud. På lång sikt är lösningen att arbetsmarknaden inom Halland förändras.

Trots den omfattande och ökande pendlingen kan det konstateras att hallandskommunerna inte är helt beroende av pendling för invånarnas förvärvsarbete. Fyra av kommunerna i Halland har starka egna arbetsmarknader med en liten andel utpendlare av de förvärvsarbetande som bor i respektive kommun (den förvärvsarbetande nattbefolkningen). Hallandskommunerna har alltså en hög självförsörjningsgrad. De två kommuner i Halland som har en stor andel utpendlare är Kungsbacka, som ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknad, och Laholm som har en stor utpendling till Halmstad. I sydvästra Sverige är kommuner med stor andel utpendlare geografiskt koncentrerade till storstädernas närområden.

Transporter står för merparten av utsläpp av växthusgaser

Den totala trafikmängden ökar för varje år. Vi reser mer och längre sträckor, helst med bil. Godstransporterna på väg ökar. Kollektivtrafikresandet ökar sakta men inte i takt med det totala resandet. Sverige har kommit till rätta med många punktkällor och idag står vägtrafiken för de största utsläppen av klimatpåverkande gaser. Hallänningarna kör mycket bil men på E6:an går också mycket genomfartstrafik.

En mycket stor del av pendlingen sker idag med bil. Det beror på att för de allra flesta är bil det mest praktiska och ändamålsenliga färdssättet men det beror även till viss del på vana. De negativa miljökonsekvenserna av ett omfattande och ökande bilresande blir alltmer tydliga och får en större plats i debatten. De positiva effekterna av ökad rörlighet, som beskrivits ovan, riskerar att hamna i stark konflikt med målen inom klimatpolitiken och andra miljömål. Förutom klimatpåverkan orsakar bilismen trängsel och buller som påverkar möjligheten att skapa en tät, funktionsblandad stad med god framkomlighet för kollektivtrafiken. Bilarna kräver stora ytor, inte bara när de rullar utan också när de står parkerade, vilket de gör cirka 90 procent av tiden.

I flera rapporter har det kunnat klarläggas att bensinpriset har liten betydelse för kollektivtrafikresandet. Inte ens en fördubbling av bensinpriset på kort tid skulle öka kollektivtrafikresandet mer än marginellt. Det är attityder och grundläggande inrotade beteenden som måste ändras om kollektivtrafikandelen ska öka väsentligt.

2.2 Hallands grannar

I detta avsnitt beskrivs de geografiska områden som ligger närmast Halland på andra sidan länsgränsen. I takt med att människors dagliga aktionsradie ökar uppstår även resbehov utanför länsgränsen. Resbehovet uppstår inte bara tack vare invånarna i Halland utan också de som reser till och genom Halland. Syftet med beskrivningen är att värdera kollektivtrafikens möjligheter att bidra till Hallands tillväxt genom att erbjuda ett kollektivtrafikutbud som vidgar arbets- och studiemarknaderna och bidrar till regionintegration. Analysen redovisas stråkvis, huvudsakligen utefter järnvägsstråken.

Västkuststråket

Västkuststråket består av både Västkustbanan och E6 men här är fokus på kollektivtrafikens möjligheter att åstadkomma regionförstoring och regionintegration samt möjligheten att flytta över resande till kollektivtrafiken. Analysen av Västkuststråket har delats i två delar som båda utgår från Halmstad: Halland mot Göteborg och Halland mot Helsingborg och vidare söderut. Att Halmstad utgör utgångspunkten av analyserna beror på pendlingsflödena. Dessa är tydligt uppdelade söder och norr om Halmstad. Resande både söderifrån och norrifrån kliver av i Halmstad, samtidigt som det inte är så många som reser förbi Halmstad.

Halland mot Göteborg

Göteborgs befolkning och arbetsmarknad är stor, den största i Hallands närområde. Den stora befolknings- och sysselsättningskoncentrationen i Göteborgsområdet motiverar i sig en väl utbyggd kollektivtrafik. Cirka 75 procent av alla hallänning- ar som reser över en länsgräns gör det norrut mot Göteborg.

Det mesta tyder på att Göteborg kommer att behålla sin position och förbli den viktigaste målpunkten för stora delar av Halland. Därför måste Hallands koppling till Göteborgsområdet upprätthållas och förstärkas. Idag är Kungsbacka och Varberg en del av Göteborgs arbetsmarknadsregion. Falkenberg är på väg att bli det och den utvecklingen kan påskyndas genom snabbare tågtrafik. Det finns även ett stort utbildningsutbud i Göteborgsområdet som genererar ett resande från Halland. När Västlänken tas i bruk öppnar det nya möjligheter att knyta ihop Halland med Göteborgs arbets- och bostadsmarknad, både i centrala Göteborg och längs de olika tågbanorna norr och öster om Göteborg.

I nordlig riktning mot Göteborg finns idag ett bra kollektivtrafikutbud. Det finns en potential att utnyttja detta för att få fler att åka kollektivt genom påverkansåtgärder och information. Miljöskäl i kombination med trängselproblem på E6 och i Göteborg gör överflyttningen till kollektivtrafik till en

gemensam fråga för kollektivtrafikmyndigheterna i Västra Götaland och Halland.

Utbudet medger betydligt högre pendling in till Halland norrifrån. Inpendlingen till främst Kungsbacka ökar och det flödet är större än någon annan inpendlingsrelation i Halland. Främst är det kvinnlig arbetskraft inom handel och offentlig sektor som pendlar in. En stor pendling i båda riktningarna innebär att kollektivtrafiken utnyttjas mer och effektivare.

Västlänken kommer att medge utvidgning av Hallands funktionella region norr och öster om Göteborg. Västlänken beräknas stå klar någon gång mellan åren 2025 och 2027. Då kan nya trafikeringsupplägg införas som innebär resa utan byten från Halland ut på banorna norr och öster om Göteborg. Nya centrala stationer tas i bruk (Korsvägen och Haga) som ökar tillgängligheten till arbetsplatser i centrala Göteborg.

Göteborg kommer alltid att vara ett bra alternativ för resor på den planerade Götalandsbanan (höghastighetsbanan) till Stockholm. Under 2015 - 2017 pågår utredningsarbetet för de nya höghastighetsbanorna. I det här skedet (februari 2016) är det inte klart vilken exakt sträckning banan ska ha och inte heller vilka stationer som kommer att finnas. Stockholm, Göteborg och Malmö blir ändpunkter i höghastighetsnätet och där kommer det att vara möjligt att kliva av och på ett tåg med hastigheten 320 km/tim med bra turtäthet.

Götalandsbanans tillkomst ökar behovet av en robust och kapacitetstark Väst kustbana. Om Göteborg blir många hallänningars höghastighetsstation är det ännu viktigare att det går att lita på trafiken – att den blir robust. Det är många olika sorters tåg som ska samsas på Väst kustbanan även i fortsättningen och då behövs en både kapacitetsstark och flexibel bana som tillåter mindre störningar utan att all trafik stannar eller blir kraftigt försenad.

Götalandsbanan kan också medge nya trafiksystem österut från Göteborg/Mölndal. I dagsläget är det inte klart vilka tåg som kan och får köras på de nya höghastighetsbanorna. Om det blir ett tågssystem som inte tillåter andra tågtyper på höghastighetsbanan än tåg som går i 250 eller 320 km/tim, måste hallänningarna byta antingen i Göteborg, Mölndal eller Borås för att kunna resa med höghastighetstågen. Tillåts andra tåg på höghastighetsbanorna kan regionaltåg söderifrån köras från norra Halland via Mölndal till Landvetter och Borås. Det kräver att järnvägsinfrastrukturen möjliggör sådana trafikupplägg.

Halland mot Helsingborg och vidare söderut

Mellan tio och femton procent av de hallänningar som arbetspendlar reser över länsgränsen söderut varje dag. Dessutom är det ett antal skåningar som reser norrut. Till detta ska läggas resandet till högskolan i Halmstad och motsvarande resande till Helsingborg. Med tanke på befolkningens storlek i orterna utmed kusten och arbetsmarknadernas storlek finns det en potential att öka regionintegrationen. Potentialen för tillväxt är stor söderut – både i form av ökat totalt utbyte och som högre kollektivtrafikandel.

Det finns alltså en stor, varierad och växande arbetsmarknad i stråket mellan Helsingborg och Halmstad/Laholm. Det gäller inte bara ändpunkternas stora orter utan också i mellanliggande orter. För att utnyttja detta spelar det stor roll vilken trafikering som väljs.

Större utbud medger större flexibilitet i resandet. Många resmöjligheter ökar kollektivtrafikens och orters attraktivitet (allt annat lika) och bör innebära större möjligheter att tilltala inflyttare, framför allt i Laholm men även i Halmstad.

Söderut finns en potential att skapa en större flexibilitet i resandet och ett ökat resande genom ett bättre utbud. Utbudsökningen måste gå hand i hand med påverkansåtgärder och



information. Tågtrafiken söderut från Halmstad kan också bli en länk i en framtida resa till kontinenten via en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör med fortsättning genom Danmark.

Viskadalsstråket mot Borås

Viskadalsstråket består av Viskadalsbanan och väg 41.

Borås har en tillräckligt stor arbetsmarknad för att komplettera Varbergs arbetsmarknad. Staden har också högskoleutbildningar som inte finns i Halland eller Göteborg. Specialiteterna är bibliotekshögskolan samt olika program och kurser med inriktning på textil.

Väg 41 har inte en standard som gör det möjligt att åstadkomma arbetsmarknadsintegration med busstrafik då restiden blir för lång. Däremot är det möjligt att knyta ihop resandet mellan närliggande orter. Det genomgående resandet med tåg på Viskadalsbanan mellan Borås och Varberg är idag inte stort. Resandet är istället delat i Kinna, det vill säga koncentrerat till sträckorna in mot respektive ändpunkt. I dagsläget är det cirka fem procent (cirka 1 900 personer) av hallänningarna som reser över en länsgräns som gör det mot Borås.

Jönköping ligger idag på för långt restidsavstånd för att det ska vara möjligt att arbetspendla dagligen – oavsett vilken ort i Halland som är utgångspunkten. Viskadalsbanan och den nya Götalandsbanan kan knyta Jönköping närmare norra Halland, i första hand för sällanresor av typ tjänste- eller fritidsresor.

I Viskadalsstråket kan en kortare restid öka arbetskraftsutbytet mellan i första hand Varberg och Borås. En restid under en timme är önskvärd jämfört med dagens cirka 70 minuter. Restidskvoten är bra eftersom väg 41 håller en relativt låg standard. En ökning av antalet turer i kombination med

förändrad tidtabell är också verksamma åtgärder. Det finns också ett arbetskraftsutbud som kan tillföra Varberg och Halland kompetens. Det omfattande resande som sker mellan Borås och Varberg kopplat till besöksnäringen bedöms vara svårt att flytta över till kollektivtrafik, företrädesvis tåg. Det är dessutom säsongsbetonat vilket gör att ett åretruntutbud dimensionerat eller anpassat till besöksnäringen ger ett helt annat utbud än vardagsresandet – om ett sådant utbud ska utföras. När Götalandsbanan är färdigställd kan Viskadalsbanan få en funktion som matar bana till en höghastighetsstation i Borås. Förutsättningen är att omstigningen i Borås blir smidig och att direkttåg till Stockholm stannar.

HNJ-stråket mot

Värnamo/Nässjö – Jönköping/Växjö/Kalmar

HNJ-stråket utgörs av väg 26/153 och Halmstad-Nässjö järnväg. Resandet mellan Hyltebruk och Halmstad med mellanliggande orter är relativt omfattande. Däremot är resandet över länsgränsen mot Jönköping mindre, framför allt från orterna söder om Hyltebruk. Orterna på andra sidan länsgränsen, i Gislaveds och Värnamo kommuner, är alla relativt små och har en branschstruktur som pekar mot färre arbetstillfällen. Det är långt till dessa arbetstillfällen, utom för boende i Hylte kommun. Därmed är det en liten potential för regionförstoring i stråket. För Hylte kommun kan det dock vara gynnsamt att knytas närmre Småland och då framförallt att öka utbytet mellan Hyltebruk och närliggande orter i Småland. Hylte kommun kan få en positiv effekt av att öka utbytet med Smålandskommunerna eftersom näringslivsstrukturen och arbetskraftsutbudet är likartat och orterna ligger inom pendlingsavstånd. Det gäller däremot inte Smålandsorterna i relation till Halmstad, Falkenberg eller Laholm, där det glea bosättningsmönstret gör det svårt att skapa en konkurrenskraftig kollektivtrafik.



I HNJ-stråket finns ingen stor tätort förutom Halmstad. Värnamo är relativt stor men ligger idag på för långt avstånd för att kunna utgöra en målpunkt för vardagsresor, cirka 1,5 timmes restid med tåg. För att knyta ihop Halmstad med Värnamo behöver restiden minska ner till en timme. Med bil är kortast sträcka och restid att åka väg 25 till Ljungby och därefter E4 till Värnamo som tar drygt 1,5 timme. När höghastighetsbanan mellan Jönköping och Malmö blir verklighet kan banan få en betydelse som matarbana till en möjlig station i Värnamo. Även av det skälet bör restiden minskas ner mot en timme mellan Halmstad och Värnamo för att kunna utgöra ett konkurrenskraftigt alternativ.

För hallänningar finns i stråket inga attraktiva utbildningsorter utanför länet på rimligt avstånd för att generera ett studieresande som är stort nog för att motivera en utbyggd kollektivtrafik för daglig pendling. Både Jönköping och Växjö ligger tidsmässigt på för långt avstånd från Halland för att det ska resultera i ett resande tillräckligt stort för att inrätta eller dimensionera ett kollektivtrafikutbud.

Markarydsstråket mot Hässleholm/Kristianstad/Blekinge

I Markarydsstråket, som består av Markarydsbanan och väg 15, är det en liten pendling och resbehovet bedöms inte öka nämnvärt (allt annat lika). Orterna längs stråket Markarydsbanan/väg 15 är genomgående små, dock inte anmärkningsvärt små i jämförelse med övriga tågstråk. Vilka orter som tillhör stråket kan i flera fall vara en diskussionsfråga. I stråket finns flera alternativa resvägar som berör tätorterna mellan Halmstad och Hässleholm. Idag går det buss i stråket mellan Halmstad och Markaryd med ett utbud som består av en dubbeltur per dag. En relativt stor del av resandet på linjen är skolkortsresenärer. Den gruppen förväntas minska i de befolkningsprognoser som kommunerna själva gjort.

Hässleholm har en förhållandevis liten arbetsmarknad på relativt långt restidsavstånd. Livsmedel/mat är en bransch på uppåtgående i Hässleholm/Kristianstad och den tillhör också Hallands prioriterade branscher. I Hässleholm och Kristianstad finns ett visst utbildningsutbud som kan bli tillgängligt med tätare men framför allt snabbare trafik.

Underlaget i tågstråket är litet för tågtrafik som enbart fokuserar på att tillgodose resbehov för daglig arbets- och studiependling. Markarydsbanans funktion är såväl regional som interregional, förutom syftet med arbetspendling har banan även en funktion att skapa tillgänglighet mellan Göteborg/Halmstad/Hässleholm/Kristianstad/Blekinge. Banan kan knyta ihop västra Sverige med sydöstra Sverige. Banan kan utgöra alternativ till Väst kustbanan mot Lund/Malmö/Kö-

penhamn. Dessutom gör banan Södra stambanan tillgängligare för södra Halland vilket innebär att städer som Linköping och Norrköping blir enklare att nå.

När höghastighetsbanan mellan Jönköping och Malmö blir verklighet kan Markarydsbanan få en funktion som matarbana till en station i Hässleholm. Då bör restiden minskas ner mot 40-45 minuter mellan Halmstad och Hässleholm för att bli ett reellt alternativ för resenärerna.

Ökad busstrafik i stråket är ett alternativ till tågtrafik men det kräver också kortare restider. Väg 15 mellan Lilla Tjärby och Halmstad har problem med framkomligheten vilket förlänger restiden och minskar attraktiviteten. Dock finns det alternativa färdvägar, exempelvis via Örkellunga.

Stråket mot Ljungby/Växjö

Stråket utgörs av väg 25 och i dagsläget är det liten pendling och litet genomgående resande i stråket, mycket på grund av lång restid i kombination med branschstrukturen i Halmstad och Ljungby. Dessutom finns det ingen mellanmarknad i form av orter som skulle kunna ge ett tillskott till resandeunderlaget.

Lidhult tillhör inte stråket med tanke på avståndet från väg 25. Lidhult är emellertid en målpunkt tack vare sina arbetstillfällen inom rimligt avstånd från Halmstad men det är osäkert om volymen resande är tillräckligt stor för att motivera ett kollektivtrafikutbud attraktivt för daglig pendling.

Växjö ligger för långt bort för dagspendling med buss. Genomgående turer kan vara en omloppsteknisk fråga men tillgodoser förmodligen inget stort resbehov. Ljungby har relativt många arbetstillfällen, många kopplade till tillverkningsindustrin. Orten är dock liten som målpunkt betraktat. Restiden innebär att antalet potentiella resenärer blir ganska litet.

Ljungby kan bli anslutningspunkt till höghastighetsnätet om orten får en station. Matningen till stationen får ske med buss och det får stor betydelse var stationen lokaliseras för hur konkurrenskraftigt detta alternativ blir. Troligen måste restiden mellan Halmstad och stationen i Ljungby understiga 60 minuter.

Om en höghastighetsstation lokaliseras till Växjö blir restiden alltför lång för att den stationen ska utgöra ett praktiskt användbart alternativ till Göteborg eller Hässleholm.

Kollektivtrafik med buss kommer att upprätthållas i stråket men med ett relativt litet genomgående utbud och en relativt lång restid. Att sänka restiden på den kollektivtrafik som finns i stråket idag kan göra trafiken mer attraktiv.

2.3 Framtida utmaningar för kollektivtrafiken i Halland

Med bakgrund i föregående avsnitt har framtida utmaningar för kollektivtrafiken i Halland identifierats och redovisats i detta avsnitt. Tillväxten är god, städerna växer, pendlingen ökar liksom att invånarnas krav och resbehov förändras.

Tillväxten i Halland är god

Den största drivkraften för ett ökat totalt resande är hushållens och företagens ekonomiska utveckling. Eftersom Hallands kurvor pekar uppåt kan vi förvänta oss ett ökat resandet i Halland. Den höga utbildningsnivån, i kombination med en liten arbetsmarknad för högutbildade kvinnor, bidrar till resandeökningen. Den boenderelaterade inflyttningen spår på resbehovet. Det ökade resandet gäller både inom kommunerna men framför allt mellan orterna längs kusten och över länsgränserna mot Västra Götaland och Skåne.

Resandet ökar mellan stora tätorter – företrädesvis längs kusten

Resandet ökar mest mellan större tätorter vilket till stor del beror på att det är där det redan bor flest invånare men också på att rörlighet idag kan betraktas som en självklarhet. Det är idag en betydligt lägre mental tröskel än tidigare att ta ett jobb i Halmstad för en Varbergsbo eller i Helsingborg för en Laholmsbo, och den utvecklingen väntas fortsätta. I riktning österut är resandet mindre beroende på att där är tätorterna mindre och arbetstillfällena färre. Det är också långt till stora arbetsmarknader eller befolkningskoncentrationer på andra sidan länsgränsen i Småland eller norra Skåne.

De större tätorterna dvs. städerna ligger på rad längs kusten och nås i de flesta fall av Väst kustbanan. Det är en stor fördel ur kollektivtrafiksypunkt men ökar också betydelsen av att Väst kustbanan fungerar väl för att få fler att välja tågtrafiken.

Väst kustbanans betydelse ökar

Resandet längs kusten inom Halland men också över länsgränsen i norr och söder ökar alltså kontinuerligt. Denna utveckling förväntas fortgå. Ska fler människor kunna erbjudas ett välfungerande, konkurrenskraftigt kollektivtrafikalternativ måste Väst kustbanan ha tillräcklig kapacitet för att kunna köra så många tåg som behövs och dessutom måste tågen gå som planerat. Både kapacitet och robusthet/pålitlighet behöver kontinuerligt värderas och insatser göras för att hålla jämna steg med resandeökningen. Avsnitt på banan där kapaciteten eller pålitligheten är låg behöver identifieras och åtgärdas. Det går inte att en gång för alla konstatera en godtagbar standard eftersom behoven och kraven ökar.

Halland växer och det innebär att resbehovet mot Göteborg kommer att öka. Kapaciteten på Väst kustbanan norrut mot Göteborg är redan idag en flaskhals. Att det finns tillräckligt med kapacitet på Väst kustbanan är viktigt för hela Hallands utveckling. Resbehovet från Halland in mot Göteborg behöver skyndsamt studeras i sin helhet, där tåg och buss kompletterar varandra. Göteborgs arbetsmarknadsregions utvidgning söderut ger ökat resande i norra Halland.

Stadsbusstrafikens betydelse ökar

När fler och fler människor reser mellan städerna i Halland ökar behovet av ett väl fungerande stadsbussystem. Resenärer som kommer med tåg behöver kunna ta sig vidare ut till arbetsplatsen eller skolan. Betydelsen av att hela resan fungerar ökar i takt med resenärernas förväntningar. Stadsbussystemen är definitivt en viktig del i hela resan.

Stadsbusstrafiken är, utöver att vara en länk i hela resan, en viktig del i utvecklingen av de attraktiva städerna. Stadsbyggnadsidealet om förtätning i centrum innebär att fler kommer att bo i städerna och därmed finns det all anledning att lägga ökad vikt vid stadsbussarna. Befolkningen i de halländska städerna ökar och därmed ökar även stadsbussystemens betydelse då de kan bidra till att frigöra ytor i staden. Kollektivtrafiken bidrar till att skapa den trivsamma staden utan alltför mycket biltrafik och alltför stora behov av gator, trafikleder, parkeringsplatser och parkeringshus. Ambitioner att minska utsläpp av klimatpåverkande gaser, trängsel och buller talar för en högre kollektivtrafikandel. Kollektivtrafiken har möjlighet att fånga upp en större del av resandet genom att i högre utsträckning skräddarsy utbudet efter resbehovet.

Fler cyklar ombord

Skåne, Västra Götaland och Stockholm har märkt en ökning av resenärer med cykel ombord. Det förekommer redan idag också i Halland om än i mindre omfattning. Just nu verkar trenden vara ökad cykling i allmänhet och kommunernas och Trafikverkets investeringar i cykelfrämjande åtgärder ökar. Cyklister är personer som kan sägas ordna stora delar av resan själva. Resenärer cyklar till stationen på hemorten, tar tåget till arbetsorten och cyklar där till sin arbetsplats. Det är i grunden bra men kan bli en praktisk fråga ombord på tågen. Att hänvisa till bristande utrymme förefaller inte vara en framkomlig väg.

Besöksnäringen, med bland annat Kattegattleden, kan också innebära ökad efterfrågan på att få ta med cykeln ombord. Den här kategorin resenärer väntas ha mindre omfattning samt vara säsongsbetonad.

Bytespunkternas betydelse ökar

När fler reser dagligen och förväntningarna på resan ökar, ökar också betydelsen av att bytespunkterna fungerar väl. En bytespunkt kan vara en hållplats i busstrafiken på landsbygden där resenären byter från gång till regionbuss men det kan också vara Halmstads eller Varbergs resecentrum där många trafikslag möts och tusentals resenärer passerar dagligen.

Förväntningarna på att kunna utföra en del av de dagliga ärendena på eller i närheten av de större bytespunkterna ökar. Affärer av olika slag, att kunna få personliga tjänster utförda och liknande funktioner kommer troligen att efterfrågas i högre utsträckning. Det minskar behovet av transporter och skapar tillgänglighet vilket underlättar människors vardag. Den här funktionen är på sätt och vis en del av kollektivtrafiken men i första hand en stadsbyggnadsfråga.

Resandet sker nästan hela dygnet och alla veckans dagar

Kollektivtrafikmyndighetens primära ansvar är resor till studier och arbete och annat vardagsresande. Resor till arbete begränsar sig numera inte bara till morgon och eftermiddag/kväll under vardagar. Ett ökande antal personer har arbetstider som avviker från det traditionella 7 - 16 eller 8 - 17. Allt fler arbetstagare har möjlighet att styra sin egen arbetstid, många företag tillämpar skift eller andra arbetstidsöverens-

kommelser som innebär att resan till arbetet kan börja redan klockan 5 eller sträcka sig till klockan 24. Allt fler arbetar också helgdagar, inte minst i takt med handelns tillväxt. I Halland är handel en växande bransch, främst i Kungsbacka.

Det finns många arbetstagare som arbetar mindre än heltid av olika skäl. Deras resande avviker också från det traditionella. Allt detta innebär att utbudet för vardagsresande omfattar samtliga veckans dagar och en stor del av dygnet även om topparna i resandet fortfarande inträffar morgon och eftermiddag/kväll. Högtrafiktiderna har en tendens att tänjas ut till att omfatta flera timmar på morgonen och eftermiddagen. Dagens utbud passar därmed de flesta resenärer men resandet kan efterhand komma att spridas ut vilket gör det eftersträvarsvårt med turer även i lågtrafik.

Ökad kollektivtrafikandel beror på omvärldsfaktorer, beteendepåverkan, information och relevant trafik

Grunden för att fler ska resa kollektivt är att det finns utbud som passar individens resande – att trafiken är relevant för resenärer. Det ska finnas tillräckligt många turer för att skapa flexibilitet i resandet, turerna ska gå på tider som passar resbehovet. Det räcker dock inte med relevant trafik för att flytta över fler resenärer till kollektivtrafiken utan det behövs även information om vilket utbud som faktiskt erbjuds. Det



kan behövas utbildning/information i att åka kollektivt, att köpa färdbevis med mera vilket kan kombineras med andra typer av beteendepåverkande insatser. Ägare, planerare och utförare behöver spela på fler strängar än bara utbudet för att öka resandet.

En bra produkt är naturligtvis grunden för kollektivtrafikens attraktivitet men det finns många faktorer som en trafikorganisations eller en kollektivtrafikmyndighets inte råder över. Dessa så kallade omvärldsfaktorer kan till exempel vara avdragsmöjligheter, bensinpris och fordonsskatt.

Ökat samspel med övrig samhällsplanering ger positiva effekter

I förarbetena till kollektivtrafiklagen betonades vikten av att kollektivtrafiken planeras tillsammans med andra samhällsutvecklande områden. Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bostadsplaneringen, skolplaneringen och när kommersiell och offentlig service planeras kan kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft öka. Samtidigt kan kollektivtrafiken bidra till att öka bostadsområdets och städernas attraktivitet. Kollektivtrafikens framkomlighet är en framgångsfaktor som är beroende av insatser i gaturummet där kollektivtrafiken prioriteras framför bilen och ibland även framför cykeln.

Kollektivtrafik med tåg har en strukturbildande verkan, med det menas att banvallen och rälsen utgör ett närmast permanent inslag i landskapet och att andra verksamheter får rätta sig efter det, exempelvis bostadsbyggande. Kollektivtrafik med buss har inte samma strukturbildande inverkan även om det skulle kunna ha det. Tågtrafik kan påverka en ort och dess omland. Resultat från projektet om stationers roll för en ort visar att det inte finns ett direkt samband mellan etablering av en station, eller att en ort har station, och dess attraktivitet och tillväxt. Det är inte stationen i sig som gör attraktiviteten utan det är i kombination med andra faktorer som närhet till arbetsmarknad, attraktivt boende, prisläge med mera.



3. Vision, mål och samråd

3.1 Långsiktiga och regionala mål för kollektivtrafiken

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005-2020 med visionen Halland- bästa livsplatsen. Tillväxtstrategin bygger på RUS:en och har målet att:

Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014

I tillväxtstrategin finns strategiska val och prioriteringar. De prioriteringar som har en tydlig koppling till kollektivtrafiken är knutna till målet Hög Attraktivitet. De prioriteringar som finns i Tillväxtstrategin och som utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland ska baseras på är:

- Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm
- Utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering
- Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur
- En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter

Med tanke på Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande sydvästsverige, är den framtida utmaningen för Halland att kollektivtrafiken och infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Västkustbanan har bidragit till Hallands positiva utveckling och även i framtiden kommer banan ha stor betydelse för utveckling och tillväxt i länet. Det långsiktiga och övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland knyter väl an till Tillväxtstrategin och lyder:

Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling

Målet indikerar hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg. Det som är intressant och som är

grunden för kollektivtrafiken i Halland är vad kollektivtrafiken kan bidra till genom ökad attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.

Det övergripande målet för den operativa och mer kortsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland är:

Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt.

Detta mål är tydligt knutet till Hallandstrafiken och den operativa planeringen av kollektivtrafik i Halland. Det övergripande målet med tillhörande indikatorer så som ökat resande, ekonomi i balans, restidskvoter¹, marknadsandel, nöjda kunder och invånare redovisas årligen i Hallandstrafikens Kollektivtrafikplan.

3.2 Nationella mål

Kollektivtrafiklagen bygger på nationella transportpolitiska mål. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet. Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gående och cyklande ska förbättras. Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Det övergripande nationella målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Utöver generationsmålet finns 16 nationella miljö-kvalitetsmål med preciseringar samt etappmål.

¹ Restidskvot är en jämförelse av restiden med bil och kollektivtrafik. Är kvoten 1 tar det kollektivtrafikresan lika lång tid som bilresan på samma sträcka. Restidskvot används vid uppföljning då den ger en indikation om hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är gentemot bilen.

3.3 En hållbar tillväxt i Halland

Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra och finns med som en röd tråd i Tillväxtstrategin. Hållbar utveckling och tillväxt bygger på dessa tre dimensioner. Den miljömässiga dimensionen utgör ramen för en hållbar utveckling. Miljön ska skyddas, vilket bland annat innebär att utsläpp inte ska skada människor och att det naturliga kretsloppet ska respekteras. Den ekonomiska hållbarheten bygger på en balanserad ekonomisk tillväxt, utan negativa effekter för människor och med ett hållbart bruk av naturresurser. Ekonomisk hållbarhet handlar även om att tillgodose välfärd och främja en hållbar arbetsmarknad. Den sociala hållbarheten innebär att människor har en godtagbar levnadsstandard och att fördelningen av samhällets resurser är rättvis. Jämställdhet, hälsa och integration är några viktiga faktorer i begreppet social hållbarhet. Utifrån resonemanget om hållbar tillväxt har Tillväxtstrategins prioriteringar brutits ned till mer specificerade mål för kollektivtrafiken.

Inriktning för en ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företags-ekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken. Ökat resande i kollektivtrafikstråken genererar ökade intäkter och därmed kan det finnas utrymme att bedriva kollektivtrafik även i de delar av Halland som har ett mindre befolkningsunderlag. Att arbeta på detta sätt lägger en långsiktigt stabilare grund för kollektivtrafikens utveckling i hela Halland. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat. Målen som ska bidra till detta är:

- Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring och arbetsmarknadsintegration
- Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod.
- Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god².

Hallands kollektivtrafik ska ses som ett system där resbehoven är styrande. Målet att uppnå sextio procents kostnadstäckningsgrad handlar om hur mycket skattemedel Region Halland är beredd att satsa i kollektivtrafiksystemet. Målet kan nås genom att öka kollektivtrafikens attraktivitet i de starka stråken för att därigenom skapa ekonomiskt utrymme för satsningar på linjer med svagt resande.

Inriktning för en hållbar miljö

Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att åka kollektivt, förutsatt att bilarna drivs med fossila bränslen. För bussar i allmänhet är den mest betydande miljöpåverkan förbrukningen av fossila bränslen, partikelutsläpp samt utsläpp av kväveoxider. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. För en mer resurs- och energieffektiv busstrafik bör framkomlighetsåtgärder prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera. Målen är:

- Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet
- Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energitnyttjande.
- I kollektivtrafikstråken ska framkomlighet prioriteras för ett bättre resurs- och energitnyttjande

² Vad som menas med god beläggning beskrivs under avsnitt 5.2 där principerna för Lågfrekvent resande redovisas.

Inriktning för en social hållbarhet

Den sociala hållbarheten innebär att människor har en godtagbar levnadsstandard och att fördelningen av samhällets resurser är rättvis. Kollektivtrafiken har en social dimension och bidrar till att skapa tillgänglighet för alla. I Halland bidrar kollektivtrafiken genom att möjliggöra resor även för dem som inte har något alternativt färd sätt. Unga och gamla, män och kvinnor, personer med funktionsnedsättning och personer från olika socioekonomiska bakgrunder har genom kollektivtrafiken möjlighet att förflytta sig och ta del av utbudet som finns i olika delar av Halland och omkringliggande regioner, till exempel skola, arbete, evenemang och fritidsaktiviteter. Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men grundläggande resmöjligheter ska erbjudas alla invånarna i Halland, detta beskrivs utförligare i kapitel 5. Tillväxtstrategin kompletterades under 2015 med social hållbarhet. Att erbjuda grundläggande resmöjligheter är en form av samhällsservice som stödjer en socialt hållbar utveckling i Halland.

Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Kollektivtrafiken ska tillgänglighetsanpassas så att även personer med funktionsnedsättning har möjlighet att välja att resa med denna. Effekter av detta är att fler personer kan använda kollektivtrafiken vilket kan bidra till att minska antalet resor med färdtjänst och sjukresor. Viktigt är att eftersträva ett ”hela resan”-perspektiv, där gång- och cykelvägar till och från bytespunkt³ också ska beaktas i planeringen.

Följande mål är formulerade för kollektivtrafiken i Halland:

- Det ska finnas en större bytespunkt med utökad resenärs-service per tätort⁴ i kollektivtrafikstråken år 2025
- Tågstationerna i Halland ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025
- Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025
- Hållplatser med mer än 20 påstigande/dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025
- Hela resan ska uppfattas som trygg och säker
- Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga

Utöver detta ska kollektivtrafikmyndigheten verka för att, så långt det är möjligt, den kommersiella trafiken tillgänglighetsanpassas.

3.4 Uppföljning och indikatorer

Enligt lag om kollektivtrafik ska Trafikförsörjningsprogrammet följas upp årligen. Denna uppföljning görs i Tillväxtstrategins uppföljning samt i Kollektivtrafikplanen. Tabellen till höger redovisar målen, de indikatorer som ska mäta måluppfyllnad samt i vilket dokument som det följs upp i.

³ I Kollektivtrafiklagen används begreppet bytespunkter som en samlingsbeteckning på en plats där resenärer byter från ett färd sätt till ett annat. Det kan således syfta till en busshållplats med stolpe och hållplatsstopp i vägrenen såväl som till en fullskalig terminalanläggning.

⁴ Tätortsdefinitionen utgår från SCB klassning och innebär i korthet att det är en koncentration av bebyggelse där antalet invånare är som minst 200 och avståndet mellan byggnaderna som mest 200 meter.



Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014		
<i>Mål</i>	<i>Indikatorer</i>	<i>Följs upp i</i>
Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm	Restid/turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg – mät punkt Halmstad och Varberg	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Huspriser i Halland Deltagande och publik vid ett urval strategiskt utvalda arrangemang och mötesplatser	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxidutsläpp	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling		
<i>Mål</i>	<i>Indikatorer</i>	<i>Följs upp i</i>
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott från övriga Sverige till Hallands län	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljettintäkter och trafikkostnader	Hallandstrafiken ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet	Utsläppsnivåer ur fordonsdatabasen FRIDA	Kollektivtrafikplan
Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god	Antal resande och kostnadstäckningsgrad	Kollektivtrafikplan
Det ska finnas en större hållplats med utökad resenärsservice per tätort i kollektivtrafikstråken år 2025	Antal slutförda objekt.	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad som tillgänglighetsanpassats	Kollektivtrafikplan alt. Trafikförsörjningsprogram
Hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighetsanpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Kollektivtrafikplan alt. Trafikförsörjningsprogram
Hela resan ska uppfattas som trygg och säker	Utifrån frågor i Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
I kollektivtrafikstråken ska framkomlighet prioriteras för ett bättre resurs- och energiutnyttjande	Antal meter bussgata, signalprioritering och andra åtgärder för ökad framkomlighet	Kollektivtrafikplan
Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt.		
<i>Mål</i>	<i>Indikatorer</i>	<i>Följs upp i</i>
Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Minst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikens marknadsandel av totalt resande (ej gång och cykel)	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

3.5 Samråd

Detta Trafikförsörjningsprogram har arbetats fram tillsammans med Hallandstrafiken. I detta avsnitt redovisas samrådsprocessen för detta trafikförsörjningsprogram.

Samråd med resenärer och allmänhet

Remissversionen av Trafikförsörjningsprogrammet fanns under samrådstiden tillgänglig på Region Hallands externa webb där allmänheten och resenärer hade möjlighet att bidra med åsikter. En mindre utställning med information om Trafikförsörjningsprogrammet och möjligheterna att lämna synpunkter fanns på huvudbiblioteken i de halländska kommunerna. Information om Trafikförsörjningsprogrammet inför samråd har skett med regionalt pensionärsråd och referensgruppen för det regionala handikapprådet.

Samråd med kommuner

På politisk nivå har avstämningar skett kontinuerligt i Kommunberedningen i enlighet med den överenskommelse som finns mellan Region Halland och de halländska kommunerna. Kontinuerliga avstämningar har även ägt rum under arbets gång med kommunrepresentanter genom tjänstemannagruppen för kollektivtrafik och infrastruktur. Region Hallands tillväxtutskott har haft dialog med varje kommun på politisk nivå och samrådsversionen av programmet utgjorde ett discussionsunderlag. Trafikförsörjningsprogrammet har skickats till kommunerna för skriftligt samråd. Även efter det skriftliga samrådet skedde dialoger med halländska kommuner.

Samråd med kollektivtrafikmyndigheter i angränsande län

En avstämning med länsgrannar skedde i ett tidigt skede. De analyser som ligger till grund för prioriteringarna i detta Trafikförsörjningsprogram stämde av med kollektivtra-

fikmyndigheter i Västra Götaland, Skåne, Kronoberg och Jönköping. Trafikförsörjningsprogrammet för Halland har skickats ut på skriftligt samråd till kollektivtrafikmyndigheter i närliggande län. Även efter det skriftliga samrådet skedde dialog med grannlän.

Samråd med kollektivtrafikföretag

Samråd har skett med bussbranschföreningen Väst, branschföreningen tågoperatörerna samt taxiförbundet. Nämnda föreningar och förbund bjöds även in att lämna skriftliga synpunkter på Trafikförsörjningsprogrammet under samrådet.

Samråd med andra berörda myndigheter

Länsstyrelsen i Halland samt Trafikverket Region Väst har informerats om programmets innehåll i ett tidigt skede. Trafikförsörjningsprogrammet skickades till Länsstyrelsen i Halland, Trafikverket Region Väst samt Trafikverket Region Syd för skriftligt samråd.

Samråd med andra berörda organisationer och företrädare för näringsliv

Programmet skickades ut för kännedom med inbjudan att lämna synpunkter till; Göteborgsregionens kommunalförbund, Sjuhäradskommunalförbund, Högskolan i Halmstad, Företagarna i Halland, Svensk näringsliv, Västsvenska industri- och handelskammaren, Sydsvenska Industri- och handelskammaren och Naturskyddsföreningen Halland.

Totalt inkom 35 organisationer och myndigheter med synpunkter på samrådsversionen av detta Trafikförsörjningsprogram. Från allmänhet och resenärer inkom drygt totalt 30 personer med kompletta samrådssvar. Alla inkomna samrådssvar redovisas i en separat samrådsammanställning.



4. Kollektivtrafiken som ett medel för samhällsutvecklingen

4.1 Kollektivtrafiken som en del av samhällsplaneringen

Samhälls- och bebyggelseplaneringen har stor betydelse för möjligheten att utveckla en väl fungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafiken kan också bidra i en funktionell, allsidig och invånarinriktad samhällsplanering. Region Halland som kollektivtrafikansvarig är beroende av ett väl fungerande samarbete som möjliggör samplanering och samhandling med Hallands kommuner och andra berörda för att kollektivtrafiken ska kunna bli förstahandsvalet för så många som möjligt.

I detta Trafikförsörjningsprogram pekas områden ut där det under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik med ett utbud som anses vara tillräckligt för arbets- och studiependling. Genom att tydligt peka ut dessa områden skapas förutsättningar för kommunerna att planera för en hög tillgänglighet till kollektivtrafik. Nybyggnation av bostäder i närheten av stråk ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket också kan motivera ytterligare satsningar. Byggande av bostäder i kollektivtrafknära lägen höjer områdets attraktivitet. Vetskapen om var i Halland det kommer att gå kollektivtrafik utgör ett viktigt planeringsunderlag i den kommunala översiktsplaneringen. Omvänt kan kollektivtrafikstråken i detta program ge en fingervisning om vad som skulle krävas i form av nybyggnation och ökat befolkningsunderlag för att nya områden eller stråk ska börja klassas som kollektivtrafikstråk vilket kan leda till ett ökat utbud av kollektivtrafik.

Att tydligt peka ut kollektivtrafikstråken kan underlätta i byggandet av strategiskt placerade hållplatser med möjlighet för byte från cykel och bil till kollektivtrafik. Upptagningsområdet för ett stråk kan ökas genom denna typ av insatser. Utvecklade former för samverkan och samplanering i samhällsutvecklingen tillsammans med kommuner och andra samhällsaktörer är ett prioriterat område.

4.2 Stadsutveckling

Kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg i hållbar stadsplanering och i skapandet av städer där människor kan trivas och leva på ett hållbart sätt. Kommunhuvudorterna i de flesta halländska kommuner växer och spår växa under överskåd-

lig framtid. Det finns heller inget som tyder på att behovet att resa kommer att avta, snarare tvärtom. Att få fler att använda kollektivtrafiken istället för bilen avlastar de centrala delarna av städerna där det idag tidvis finns problem med trängsel.

Om fler väljer att utföra sina resor med kollektivtrafik istället för med bilar, om dessa drivs med fossila bränslen, minskas utsläppen från persontransporter. Även bullernivån kan minskas om bilarna blir färre. Blir förutsättningarna för hållbara resor bättre kan det leda till att fler hallänningar väljer att gå, cykla eller att åka kollektivt. Dessa transportsätt ger vardagsmotion vilket i sin tur kan leda till ett friskare liv. Färre bilar ger mer plats åt en grönare och tätare stad. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvalitéerna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. Arbetet med attraktiva städer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovation och kultur finns med som en prioritering i Tillväxtstrategin och kollektivtrafiken kan på ett tydligt sätt bidra till att stärka kvalitéer som är förenat med attraktiva städer och stadsliv. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

Ökad framkomlighet och prioritet i stadsrummet är en identifierad framgångsfaktor för utvecklingen av framtida kollektivtrafik. Gemensamt för busstrafiken som trafikerar i städernas centrala delar är att medelhastigheten är låg och därmed blir kollektivtrafikens fördelar gentemot bilen inte så stora som de skulle behöva vara. Att medelhastigheten är låg indikerar att busstrafiken behöver ges högre prioritet i vägnätet, det vill säga framkomligheten skulle behöva förbättras för att punktlighet ska kunna garanteras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boen-

de i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.

Stadsbusstrafiken är en viktig del i den totala reskedjan. Fler och fler pendlar mellan tågorterna. I stor utsträckning används stadsbusstrafiken för att resa från hemmet till stationen eller från stationen till jobbet.

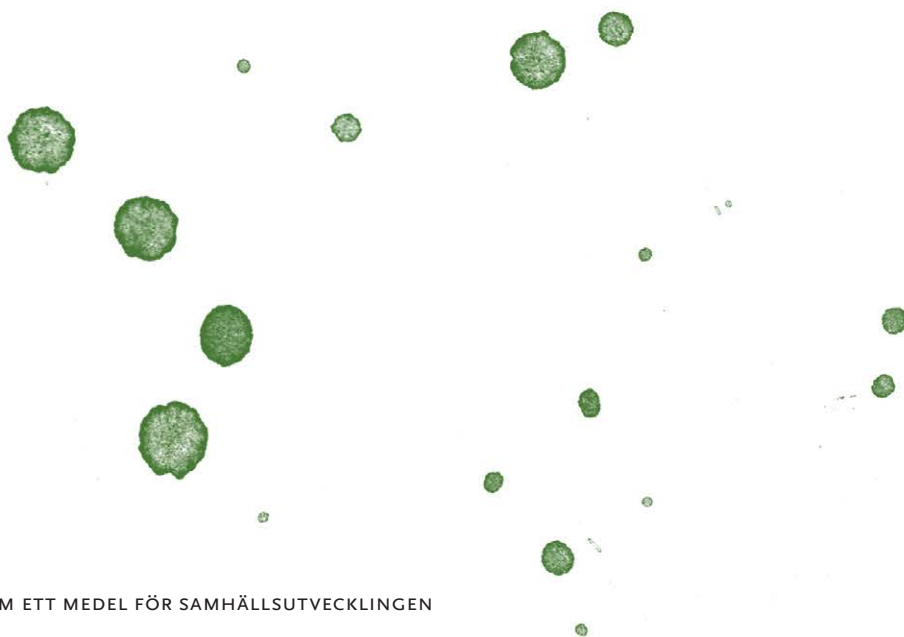
4.3 Resecentra som nav, mötesplats och identitet

Resecentra och utveckling av dessa ska inte enbart ses som ett sätt att skapa effektiva transportnoder utan också som utveckling av viktiga platser i städerna. Platsen kan ses som ett nav samtidigt som det är en lokal plats för människor och möten. Utveckling av resecentra bidrar till stadsutvecklingen i stationens närområde. Genom att planera dessa platser med ett mänskligt fokus skapas bättre förutsättningar för att använda och kombinera gång-, cykel- och kollektivtrafik. En utveckling av resecentra kan påtagligt förbättra förutsättningarna för ökat kollektivt resande och då framförallt möjligheterna till längre resor. Västkustbanan kan till exempel utvecklas vidare och nå områden som inte har underlag för en anslutande kollektivtrafik om möjligheterna är goda för att ansluta med bil. Väl utbyggda resecentra förbättrar tillgängligheten till regionen och ger alla invånare möjlighet att ta del av ett större utbud av till exempel utbildning, arbete, evenemang och aktiviteter än vad som erbjuds lokalt.

Människors förväntan att kunna tillgodose vardaglig service i samband med resan ökar. Det innebär att framtidens resecentra och större bytespunkter bör förses med ytor för olika typer av service.

4.4 Tätorter i kollektivtrafikstråk på landsbygden

Arbetet med att peka ut kollektivtrafikstråken i Halland började med en studie av kommunernas översiktsplaner. Vissa kommuner anger tätorter där det är viktigt att upprätthålla ett visst utbud av offentlig och kommersiell service, så kallade serviceorter eller utvecklingsorter. Många av de utpekade tätorterna är också sådana som framöver kommer att växa. Merparten av dessa tätorter ligger i kollektivtrafikstråk, dock inte alla. De tätorter som ligger i kollektivtrafikstråken är tätorter som kommer att trafikeras med kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose resbehov för studie- och arbetspendling. En viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att sänka restiden. Att prioritera en minskad restid kan för regionbussarna innebära att ett mindre antal hållplatser trafikeras. Istället för att köra runt i tätorten och hämta upp resenärer kan det bli aktuellt att angöra en större hållplats inne i eller i utkanten av tätorten. Det är viktigt att skapa bra gång- och cykelvägar fram till denna hållplats och att erbjuda goda parkeringsmöjligheter för såväl cykel som bil. Att skapa större bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka dessa tätorters attraktivitet. Genom att koppla ihop utbygganden av dessa bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i tätorterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumet i tätorten. En avvägning måste dock göras mellan hög reshastighet och närhet till hållplats. Det finns behov av att tillsammans med kommunerna ytterligare belysa stråken genom att precisera och renodla linjedragningar för regionbussar på landsbygden.



5. Planeringsprinciper för den allmänna kollektivtrafiken i Halland

5.1 Övergripande strategi och principer för utveckling

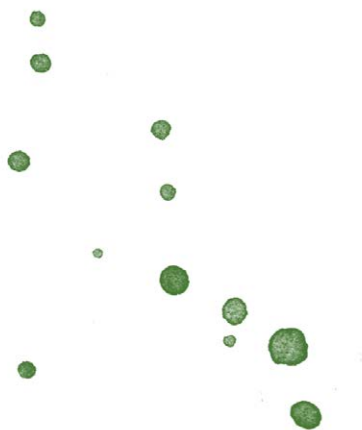
Den övergripande strategin för utveckling av kollektivtrafiken i Halland är; koncentration till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Samtidigt kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet för att stödja en socialt hållbar utveckling.

Med denna övergripande strategi som grund kan sannolikt störst effekt nås vilket kan bidra till att uppnå det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland: *Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.* Väst kustbanan har högst prioritet i kollektivtrafiksystemet i Halland. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad i Tillväxtstrategin och utvecklingen av Väst kustbanan är ett prioriterat område i strategin. I det framtida kollektivtrafiksystemet kommer fortfarande tågtrafiken på Väst kustbanan att utgöra stommen och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Väst kustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

Den grundläggande principen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av Kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom Närtrafiken. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett gott utbud av kollektivtrafik och i de mer glesbefolkade områdena är utbudet mindre. Trafiken gör nytta först när någon reser med den. Kundorientering, ökat resande

och effektiv resursanvändning måste därför prioriteras. Det är genom att arbeta på detta sätt som trafiken långsiktig kan byggas ut, resandet öka och resurser skapas för att utöka trafiken ytterligare. Ett ökat resande i kollektivtrafikstråken lägger därigenom en långsiktigt stabilare grund för trafiken på landsbygden än som annars hade varit möjligt. Denna grundläggande utgångspunkt innebär att stråk och tider med stort resande prioriteras. Övriga relationer utanför de identifierade kollektivtrafikstråken ska som lägsta nivå erbjudas grundläggande resmöjligheter.

Principerna för utveckling av tåg, regionbuss och stadsbuss är de samma. Arbetssättet innebär en tydlig uppdelning mellan kollektivtrafik i och utanför stråk. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. I dag är det framförallt med järnväg mellan huvudorterna utmed Väst kustbanan som kollektivtrafiken är verkligt konkurrenskraftig gentemot bilen. Kollektivtrafik som trafikerar i de identifierade stråken ska erbjuda ett snabbt resande för att vara attraktivt för det regionala och lokala resandet. Resan med kollektivtrafik som utförs med buss bör inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil, dvs. en restidskvot under 1,5 ska eftersträvas. I vissa relationer bör målsättningen vara högre än så. Den persontågstrafik som erbjuds ska ta mindre tid än med bil. Målsättningen bör vara att tågresan ska ta 20 procent kortare tid än vad bilresan gör i samma relation, dvs. restidskvoten ska vara 0,8 eller mindre. Detta innebär att investeringar i infrastruktur kommer att behövas, att linjesträckningar, körvägar och antalet uppehåll behöver ses över.



5.2 Modell med utvecklingsprinciper

Modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland har tagits fram med syfte att systematisera arbetssättet med att tillgodose resmöjligheter samtidigt som den även beaktar hushållning av samhällsresurser. Modellen bygger på att resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Modellen ska bidra i arbetet med att öka kollektivtrafikens attraktionskraft gentemot bilen och därmed bidra till en hållbar samhällsutveckling i Halland.

I modellen nedan finns fyra steg vilket beskrivs nedan. Utgångspunkten är att resbehov ska styra utvecklingen av kollektivtrafik i Halland och utifrån det identifierade resbehovet och/eller potential för ökat resande tillämpas de olika stegen i modellen nedan.

- **Förädla** innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i en större utsträckning. Till exempel kan marknads- och informationsinsatser genomföras för att visa på fördelarna med att åka kollektivt. Att justera avgångs- och ankomsttider, linjedragningar, förbättra omstigningsmöjligheter till andra linjer samt att öka enkelheten är sätt att öka relevansen av befintligt utbud, vilket är viktigt i detta första steg.

- **Fördela** innebär att resurser omfördelas och linjer effektiviseras. Om arbetet med att förädla och förvalta inte ger resultat behöver resurser förflyttas från linjer som används lågfrekvent till linjer som har potential för ett ökat resande. Resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.
- **Förtäta** innebär att utöka antalet turer. Här finns ett identifierat resbehov eller också bedöms linjen ha potential för ett ökat resande. Även här är marknads- och informationsinsatser en viktig del av trafikutvecklingen.
- **Förnya** innebär att resbehov finns och att det finns utrymme för att utveckla och införa nya trafikeringskoncept för att ytterligare höja attraktiviteten. Det ska finnas en potential i att få fler att välja att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Detta steg är nära knutet till samhällsbyggande och infrastruktur och ska ses som ett ömsesidigt åtagande från väghållare och ägare av kollektivtrafiken. Vid större projekt bör avtal eller avsiktsförklaring tecknas mellan väghållare och ägare. Även i detta steg är behovet av marknads- och informationsinsatser stort. Se mer om det trafikeringskoncept som kan vara aktuella att införa under kapitel 6.

Exempel på insatser inom modellen beskrivs närmre i avsnitten som följer.

Utvecklingsprinciper för kollektivtrafik i Halland

1. Förädla

Förvalta och förädla dagens utbud av kollektivtrafik

2. Fördela

Omfördela och effektivisera. Resurser omfördelas, för den största nyttan

3. Förtäta

Utköpa trafiken efter behov

4. Förnya

Ny trafik, nya linjer, nya koncept där resbehov eller potential finns

Insatser för ett ökat hållbart resande

Mobility management eller insatser för ett ökat hållbart resande kallas här marknads- och informationsinsatser. Gång, cykel- och kollektivtrafik är färdmedel som brukar utgöra grunden för hållbart resande. Arbetet med hållbart resande ska främja hållbara transporter och påverka bilanvändningen genom att förändra resenärers attityder och beteenden. Syftet med denna typ av insats eller projekt är att påverka resenären innan resan har påbörjats och försöka styra över resor till mer hållbara färdmedel än bilen. Grundläggande är att de består av "mjuka åtgärder" så som till exempel information och kommunikation för att påverka och förändra människors beteenden. Framgångsfaktorer som identifierats är att kombinera "mjuka åtgärder" med "hårda åtgärder". "Hårda åtgärder" kan här ses som den traditionella kollektivtrafikutvecklingen med linjeomläggningar, utbudsökningar med flera åtgärder. Dessa två åtgärds typer ska knytas samman och vara en naturlig del av kollektivtrafikplaneringen i Halland vilket beskrivs i modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken. Marknads- och informationsinsatser som bidrar till att nya resenärer hittar kollektivtrafiken ska prioriteras. Kollektivtrafiken är ett verktyg som kan användas i arbetet för ett mer hållbart resande och den behöver knytas närmare kommunernas arbete med hållbara resor och transporter.

En annan insats för ett ökat hållbart resande är att utveckla möjligheterna att koppla cykelpooler och bilpooler närmare ihop med kollektivtrafiken. Möjligheten att koppla resekort i kollektivtrafiken till att kombinera med att hyra cykel eller bil kommer att utredas. Allt i anslutning till begreppet "använd bilen med förstånd – åk kollektivt" och "hela resan". Med detta menas att kollektivtrafiken används för resor där den är ett bra alternativ, troligen till/från arbete och studier där kollektivtrafiken är mest utvecklad men att bilen används vid exempelvis fritids- och inköpsresor. Ett väl utbyggt system kommer att innebära att behovet av bil minskar genom kopplingen till bilpooler. Detsamma gäller för cykelpooler. Hyr cykeln vid stationen över dagen och ställ tillbaks den när du åker hem. Behovet av egen cykel vid båda noderna minskar vilket också kan innebära minskat antal cyklar ombord. Samarbete måste därför utvecklas med lämpliga partners som svarar för poolerna.

Lågfrekvent resande

För att kunna erbjuda en attraktiv, miljövänlig och kostnadseffektiv kollektivtrafik i Halland är det viktigt att kontinuerligt se över utbudet av kollektivtrafik så att det matchar

resbehoven och för att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas på rätt sätt. Genomgången av så kallat lågfrekvent resande utgör en viktig del i detta arbete. Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn. Denna översyn ska beakta strukturen på dagens kollektivtrafik som ska ses som ett sammanhängande system. Indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Större justeringar ska föregås av någon typ av marknads- och informationsinsatser, som innefattar dialog med berörda invånare. Vid införande av ny trafik tar det ofta något år innan resenärerna upptäcker de nya resmöjligheterna och detta ska tas i beaktande när analyser för lågfrekvent resande görs.

Utifrån resultat av översynen kan lämpliga åtgärder vidtas vilket till exempel kan innebära effektivisering av linjen, minskning av antalet turer, samordning av trafik med andra linjer, att ersätta turer med anropsstyrd trafik eller att lägga ned hela alternativt en delsträcka av linjen. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Dialogen med kommunerna är viktigt i detta arbete och det sker på ett strukturerat sätt i samband med framtagandet av Hallandstrafikens årliga Kollektivtrafikplan. Det ska finnas utrymme för bearbetning av linjerna genom till exempel dialog med berörda invånare och olika typer av mobilitetsprojekt. Detta är dock beroende av kommunernas medverkan och engagemang.

Alternativ till traditionell kollektivtrafik

För att tillgodose resbehovet även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken tillämpas ett mer behovsstyrt utbud av kollektivtrafik vilket ska garantera grundläggande resmöjligheter. Redan idag finns Närtrafik att tillgå för boende i de glest befolkade delarna av Halland. Anropsstyrd trafik används som ett komplement eller ersättning till ordinarie linjelagda bussturer. Alternativ till den traditionella kollektivtrafiken på landsbygden och utveckling av innovativa lösningar bör knytas närmre arbetet med strategin för Lokalt Ledd utveckling i Halland (LLUH)⁵. Insatser här kan vara att underlätta och tillhandahålla system för samåkning. Samåkning kan definitionsmässigt utgöra kollektivtrafik då det innebär att flera personer åker tillsammans i organiserad form med privatbil. Med den erfarenhet som finns idag bygger samåkning på att människor känner tillit till varandra

⁵ LLUH är en ideell förening med styrelse (LAG) och ett verksamhetskontor i Hylte. LLUH är en fortsättning på Leader Halland 2007-2013 men är en helt ny organisation skapad utifrån Jordbruksverket och EU:s riktlinjer. Syftet med LLUH är att ta vara på lokala initiativ och drivkrafter för genomförande av Tillväxtstrategi för Halland 2014-2020. Till förfogande finns medel från fyra programområden tillgängliga; Landsbygdsprogrammet, Havs- och fiskeriprogrammet, Regionalfond och Socialfonden. LLUH håller ihop detta under en strategi: Strategi för lokalt ledd utveckling Halland 2014-2020.

och det är viktigt att resan upplevs som trygg. Framgångsfaktorer som identifierats är lokalt engagemang och att insatser anpassats till lokala förhållanden. Det är inte alltid områden kan behandlas lika utan de lokala förutsättningarna bör vara styrande utifrån lokala initiativ.

Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan utgöra ett komplement till ordinarie linjetrafik. Närmast till hands ligger skolskjutstrafiken som har en bättre yttäckning än den allmänna kollektivtrafiken. En ökad samordning med skolskjuts kan skapa fler resmöjligheter i områden där det varken är miljömässigt eller samhällsekonomiskt motiverat att trafikförsörja med linjelagd kollektivtrafik. Även i stadsbusstrafiken bör alternativ till den traditionella kollektivtrafiken utvecklas och övervägas i områden som inte har befolkningsunderlag för en väl utbyggd kollektivtrafik.

Kollektivtrafikens infrastruktur

Busstrafik

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik är det nödvändigt att ha en infrastruktur som är anpassad därefter. Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar men sammanfattningsvis kan det konstateras att den är låg och även om arbetet är prioriterat kvarstår mycket arbete för att en acceptabel och jämn standard ska uppnås. Principerna för arbetet med hållplatser och krav på utformning av hållplatser i länet är desamma för såväl stadsbuss som regionbuss. I Hallandstrafikens Hållplatshandbok finns detta beskrivet⁶. I denna handbok framgår att åtgärderna ska prioriteras i rangordning utifrån följande kriterier:

1. Ingår i de huvudlinjer⁷ som följer Region Hallands Trafikförsörjningsprogram
2. Ingår i nätet av fullt tillgängliga hållplatser
3. Har störst antal påstigande
4. Hållplatser kan bli prioriterade av andra skäl till exempel av trafiksäkerhetsskäl

Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket för att sedan fastställas av Region Halland. Hallandstrafiken ser till hållplatsens funktion i ett resande- och trafikeringsspektiv. Trafikverket och kommunen ser till hur hållplatsen fungerar i relation till anslutande markanvändning, den aktuella vägens funktion och trafiksäkerhetsmiljö. Det är av stor vikt att ”hela resan”-perspektivet finns med i planeringen från början till slut.

⁶ Hållplatshandbok 2015/05, Hallandstrafiken

⁷ Med huvudlinjer menas de linjer som trafikerar i de utpekade kollektivtrafikstråken

I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att bland annat förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Åtgärderna för om- och nybyggnation av bytespunkter ska vidtas stråkvís och åtgärderna ska prioriteras till kollektivtrafikstråken. De hållplatser som används av flest ska åtgärdas först. Riktlinjen är att cirka 80 procent av pottmedlen som finns avsatta för kollektivtrafik i Regional Infrastrukturplan ska investeras i kollektivtrafikstråken och resterande 20 procent för hållplatser som trafikeras av övriga linjer. I Hallandstrafikens hållplatshandbok finns mer detaljerade beskrivningar vad som gäller för utbyggnad av hållplatser i Halland.

Då principerna för utveckling av kollektivtrafiken i länet prioriterar minskad restid är ibland trafikförändringar avhängigt om- eller nybyggnation av hållplatser. Att rätta ut och snabba upp linjer innebär att antalet hållplatser kan behöva minskas vilket också innebär att de kvarvarande hållplatserna blir viktigare då de får ett större upptagningsområde. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i stadsbusstrafiken ses här som cirka 400 meter och för regionbusstrafiken cirka 2 kilometer. Det är viktigt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till hållplatserna oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Hållplatserna är en del av kollektivtrafikresan och det är viktigt att dessa och ytorna runtomkring upplevs som en trygg och trevlig miljö att vistas i.

Att prioritera minskad restid kan för regionbussarna innebära att ett mindre antal hållplatser trafikeras. Istället för att köra runt i tätorten och hämta upp resenärer kan det bli aktuellt att angöra en större hållplats inne i eller i utkanten av tätorten. Det blir då viktigt att skapa bra gång- och cykelvägar fram till denna hållplats. Genom att identifiera och skapa attraktiva knutpunkter med goda parkeringsmöjligheter i tätorterna eller utmed kollektivtrafikstråken kan upptagningsområdet för stråken öka. Områden som inte har förutsättningar för en utbyggd kollektivtrafik kan få tillgång till en bra kollektivtrafik genom lösningar som kombinerar bil- och kollektivtrafik eller cykel- och kollektivtrafik. En kartläggning- och behovsinventering av pendelparkeringar i Halland ska genomföras.

För kollektivtrafik i städernas centrala delar är framkomlighet och prioritet för busstrafiken viktigt för att fler ska välja att åka kollektivt, detta beskrivs mer ingående i kap. 4.

Tågtrafik

En ort med tågstation har en bra utgångspunkt för utveckling i form av inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör attraktiviteten i en ort. Ortens läge, anseende, service och bostadsutbud har större betydelse för människors val av boendeort. Stationerna längs med Västkustbanan i framförallt kommunhuvudorterna är viktiga för Hallands utveckling och det finns brister utifrån kapacitets- och resenärsperspektiv som skulle behöva åtgärdas redan idag. Nytt resecentrum i Varberg ska byggas i samband med utbyggnaden av dubbelspår. Att genomföra etapp 3 av Halmstads resecentrum skulle innebära utökad bangårdskapacitet och möjliggöra för fler tåg och underlätta byten mellan olika trafikslag för resenärerna. Etapp 3 skulle underlätta för såväl de lokala, de regionala och de interregionala resorna och resecentrat blir en viktig kollektivtrafiknod i Halland. I närtid är det viktigt att ombyggnad av dessa två resecentrum genomförs.

Vid etablering av nya stationer krävs en gemensam analys av förutsättningarna och avtal mellan berörda parter ska tecknas. På banor där det redan idag går persontrafik ska nya stationer bara planeras in där de ger ett nettotillskott av resor. Detta innebär att de tillkommande resenärerna på stationen måste generera ett större transportarbete (mätt i personkilometer) än de genomresande som tappas på grund av längre restid. Samma princip ska gälla vid diskussioner av ändrad uppehållsbild där trafikering av en station upphör.

Vilken typ av station som ska byggas vid nyetablering eller återöppnande bedöms från fall till fall. Trafikverket rekommenderar att inga nya stationer på Västkustbanan öppnas förutom Varbergstunneln och sträckan Ängelholm-Helsingborg är klara. Kapaciteten Kungälv-Göteborg och Malmö-Lund behöver också åtgärdas innan nya stationer tas i bruk.

Ska en ny station anläggas utreds detta från fall till fall avseende vilken standard och kapacitet den ska ha. De ekonomiska och geografiska förutsättningarna skiljer sig liksom resbehov, trafikering och kapacitet. Region Halland stödjer Trafikverkets allmänna bedömning för stationer på Västkustbanan, vilket innebär att dessa bör byggas med möjligheter till förbigång för att främja framkomligheten för såväl regiontåg som fjärrtåg. Nya stationer utmed Västkustbanan kräver långsiktighet och nyetableringar ska inte byggas på ett sådant sätt att uppgradering av banan till 250 km/h hämmas.

Tillgängliga bytespunkter och linjer för personer med funktionsnedsättning

Kollektivtrafiken ska anpassas så att den blir tillgänglig. Personer med funktionsnedsättning ska ha samma möjlighet att använda den som personer utan nedsättningar. Människors förmåga att förflytta sig ska inte vara avgörande för deras möjligheter att åka kollektivt. Kollektivtrafiken ska även upplevas som trygg och säker. Otrygghet ska inte vara en orsak till en utebliven kollektivtrafikresa. Genom att arbeta på detta sätt blir bytespunkterna tillgängligare för alla, oavsett personers eventuella funktionsnedsättningar. Viktigt är även att tänka in "hela-resan" i planeringen av hållplatser. Att möjliggöra för resenärer med funktionsnedsättning att komma till och från en bytespunkt är en del i arbetet med att göra de halländska bytespunkterna tillgängliga för alla. Fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade enligt de branschgemensamma rekommendationer som finns utarbetade. Utöver de branschgemensamma rekommendationerna kan ytterligare krav tillkomma och denna avvägning hanteras i kommande upphandling. Region Halland har som mål att samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade.

Om- och utbyggnadstakten av bytespunkter på det regionala och nationella vägnätet i Halland är avhängigt Trafikverkets arbete. Bytespunkter och linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken är de som först kommer att bli fullt tillgängliga. För de regionala kollektivtrafikstråken är det regionbusslinjer som år 2016 heter; 720/Blå Express, 731, 732, 777/ 615, 400/316, 320/324, 350/351, 734, 651, 652, 555, 225/226. Målet är att bytespunkter med mer än 20 påstigande vardagsdygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. På landsbygden finns ett stort antal bytespunkter som inte används i så stor omfattning att större ny- eller ombyggnation kan motiveras.

För stadsbusstrafiken är målet att alla bytespunkter i kollektivtrafikstråken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. Detta innebär att de bytespunkter och de linjer som år 2016 heter 10, 20, 30, 40, 50 samt 60 i Halmstads stadsbusstrafik ska vara fullt tillgängliga år 2025. I Varberg heter linjerna som trafikerar i de utpekade kollektivtrafikstråken (år 2016) linje 1 och 2 och det är dessa linjer som ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. För Falkenberg är det linjerna och bytespunkterna där linjerna trafikerar som år 2016 kallas för linje 10, 7 och 1 som ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. För Kungälv stadsbusstrafik gäller detta linjerna och bytespunkterna som år 2016 heter; 1 och 2. Målet är att bytespunkter som trafikeras av dessa linjer ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. Även för stadsbusstrafiken gäller att linjer med mer än 20 påstigande vardagsdygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. Detta innebär att by-

tespunkter utanför de utpekade kollektivtrafikstråken kan komma tillgänglighetsanpassas om de används av 20 personer eller fler per vardagsdygn.

I Halland pågår för närvarande ett intensivt arbete med att förbättra kollektivtrafiken och utveckla trafikeringskoncept i kollektivtrafikstråken. Detta innebär att de linjenummer som idag används kan komma att ändras. Att räkna ut och snabba upp linjer kan även innebära att antalet bytespunkter behöver minskas vilket innebär att dagens bytespunkter utmed linjerna inte behöver vara de som ska tillgänglighetsanpassas. Sammanslagningar av bytespunkter kan behöva ske och det måste finnas en flexibilitet. Att redovisa de bytespunkterna som ska tillgänglighetsanpassas utifrån dagens läge blir därför väldigt osäkert då det finns behov av justeringar.

Målet är att alla tågstationer i Halland ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. Det är viktigt att utforma nya stationer efter de riktlinjer som finns om tillgänglighet.

Utöver arbetet med att förbättra infrastrukturen och göra bytespunkterna mer tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar är det viktigt att arbeta med så kallade mjuka åtgärder för att förbättra tillgängligheten för denna resenärskgrupp. Informationen om trafiken, kollektivtrafiken i sig och taxan ska vara lättillgänglig och kunna förstås av alla. All personal, särskilt operatörernas personal, ska vara insatt i olika funktionshinders egenskaper och tränade i att bemöta funktionsnedsatta. Hallandstrafiken ska under 2016 skapa en referensgrupp där frågor om tillgänglighet för resenärer inom den särskilda och allmänna kollektivtrafiken ska belysas.

5.3 Kollektivtrafikstråk i Halland

Vilken typ av resor ska tillgodose?

Resbehov, potential samt syftet med resan är avgörande för hur kollektivtrafiken ska utformas. I detta Trafikförsörjningsprogram delas resbehov in i tre kategorier. Är huvudsyftet med en busslinje på landsbygden att möta behov av regional arbetspendling ska kollektivtrafiken gå snabbt för resenärer som reser frekvent, samtidigt så måste det finnas uppehåll på ett visst antal orter för att hämta upp resenärer. Är kollektivtrafikens huvudsyfte att tillgodose resbehov för längre resor för resenärer som reser mer sällan till övriga delar av Sverige bör uppehållen begränsas och restiden prioriteras än mer. Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodose har sedan kollektivtrafikstråk identifierats. Vilket syfte kollektivtrafiken har sätter ramarna för hur kollektivtrafiken ska utformas. All kollektivtrafik är enligt Lagen om Kollektivtrafik Regional kollektivtrafik och därmed görs ingen skillnad på om resan utförs med stadsbuss eller regi-

onbuss. I detta trafikförsörjningsprogram görs skillnad på de kortare resorna i staden och de längre utanför. Nedan följer en förklaring av de kategorier som resbehoven delas in i.

- **Resor till för arbete och studier:** Dessa resor kallas för regionala resor. Här har kollektivtrafik som huvudsyfte att tillgodose resbehovet för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Detta är också kollektivtrafikmyndighetens primära uppdrag. En snabb och effektiv kollektivtrafik kan bidra till arbetsmarknadsförstoring. Många undersökningar visar att om restiden uppgår till mer än 45-60 minuter så minskar andelen pendlare drastiskt och restiden är det som sätter ramarna för denna typ av resor. Utgångspunkten är funktionella regioner snarare än dagens administrativa gränser för län, regioner eller kommuner.
- **Kortare resor i staden:** Dessa resor kallas för lokala resor. Med denna kategori menas kortare resor i staden, det vill säga resor som kan utföras med stadsbuss. Även här är fokus på arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Resorna med stadsbussarna är ofta en del av en längre reskedja och inte sällan föregås till exempel en tågresa av en resa från hemmet med stadsbuss till en tågstation.
- **Längre resor som sker mer sällan:** Dessa resor kallas för interregionala resor. Resor som ingår här ska tillgodose funktionen fjärrresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Här handlar det om vilka svenska eller internationella städer som Halland bör ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framförallt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling. Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer, men då denna aspekt är viktig inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. De reserelationer som finns i denna kategori är nära kopplade till beslut om sträckning av höghastighetsbanor i Sverige då dessa kan förstärka tillgängligheten mellan Halland och Stockholm.

Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån ovanstående tre kategorier av resor; regionala, lokala och interregionala har kollektivtrafikstråk identifierats. Under följande avsnitt kommer kollektivtrafikstråken i Halland att redovisas utifrån ovan nämnda kategorier. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken kommer det att finnas kollektivtrafik men denna innehar en annan karaktär och ett annat syfte, mer om detta finns att läsa i avsnitt 5.4.

Kommuner, företag och människor ska kunna lita på kollektivtrafiken. Trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Långsiktiga bedömningar och mål bör alltid ligga till grund för prioriteringar, ställningstaganden och beslut om nya satsningar. Avvägningen mellan marknadsorientering och bra trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Här kommer det under överskådlig framtid att gå kollektivtrafik. Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. I vissa stråk företrädesvis i de norra länsdelarna är arbetspendlingen stor, vilket motiverar en väl utbyggd kollektivtrafik. I andra delar av länet är arbetspendling och befolkningsunderlag mindre, varför det inte heller går att tillgodose en kollektivtrafik med samma utbud. Genom att klassificera stråken påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Till klassificeringarna av kollektivtrafikstråken kommer även att redovisas det lägsta antal turer som kommer att erbjudas, detta beskrivs närmre i avsnitt 5.4. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida.

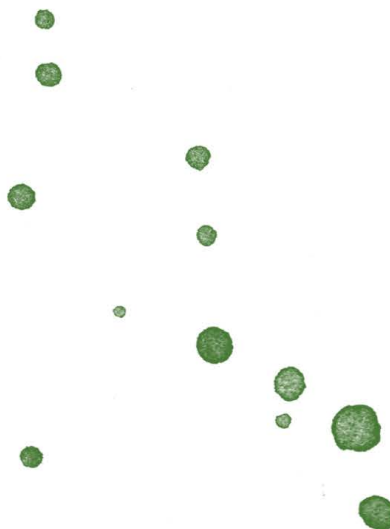
För invånarna kan det vara viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas. Var i Halland kan jag bosätta mig om jag vill kunna arbetspendla med kollektivtrafik? Behöver vår familj ingen, en eller två bilar för att klara våra resor?

Kollektivtrafik och övrig samhälls- och infrastrukturplanering är nära knuta till varandra och för att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett riktigt bra alternativ för resenären så krävs det att detta samspel fungerar. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering kan öka. Detta underlättas genom att kommunerna i Halland vet var i länet som det under en överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik. De har då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen. I ett län som växer är detta samspel viktigt då persontransporterna också kan förväntas öka.

Genom att klassificera stråken ges även en indikation på vilket befolkningsunderlag och vilka pendlingsflöden som behövs för att nytillkomna bostadsområden utanför de identifierade kollektivtrafikstråken ska kunna få en god kollektivtrafikförsörjning.

För trafikföretag ger klassificeringen av kollektivtrafikstråken en indikation på vilka geografiska områden i Halland som skulle kunna vara intressanta att bedriva kommersiell kollektivtrafik i.

Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år och då kommer kollektivtrafikstråken att analyseras och bedömas på nytt. Om befolkningsunderlag i stråken har ökat kan detta innebära att klassificeringen förändras och uppgraderas. Eller tvärtom, vikande befolkningsunderlag och minskade pendlingsströmmar kan innebära att stråk upphör att klassificeras som kollektivtrafikstråk.



Kollektivtrafik för regionala resor

Avgränsningen för denna typ av resor är tidsåtgången för resan. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter utanför Halland identifierats, till exempel Värnamo, Borås med flera andra målpunkter. Analyserna har utgått från tätorterna i stråket. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling under den senaste fem årsperiod, ålderstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation mellan åren 2015-2017 har studerats. Även användningen av den kollektivtrafik som finns i stråket idag har ingått i analyserna det vill säga antal utförda resor, andel skolkortsresenärer samt utbud. Även framtida potential för utökad arbets- och studiependling ligger till grund för bedömningen. Att öka tillgängligheten och tidsförtäta i relationer där det finns potential för arbetsmarknadsförstoring är betydelsefullt ur ett tillväxtperspektiv. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning. Om kollektivtrafiken förbättras i stråken kan det leda till att fler väljer att ställa bilen och istället åker kollektivt vilket innebär att kollektivtrafikens marknadsandel ökar. Kollektivtrafiken kan bidra till ökad tillgänglighet, avstånden krymps om tiden för resan minskar.

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Västkustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Undantaget är Hyltebruk som inte ligger utmed Västkustbanan. Att tågtrafiken på Västkustbanan tillgodoser resbehov mellan kommunhuvudorterna innebär att den parallella busstrafiken mellan kommunhuvudorterna har som huvuduppgift att tillgodose resbehov från de mindre tätorterna utanför städerna in till just kommunhuvudorten. Det är inte sannolikt att resenärer som ska resa mellan Varbergs och Falkenbergs kommunhuvudorter väljer busstrafiken som löper parallellt utan Öresundstågstrafiken tillgodoser detta resbehov då det är ett snabbare och konkurrenskraftigare alternativ. Befolkningsunderlaget mellan kommunhuvudorterna är betydligt mindre och därmed är också underlaget för de busslinjer som trafikerar mellan kommunhuvudorterna mindre. I analyserna av de regionala kollektivtrafikstråken har även de korta resorna inom städerna uteslutits, vilket innebär att städernas befolkningsunderlag inte ingår som underlag i stråkanalyserna för regionbussarna. Regionbussarna har inte som syfte att tillgodose detta resbehov. Inte sällan har regionbussarna och stadsbussarna samma körväg in mot centrum och att snirkla runt med en regionbuss i staden för att tillgodose resbehov av korta resor inom staden är inte konkurrenskraftigt.

I de beskrivningar av kollektivtrafikstråken som följer i detta kapitel pekas stråkens funktion ut samt hur resbehoven i första hand ska tillgodoses. Om inget annat anges så är det busstrafik som ska tillgodose de identifierade resbehoven. Tågtrafik går oftast snabbare än resan med bil då de går på egen separat bana, men samtidigt är tåg ett dyrare alternativ som kräver ett stort antal resande för att uppnå en godtagbar kostnadstäckningsgrad.

Även utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Nätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av gymnasieelevers resor till och från studier. Utbudet ska tydligt vara anpassat efter användning. Denna kollektivtrafik som benämns övriga linjer ska vara mer flexibel än kollektivtrafiken i stråken. De övriga linjerna kan med fördel kompletteras med anropstyrd trafik eller andra alternativ till traditionell kollektivtrafik som till exempel samordning med skolskjutstrafik eller samåkning.

Indelningen av de regionala kollektivtrafikstråken är baserad på tre nivåer. Nedan följer en sammanställning av kollektivtrafikstråk som är avsedda för att tillgodose behovet av regionala resor för arbets- och studieresor:

Mycket starka kollektivtrafikstråk

- Västkustbanan; Göteborg - Helsingborg via de halländska kommunhuvudorterna
- Kungsbacka – Särö mot Göteborg
- Onsala – Kungsbacka mot Göteborg
- Varberg – Kungsbacka (del av stråk)
- Hyltebruk – Halmstad

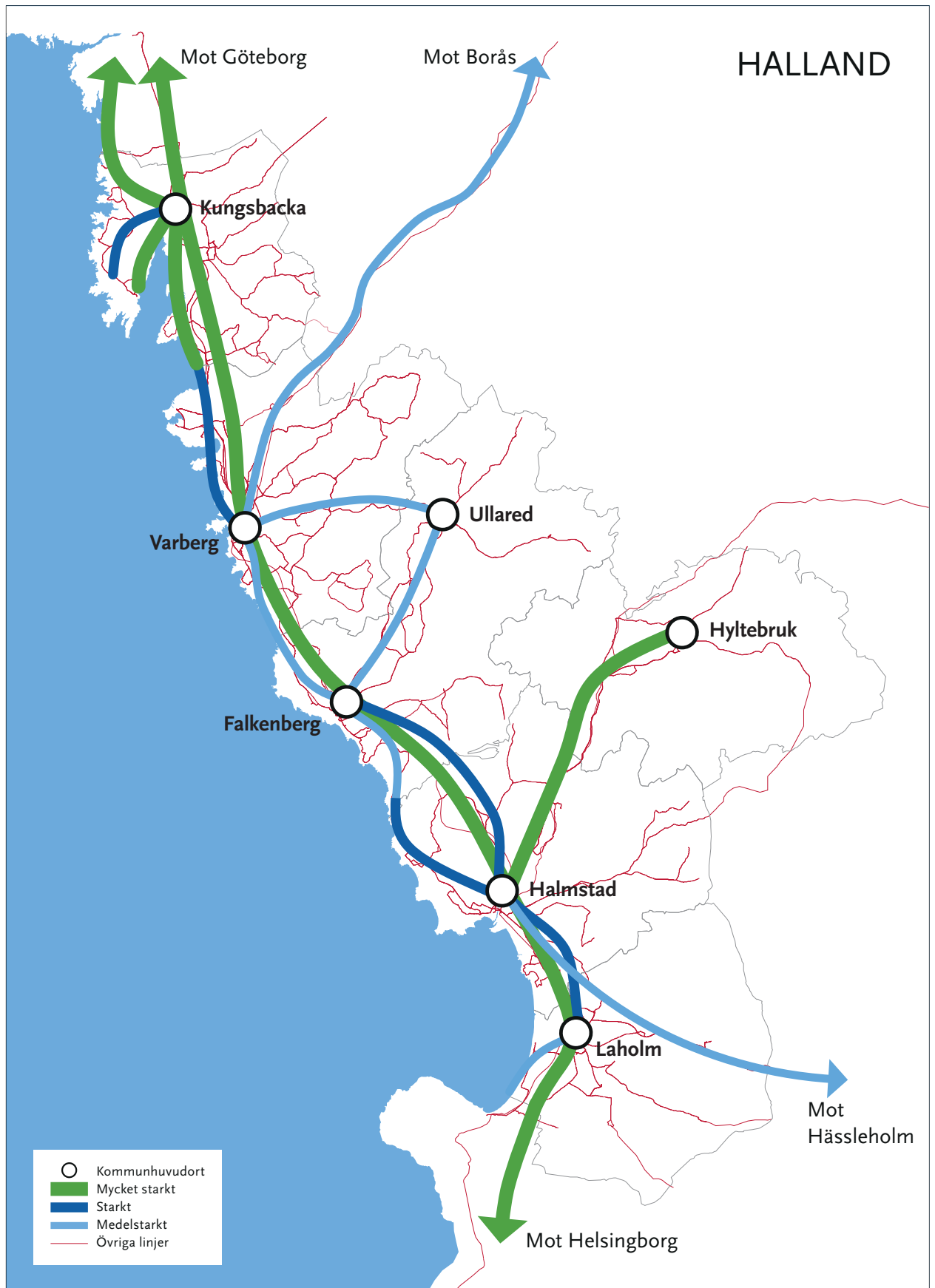
Starka kollektivtrafikstråk

- Älskogsbräcka – Kungsbacka
- Varberg – Kungsbacka (del av stråk)
- Falkenberg – Halmstad (del av stråk)
- Halmstad – Laholm

Medelstarka kollektivtrafikstråk

- Varberg – Kinna mot Borås
- Varberg - Falkenberg
- Varberg – Ullared
- Falkenberg – Ullared
- Falkenberg - Halmstad (del av stråk)
- Laholm – Båstad
- Halmstad – Markaryd - Hässleholm

Kartan till höger sammanfattar de regionala kollektivtrafikstråken.



Mycket starka kollektivtrafikstråk i Halland

Väst kustbanan; Göteborg - Helsingborg via de halländska kommunhuvudorterna

Detta stråk bedöms som *mycket starkt* då pendlingen mellan kommunhuvudorterna längs med Väst kustbanan i Halland samt till och från Göteborg är mycket stor. Resbehoven är mycket stora och stråket som inkluderar Väst kustbanan är viktigt ur ett tillväxtperspektiv. Tyngdpunkten i stråket ligger från Kungsbacka och in mot Göteborg. Fortsatt utveckling av Väst kustbanan och persontrafiken där är viktig för Hallands utveckling. Utbytet mellan Varberg och Göteborg ökar och troligt är att det även framöver kommer att göra så. Det finns potential i att knyta Falkenberg och framförallt Varberg närmre Göteborgs arbetsmarknad. I dagsläget är pendlingen mellan Halmstad och Laholm söderut mot Båstad, Ängelholm och Helsingborg inte omfattande men här finns en potential. Att knyta dessa kommuner närmre varandra kan bidra till en arbetsmarknadsförstoring. Prioriteringen av Väst kustbanan är redan gjord i Tillväxstrategin.

Kungsbacka – Särö mot Göteborg

Stråket bedöms som *mycket starkt* då det har en stark koppling till Göteborg. Stråket tillhör ett av de mest bebodda i Halland och tätorterna i stråket växer. Såväl Särö som Billdal kommer att bebyggas ytterligare under de närmsta åren och dessa tätorter har en stor pendling in mot Göteborg. Befolkningen i tätorterna här har en stor andel unga av sin totala befolkning, det vill säga i ålderskategorin 0-19 år. Blå express ingår i detta stråk och är linjen med störst utbud i Halland.

Onsala – Kungsbacka mot Göteborg

Detta stråk bedöms som *mycket starkt*. Pendlingsströmmarna mot Göteborg är tydliga men enkelriktade. Onsala är den tätort i Halland som har flest antal invånare bortsett från kommunhuvudorterna. Det planeras inte för någon ny bostadsbebyggelse i Onsala under de närmsta åren. För att kollektivtrafikens ska utgöra ett bra alternativ till bilen krävs framkomlighet och utvecklingen av väg 940 kan påverka detta. Det är viktigt att i planeringen av väg 940 tänka in kollektivtrafiken.

Varberg – Kungsbacka

Stråket mellan Kungsbacka och Varberg bedöms vara *mycket starkt* sträckan Kungsbacka-Frillesås och som *starkt* mellan Frillesås och Varberg. Stråket har en tydlig tyngdpunkt från Frillesås in till Kungsbacka och vidare mot Göteborg. Fjärås kyrkby är en relativt stor tätort som ligger för långt bort för att kunna räknas till stråket, dock är trafikförsörjningen av denna tätort viktig. Åsa station är en del av detta stråk. Sett till antalet resor är detta stråk det största i Halland.

För tätorter i Varbergs kommun är pendlingsflödena inte lika stora och kopplingen är större till Varbergs kommun-

huvudort än till Göteborg. Ringhals och Väröbruk är stora arbetsplatser i stråket. Det kommer byggas mycket nya bostäder i den del av stråket som ingår i Varbergs kommun. Vissa planerade områden som till exempel Årnäshalvön kommer att få relativt långt till stråket och det blir viktigt att tänka ”hela resan” och underlätta för byten mellan cykel/bil till kollektivtrafik.

Halmstad – Hyltebruk

Detta stråk är *mycket starkt* bland annat för att det utgör Hyltes koppling till Väst kustbanan. Stråkets tyngdpunkt är delen i Halmstads kommun. Tätorterna Åled, Sennan och Oskarström har en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Det är framförallt Åled som växer i stråket, även Hyltebruk påvisar en positiv befolkningsutveckling vid en jämförelse mellan åren 2008-2014. Åled och Oskarström har en relativt stor andel unga, det vill säga i ålderskategorin 0-19 år, av den totala befolkningen. Den största tätorten i stråket bortsett från Halmstads tätort är Oskarström.

Gymnasiependlingen är relativt stor i detta stråk. Linje 400 som trafikerar i stråket är en av de starkaste linjerna i Halland sett till antal resande.

Starka kollektivtrafikstråk i Halland

Halmstad – Laholm

Stråken mellan Laholm och Halmstad bedöms som *starkt*. Då stationen i Laholm ligger i utkanten av stråket bör Väst kustbanans betydelse för pendling i detta stråk tonas ned. I stråket finns ett antal tätorter, till exempel Veinge, Genevad, Lilla Tjärby, med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Tätorternas placering gör att tågtrafiken på Väst kustbanan inte blir ett bra alternativ för resor till Halmstad, då resenären först skulle behöva åka söderut för att sedan åka norrut. Då avstånden är relativt korta är det inte troligt att resenärerna väljer detta resalternativ. Tätorterna i Laholm ligger relativt nära kommunhuvudorten Halmstad och läget på bostadsmarknaden gör att dessa kan bli eller är intressanta som komplement till bostadsmarknaden i Halmstad där småhuspriserna är högre. Pendlingen mellan Laholms och Halmstads kommunhuvudorter är stor och så är även studiependlingen. Busskörfält på Laholmsvägen vore önskvärt för att busstrafiken i stråket ska kunna bli ett konkurrenskraftigt alternativ för arbetsresor. Om persontrafik på Markarydsbanan startas finns behov av att se över det totala utbudet av kollektivtrafik i detta stråk.

Falkenberg – Halmstad

Detta stråk består av två delstråk. Ett via Ugglarp/Steninge väster om E6 och Väst kustbanan och ett via Slöinge/Getinge öster om nämnd väg/järnväg.

Delstråket via Slöinge/Getinge bedöms som *starkt*. Stråket har en tyngdpunkt sett till arbetspendling från tätorterna i Halmstads kommun in till kommunhuvudorten. Tätorterna i stråket ligger relativt tätt och i detta delstråk finns även en del arbetsplatser som till exempel Getinge AB, SIA glass och Berte Kvarn.

Delstråket via Ugglarp/Steninge bedöms som *starkt* från Halmstad till Skipås och *medelstarkt* från Skipås till Falkenberg. Tätorterna i Halmstads kommun har en tydlig koppling till Halmstad kommunhuvudort sett till arbetspendlingen. Tätorterna i detta stråk påvisar en befolkningsökning och det kommer även att byggas en del i dem under de närmsta åren. I Falkenberg finns orter som idag inte klassas som tätorter men som i framtiden troligen kommer att göra det, framförallt Ugglarp och Långasand. Den infrastruktur som finns att tillgå i den norra delen av detta delstråk gör att det är svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik som kan bli konkurrenskraftig gentemot bilen. Utökad antal bostäder skulle kunna innebära att denna del av stråket får ändrad klassning.

Älskogsbräcka - Kungsbacka

På den västra sidan av Onsalahalvön är befolkningen och pendlingsströmmarna inte lika stora som stråket Onsala - Kungsbacka. Pendlingsströmmarna och storleken på tätorterna i stråken motiverar att stråket klassas som *starkt* kollektivtrafikstråk. Befolkningsutvecklingen har varit positiv och framförallt Vallda är en tätort som vuxit under de senaste fem åren.

Medelstarka kollektivtrafikstråk i Halland

Varberg – Kinna mot Borås

Detta stråk bedöms som *medelstarkt*. Arbetspendlingen i stråket har sin tyngdpunkt i ändarna och den genomgående pendlingen mellan kommunhuvudorterna i Borås och Varberg är idag inte särskilt stor. Både Varbergs och Borås kommunhuvudorter växer och det finns en potential att knyta dessa båda städer närmre varandra med hjälp av kollektivtrafik. Kollektivtrafik för att tillgodose resbehovet i detta stråk och som ska minska avstånden mellan de båda kommunhuvudorterna ska utföras med tåg. Genom investeringar i infrastruktur för att få ned restiden kan utbytet mellan dessa två växande städer öka. Med hjälp av investeringar i Viskadalsbanan kan en kortare restid öka arbetskraftsutbytet mellan i första hand Varberg och Borås. En ökning av antalet turer och förändrad tidtabell i kombination med sänkt restid är verksamma åtgärder som kan bidra till att öka utbytet. Borås har en tillräckligt stor arbetsmarknad för att utgöra en intressant målpunkt. Där finns också ett arbetskraftsutbud som kan tillföra Varberg och Halland kompetens.

Varberg – Ullared

Detta stråk bedöms som *medelstarkt*. Ullared är en tydlig målpunkt i och med Gekås och de arbetstillfällen som finns i handelsområdet. Stråket består enbart av två tätorter utöver Varbergs kommunhuvudort; Rolfstorp och Ullared. Befolkningsunderlaget är relativt litet och befolkningsutvecklingen är svagt negativ. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare till Gekås. Kollektivtrafiken är utformad just för att passa personalens resor och Gekås öppettider är styrande. Även fortsättningsvis bör Gekås öppettider prioriteras före anslutning till tågtrafiken på Västkustbanan. Utbudet som finns bedöms vara anpassat till efterfrågan. Resbehovet styr och skulle det ske en större överflyttning av besökare från bil till kollektivtrafik utökas utbudet. Bedömningen är att antalet besökare som väljer kollektivtrafik för besöket till handelsområdet i Ullared inte är dimensionerande vilket i stor utstäckning beror på de volymer som handlas. Kollektivtrafiken utgör inte ett tillräckligt konkurranskraftigt alternativ till bilen om resenären även ska föra med sig ett antal större kassar.

Falkenberg – Varberg

Detta stråk bedöms som *medelstarkt*. Stråket består utöver kommunhuvudorterna av två tätorter; Tvååker och Morup. Västkustbanan täcker upp för resandet mellan kommunhuvudorterna, vilket innebär att befolkningsunderlaget för en väl utbyggd kollektivtrafik är relativt litet. Arbetspendlingen i stråket är uppdelat och tyngdpunkten i flödet går från Tvååker in mot Varberg. Tvååker är en relativt stor tätort som påvisar en positiv befolkningsutveckling, kommunen planerar även för nya bostäder i tätorten under de närmsta åren.

Falkenberg – Ullared

Detta stråk bedöms som *medelstarkt*. Det finns tre tätorter längs med stråket och befolkningsutvecklingen i dessa är svagt negativ. Enbart utifrån befolkningsunderlag är det knappt motiverbart för stråket att inneha denna klassning, men då Ullared är en tydlig målpunkt och arbetspendlingen är stor klassas stråket som *medelstarkt*. Tyngdpunkten i stråket går via väg 154 till Ullared. Handelsområdet kring Gekås är dessutom Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare till Gekås. Kollektivtrafiken är utformad just för att passa personalens resor och Gekås öppettider är styrande. Även fortsättningsvis bör Gekås öppettider prioriteras före anslutning till tågtrafiken på Västkustbanan. Utbudet som finns bedöms vara anpassat till efterfrågan. Resbehovet styr och skulle det ske en större överflyttning av besökare från bil till kollektivtrafik utökas utbudet. Bedömningen är att antalet besökare som väljer kollektivtrafik för besöket till handelsområdet i Ullared inte är dimensionerande vilket i stor utstäckning be-

ror på de volymer som handlas. Kollektivtrafiken utgör inte ett tillräckligt konkurranskraftigt alternativ till bilen om resenären även ska föra med sig ett antal större kassar.

Laholm – Båstad

Detta stråk bedöms som *medelstarkt*. Stråket har i dagsläget ett relativt litet befolkningsunderlag och kopplingen för tätorterna i stråket, framförallt Mellbystrand och Skummeslövstrand, är starkare norrut mot Halmstad än söderut mot Båstad. Stråket bedöms ha potential då det planeras för utbyggnad av ett större antal bostäder i Mellbystrand och Skummeslövstrand. Båstad nya station kan också bidra till ökad attraktivitet för området vilket kan bidra till ökad inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Västkustbanan. Idag används busstrafiken främst av gymnasieelever, men det finns en potential att få fler att använda kollektivtrafiken.

Halmstad-Markaryd-Hässleholm

Detta stråk bedöms som *medelstarkt* och kollektivtrafiken här föreslås utföras med tåg. Den genomgående arbetspendlingen i stråket idag är liten men viss pendling finns mellan orterna, särskilt mellan de tätorter i Laholms kommun som ligger närmst Halmstads tätort, dessa har tydliga pendlingsflödena in mot Halmstad. Tågtrafiken i detta stråk kan även tillgodose behovet av interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne/västra Blekinge samt skapa en koppling till Södra stambanan. Dessa båda resbehov, det regionala och det interregionala kan tillsammans skapa ett resbehov som motiverar att starta persontågtrafik på banan. Trafikstart förutsätter att Avtal mellan berörda parter om bland annat förutsättningar för trafiken och samhällsutveckling i stråket (se mer detaljer under kap. 6). Om persontrafik på Markarydsbanan startas finns behov av att se över det totala utbudet av kollektivtrafik i detta stråk samt stråket mellan Halmstad och Laholm.

Kollektivtrafik för lokala resor

I städerna har även kollektivtrafikstråk identifierats och även här har stråken klassificerats. I klassificeringen av stadsbussarna används två nivåer, *mycket starka* och *starka* kollektivtrafikstråk.

En resa med stadsbuss kan vara en del av en reskedja och kopplingar till övrig kollektivtrafik är viktiga, främst till Västkustbanan. Stadsbusstrafiken är ett viktigt verktyg att skapa attraktiva städer då den kan bidra till att avlasta vägarna i centrum från biltrafik utan att tillgängligheten minskas. Platser som idag används till bilparkeringar kan imorgon användas till exempelvis ett torg, en trädplantering eller en förskola. De halländska städerna växer och till detta kom-

mer ett ökat antal människor som ska förflytta sig inom eller in och ut ur staden. Framkomlighet är en central fråga när det kommer till dessa stråk inne i städerna. För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett bra alternativ till bilen behöver kollektivtrafiken prioriteras upp och biltrafiken prioriteras ned på gator där det idag råder konkurrens om framkomligheten. Huvudsyftet med stadsbusstrafiken är att tillgodose resor från stadens ytterområden in mot stadskärnan. Det är här som potential finns i att utveckla kollektivtrafiken. För flertalet av de personer som bor i områden som ligger i direkt anslutning till stadskärnan är gång och cykel oftast förstahandsalternativet och med dessa färdssätt ska kollektivtrafiken inte konkurrera.

Utgångspunkten i bedömningen av de lokala kollektivtrafikstråken i städerna har till största del varit dagens linjer och användning av dem. Under 2015 infördes nya linjenät för stadsbussarna i Kungsbacka och Varberg. Bedömningen av stråken har här utgått från de nya linjenäten och därmed är det potentialen i dessa som motiverar stråkens klassningar i Varberg och Kungsbacka. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik och dessa benämns som övriga linjer. De övriga linjerna kan ha en karaktär av servicelinje, det vill säga att linjerna tillåts snirkla runt i bostadsområden och kort restid är inte lika prioriterad som för busstrafiken i kollektivtrafikstråken. Till de övriga linjerna återfinns även industrilinjerna, det vill säga busslinjer som enbart trafikerar morgon och eftermiddag och som är anpassade till start- och sluttid för industriområden i städerna.

På nästa sida följer stråken med stadsbuss och klassificering av dem uppdelat per stad med stadsbusstrafik:

Halmstad

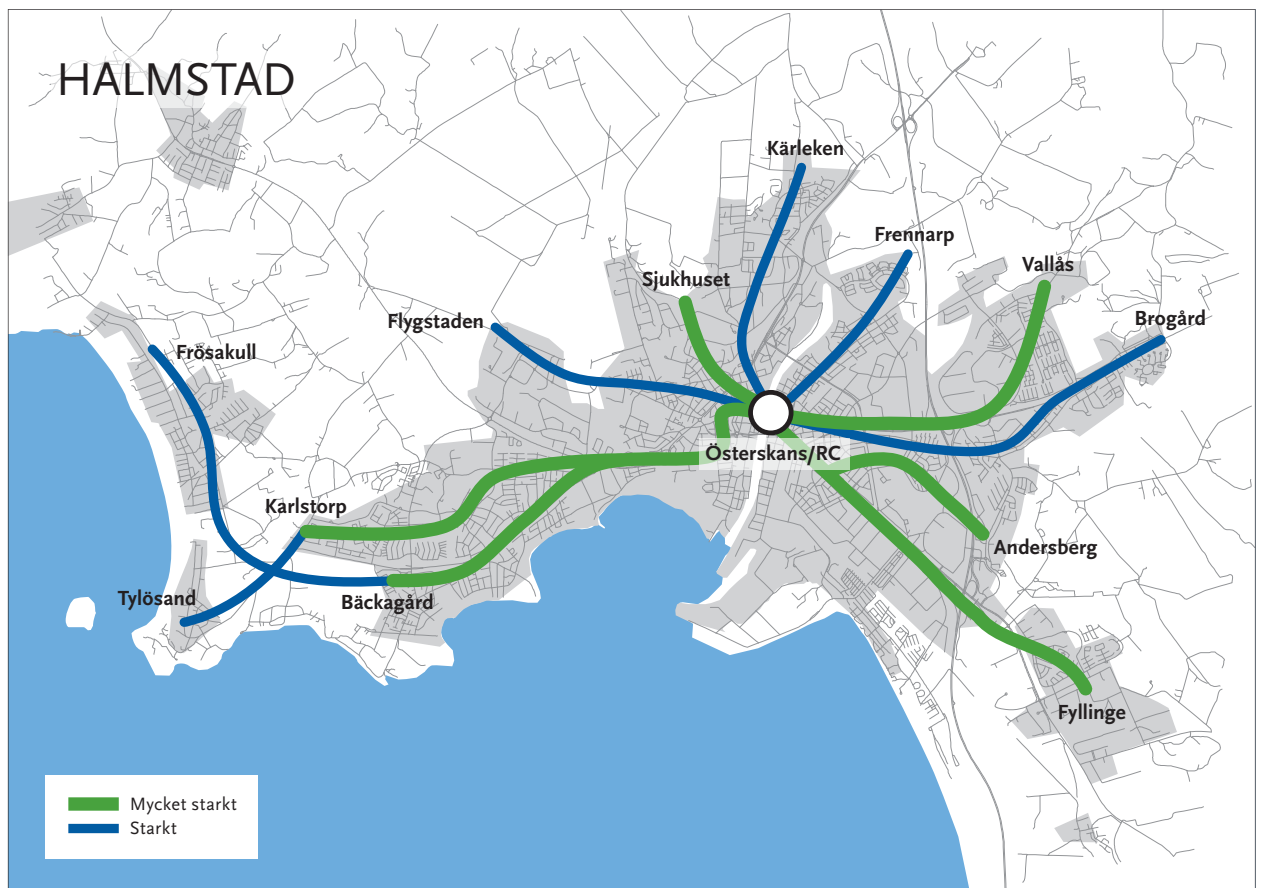
Stadsbusstrafiken i Halmstad har ett stort resande, inte bara jämfört med övriga stadsbusstrafiksystem i Halland utan också som andel av samtliga resor med kollektivtrafiken i Halland. Halmstad är den största staden i Halland och flera av kollektivtrafikstråken bedöms ha tillräckligt stort befolkningsunderlag för att motiveras som *mycket starka*. God framkomlighet för stadsbusstrafiken är speciellt viktigt i Halmstad då trafikmängderna är stora i staden, speciellt sträckan Laholmsvägen/Viktoriagatan.

Mycket starka stråk för stadsbussar i Halmstad:

- Vallås mot centrum
- Fyllinge/Andersberg mot centrum
- Karlstorp/Bäckagård mot centrum
- Halmstad sjukhus mot centrum

Starka stråk för stadsbussarna i Halmstad:

- Flygstaden via Rotorp mot centrum
- Kärleken mot centrum
- Brogård mot centrum
- Frennarp mot centrum
- Frösakull - Tylösand mot centrum



Falkenberg

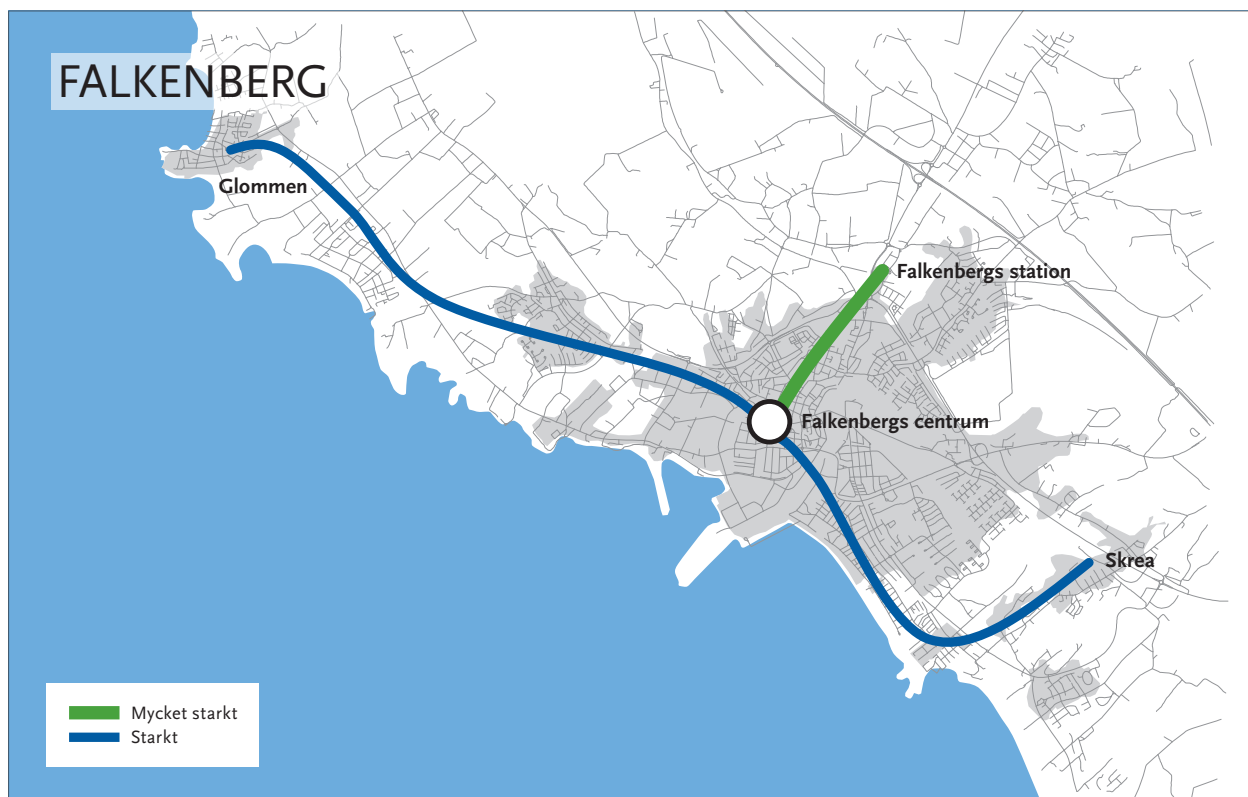
Falkenberg är det andra största stadsbusstrafiksystemet i Halland sett till antal resande. Resandeutvecklingen har varit mycket positiv vilket kan förklaras med tillkomsten av stationspendeln, linje 10, som kopplar an till Öresundstågstrafiken på Västkustbanan. Även trafikomläggningen som genomfördes 2011 då linjerna renodlades har haft stor påverkan på resandeökningen. Framkomligheten för linje 10 är av stor betydelse för Falkenbergs tillgänglighet till Västkustbanan vilket motiverar att detta stråk mellan stadskärnan och stationen klassas som *mycket starkt*.

Mycket starkt stråk för stadsbussarna i Falkenberg

- Falkenbergs järnvägsstation mot centrum

Starka stråk för stadsbussarna i Falkenberg

- Glommen mot centrum
- Skrea mot centrum

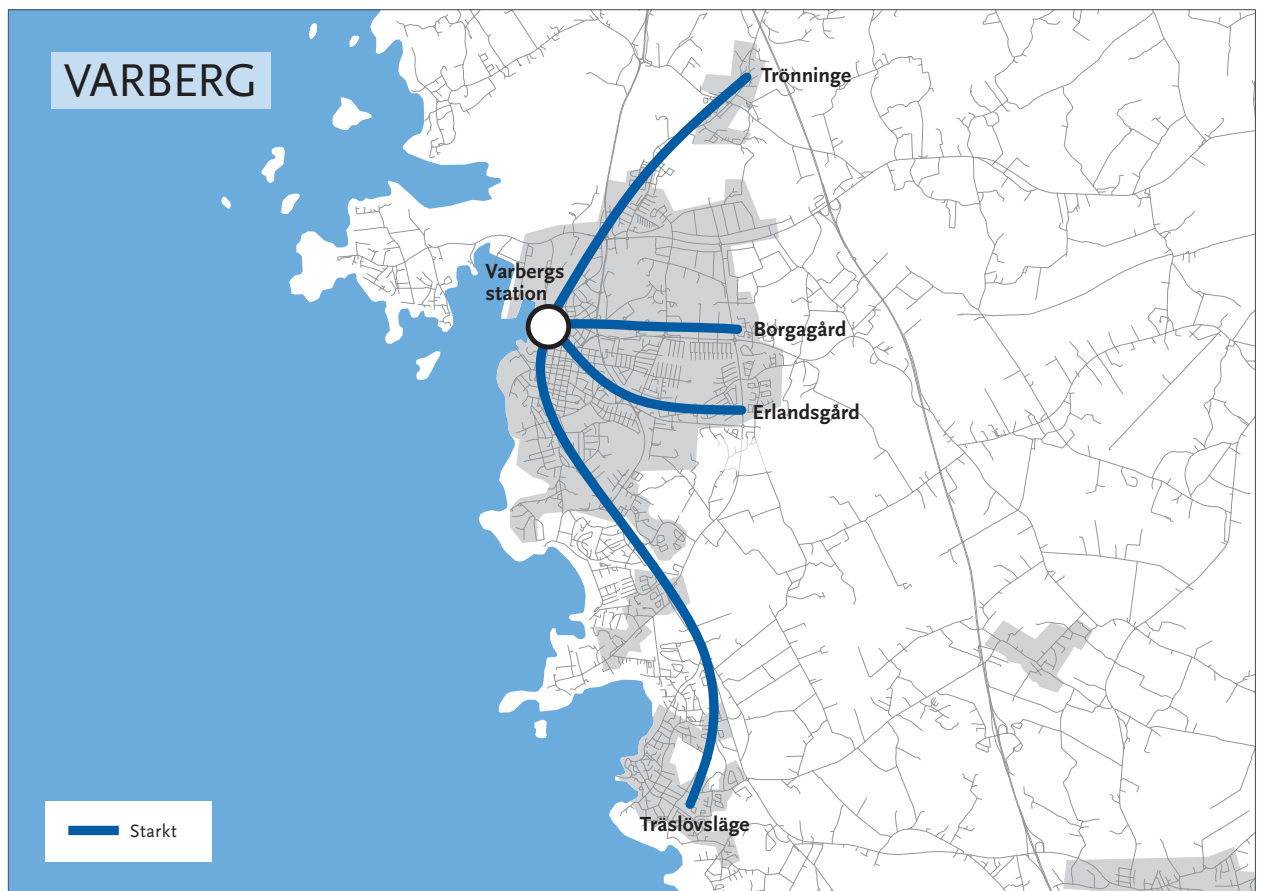


Varberg

Stadsbusstrafiken i Varberg har det tredje största resandet av stadsbusstrafiksystemen i Halland (baserat på det gamla linjenätet). I december 2015 infördes ett nytt linjenät i Varberg med två genomgående huvudlinjer. Dessa två linjer har rakare och snabbare körväg vilket skapar ett konkurrenskraftigt alternativ gentemot bilen. Linjerna har god koppling till Öresundstågstrafiken vilket underlättar pendling med kollektivtrafik hela resan såväl norrut som söderut.

Starka stråk för stadsbussarna i Varberg:

- Träslövsläge mot centrum
- Trönninge mot centrum
- Borgsgård mot centrum
- Erlandsgård mot centrum

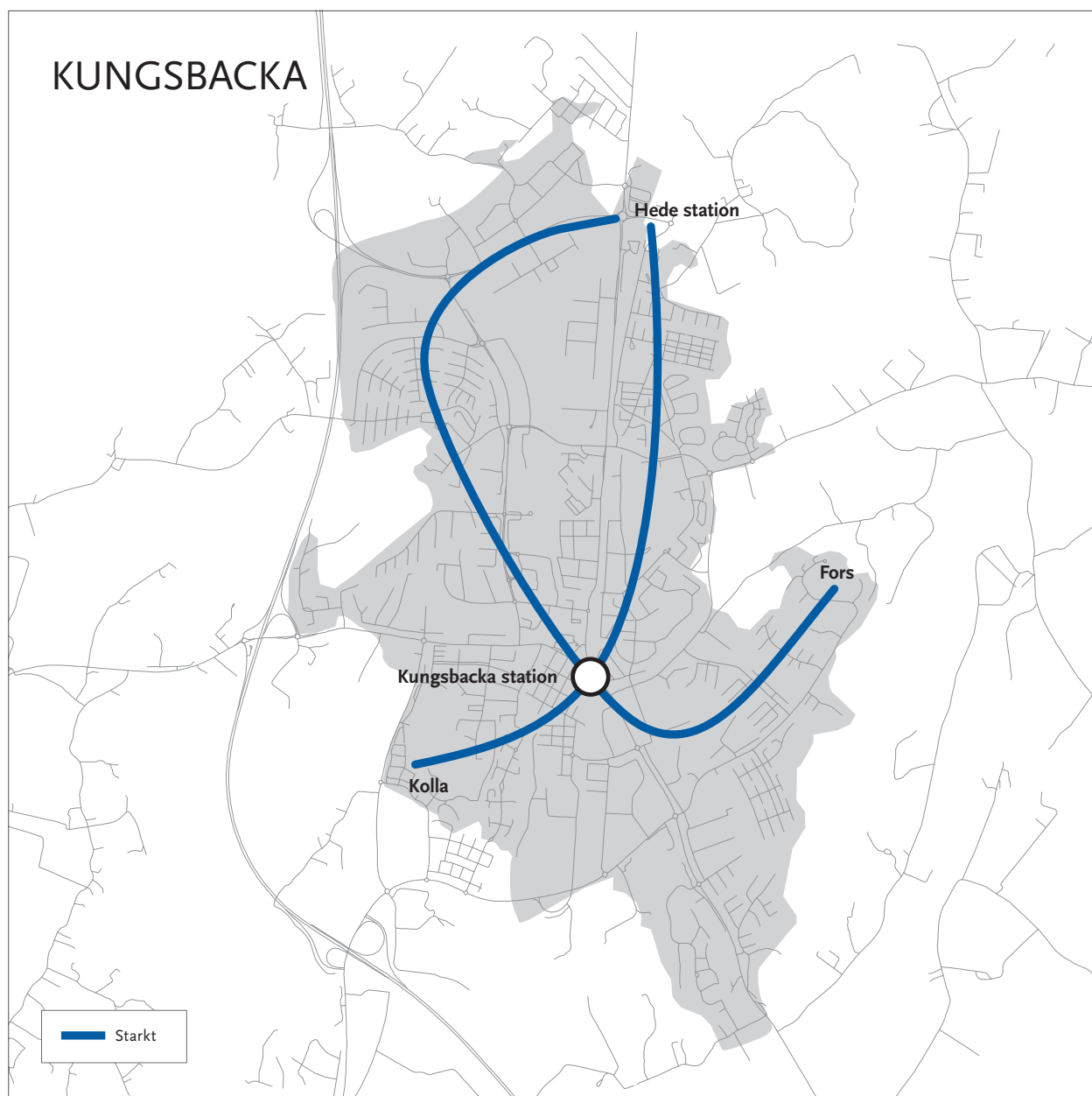


Kungsbacka

I juni 2015 infördes ett nytt linjenät i Kungsbacka med två genomgående huvudlinjer som följer principen om rakare och snabbare körväg. Linjerna är kopplade till Kungsbacka-pendelns avgångs- och ankomsttider vid Hede och Kungsbacka station. Det nya linjenätet förväntas öka resandet och bidra positivt till utvecklingen av Kungsbackas stad.

Starka stråk för stadsbussarna i Kungsbacka:

- Hede station via Varla mot centrum
- Hede station via Tölö mot centrum
- Kolla mot centrum
- Fors mot centrum



Kollektivtrafik för interregionala resor

Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Här handlar det om längre resor och vilka svenska eller internationella städer som Halland vinner på att ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framförallt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling.

Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer. Det är dock viktigt att skapa bra förutsättningar för de kommersiella aktörerna att bedriva trafik. Genom till exempel investeringar i infrastruktur kan restider minska i relationer som anses vara viktiga för Halland. Bedömningen är att de före detta länsjärnvägarna inte är intressanta för kommersiella aktörer om inte förutsättningarna förändras radikalt genom till exempelvis tillkomst av höghastighetsbanor.

Utgångspunkt för analyserna är Tillväxtstrategin och här finns en tydlig prioritering genom det strategiska valet; att utveckla kollektivtrafiken så att *regionförstoring såväl norrut som söderut kan ske och Hallands förbindelse med Stockholm är viktig*.

I analyserna av de interregionala kollektivtrafikstråken har målpunkterna, det vill säga de städer som utgör målpunkterna, varit i fokus. Det är mer intressant att studera målpunkternas utifrån näringsliv och studiemöjligheter än att

analysera befolkningsunderlag och dagens resande till målpunkterna/städerna. Analyserna har utgått från följande målpunkter:

- Städer utmed Väst kustbanan
- Hässleholm (till viss del även Kristianstad)
- Värnamo
- Jönköping
- Borås
- Växjö

Att peka ut de interregionala kollektivtrafikstråken är nära kopplat till arbetet och planeringen av höghastighetsbanor genom Sverige. I detta perspektiv har två nivåer valts, *mycket starkt* och *medelstarkt* då nivåskillnaderna mellan de båda stråken är stora. Hur framtidens tågtrafik i Halland ska utvecklas beskrivs i kapitel 6.

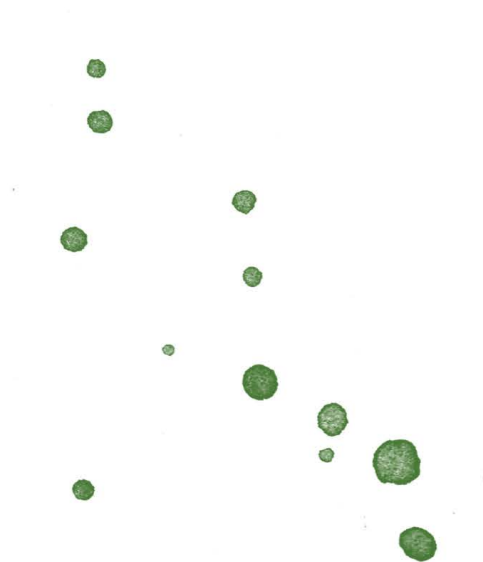
Följande stråk klassas som kollektivtrafikstråk avsedda för längre resor:

Mycket starkt stråk:

- Väst kustbanan; Oslo – Halland – Skåne – Köpenhamn - Hamburg

Medelstarkt stråk:

- Göteborg – Halmstad – Hässleholm – Blekinge



Mycket starkt kollektivtrafikstråk för längre resor

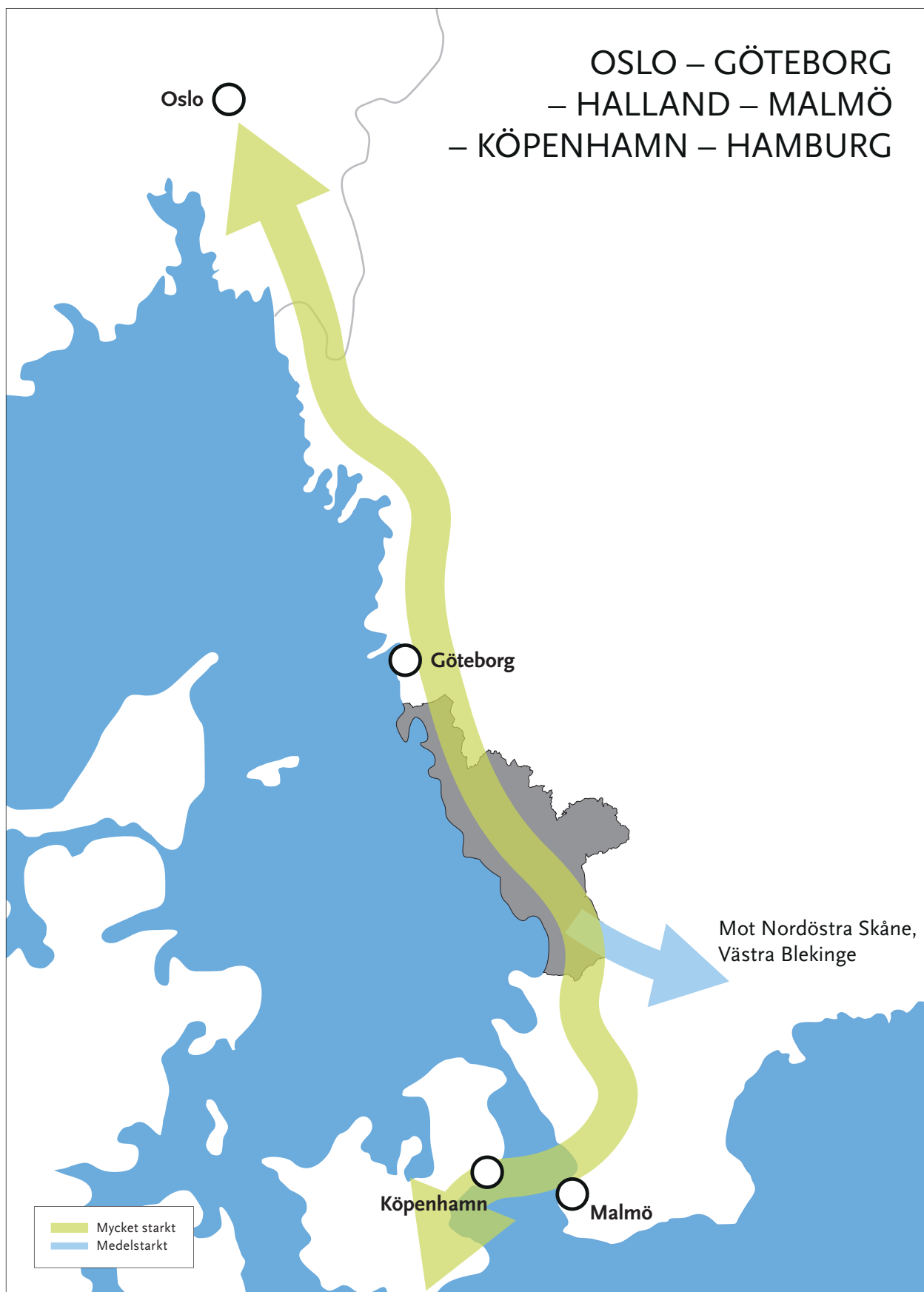
Västkustbanan

I Tillväxtstrategin är prioriteringen av Västkustbanan tydlig. Västkustbanan fyller en funktion för såväl interregionala som regionala kollektivtrafikresor. Till de interregionala kan till exempel resor mellan Kungälv och Malmö räknas, medan arbetsresor mellan Halmstad och Falkenberg har karaktären av regionala resor men gemensamt är att båda sker på Västkustbanan. För Hallands fortsatta utveckling är hela Västkustbanan viktig. Att skapa tillgänglighet till Oslo, Köpenhamn och Hamburg är viktigt sett ur ett regionalt utvecklingsperspektiv.

Medelstarkt kollektivtrafikstråk för längre resor

Markarydsbanan

Persontrafik på denna bana har ett kombinerat syfte, dels att tillgodose resbehovet för de regionala arbetsresorna och dels för att koppla samman Södra Halland med Nordöstra Skåne och Västra Blekinge. Banan fyller även en funktion då Södra stambanan nås via byte i Hässleholm och därmed blir städer som Linköping och Norrköping lättare att nå för södra Halland. Det interregionala och de regionala resbehoven kan tillsammans skapa ett behov som motiverar persontrafik på banan. Ett utförligare resonemang om trafikering av Markarydsbanan finns i kap. 6.



5.4 Kollektivtrafikutbud i Halland

I föregående avsnitt beskrivs tre kategorier av resor; regionala, lokala och interregionala resor. I varje kategori har sedan kollektivtrafikstråk identifierats. Kollektivtrafikstråken har bedömts och klassificerats utifrån befolkningsunderlag, potential med flera andra parametrar. Det finns skillnader i de resbehov som bedöms finnas i stråken och som därmed ska tillgodoses. Till klassificeringen, det vill säga om stråket är *mycket starkt*, *starkt* eller *medelstarkt*, sätts nu det lägsta kollektivtrafikutbud som kan förväntas. Stråkets klassificering sätter ramarna för det utbud av kollektivtrafik som kommer att erbjudas invånarna.

De regionala kollektivtrafikstråken klassificeras som; *mycket starkt*-, *starkt*- eller *medelstarkt* kollektivtrafikstråk. Om kollektivtrafikstråket bedöms som *mycket starkt* är utgångspunkten att här ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer⁸ per vardag. I stråk som klassas som *starkt* är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 20 dubbelturer/ vardag. Klassas stråket som *medelstarkt* är utgångspunkten att 12 dubbelturer/ vardag utgör lägsta nivån på utbudet. De *mycket starka*, de *starka* och de *medelstarka* stråken ska alla tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt an-

nat vardagsresande. Därmed bör det finnas ett utbud under större delen av dagen.

De lokala kollektivtrafikstråken i städerna klassificeras som mycket starka eller starka. För stadsbusstrafiken krävs ett tätare intervall av turer. Avstånden är kortare och lägsta nivån bör bestå av fler dubbelturer än för regionbusstrafiken där avstånden är längre. För de mycket starka stråken i stadsbusstrafiken är utgångspunkten att som lägsta nivå erbjuda 54 dubbelturer och i de starka stråken är utgångspunkten att det minst ska finnas 28 dubbelturer.

Även de interregionala kollektivtrafikstråken har klassificerats men här garanterar Region Halland inte ett utbud då marknaden är avreglerad och ska skötas av kommersiella aktörer.

Utbudet som finns i stråken idag ska upprätthållas så långt det är möjligt förutsatt att befintligt utbud motsvarar behovet. Kollektivtrafikutbudet i Halland ska ses som ett system och i kollektivtrafikstråken ska ett utbud över hela dagen eftersträvas. Lägsta nivån ska ses som garanti att det här under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik. Att redovisa ett minimiutbud är ett steg i riktningen mot målsättningen att kollektivtrafiken ska bli strukturbildande. Inte

⁸ Med dubbeltur menas en tur och retur resa. En dubbeltur innebär en tur i vardera riktning per vardag, t.ex. Varberg-Kungsbacka och tillbaka Kungsbacka – Varberg = en dubbeltur.



sällan finns det ett större resbehov som motsvarar fler turer än vad lägsta nivån anger och detta ska då tillgodoses med ett utbud som matchar behovet. Att just lägsta utbud redovisas beror på att det måste finnas utrymme för flexibilitet i utvecklingen av kollektivtrafiken. Världen kan snabbt förändras och Hallandstrafiken ska kunna justera utbudet efter efterfrågan. Hallandstrafiken ska kunna göra en egen bedömning av stråket och det går inte enbart på att fokusera på statistik som befolkningsunderlag och befintlig arbetspendling mm. Faktorer som socioekonomi och framkomlighet spelar också in och detta är faktorer som Hallandstrafiken tar med i sin bedömning av resbehovet i stråket, dvs. bedömningen av vilket kollektivtrafikutbud som ska erbjudas.

Kommunerna i Halland kan påverka utbudet genom sin byggelseplanering och öka underlaget för kollektivtrafiken. På så sätt kan fler få tillgång till en kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen och trafiken kan fortsätta att utvecklas. Som tidigare nämnts kommer stråken att belysas igen inför kommande aktualiseringar av programmet. En fördjupad analys med fokus på tätorterna i de regionala kollektivtrafikstråken ska ske tillsammans med kommunerna. Analyserna av stråken behöver gå ner på en mer detaljerad nivå med syftet att knyta an till kommunernas planering.

Kollektivtrafikutbud utanför stråken

Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Lägsta utbudet av kollektivtrafik utanför kollektivtrafikstråken utgörs av Närtrafik som garanterar grundläggande resmöjlighet i hela Halland. Den linjelagda kollektivtrafik som finns ska vara styrd av efterfrågan och nya mer resurseffektiva alternativ till traditionell kollektivtrafik kan behöva utvecklas. Enligt de principer som beskrivs tidigare i detta kapitel är det viktigt att förvalta dagens utbud av kollektivtrafik, men används inte de turer som erbjuds så kan dessa turer omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där de gör mer nytta (detta beskrivs i modellen för utvecklingsprinciper). Det omvända gäller om befintligt resbehov ökar eller nytt uppstår, detta kan då leda till ökat antal turer.



6. Morgondagens kollektivtrafik

6.1 Förutsättningar för morgondagens kollektivtrafikresande

I detta avsnitt ges en översiktlig bild av de utmaningar som identifierats för kollektivtrafiken i Halland och till viss del även utanför länets gränser. Halland växer, främst längs kusten och i städerna. Rörligheten förväntas öka och resenärerna kommer att ha högre krav på att kollektivtrafiken ska fungera. Även Hallands tänkbara koppling till det framtida nätet med höghastighetståg redovisas.

Vilka är utmaningarna?

Hallands befolkning kommer att öka under den period som programmet omfattar, det vill säga till 2035. Befolkningsprognosen pekar mot en befolkning på drygt 360 000 invånare år 2035. Denna prognos grundar sig på en framskrivning av befolkningsutvecklingen. Invånarantalet kan bli högre om bostadsbyggandet ökar. Samtliga kommuner beräknas öka. Den största ökningen sker i orter utmed kusten och befolkningsökningen sker huvudsakligen genom inflyttning.

Det finns inget som tyder på att rörligheten kommer att minska utan den kommer snarare att öka. Det beror på att arbets- och studiependlingen kommer att fortsätta öka, i takt med befolkningsökningen. Resandet under kvällar och helger, det vill säga fritidsresandet, kommer att öka. Arbetsresandet kommer att utsträcka sig under större del av dygnet då många arbetar på tider som avviker från den gängse arbetstiden. För kollektivtrafiken innebär detta att öppettider, det vill säga perioden mellan avgångstiden för den första och den sista turen på en linje, behöver förändras och anpassas. Även turutbudet kan behöva justeras efter de ändrade arbetsrutinerna.

Resenärerna kommer att ställa högre krav på kollektivtrafikresan som tjänst betraktat. Konsekvensen blir att kraven ökar på både planerad och händelsestyrd information, på punktlighet, komfort och kringsservice.

På E6 och i stadsmiljö kommer bilarnas påverkan främst gällande trängsel och buller men även klimatpåverkande utsläpp att öka. Redan idag uppstår kapacitetsbrist på E6:an i rusningstid. I stadsmiljö behöver ytor för bostäder, allmänna platser, grönområden med mera skapas för att höja städernas attraktivitet. Att flytta över resor från bil till kollektivtrafik främjar en hållbar utveckling.

Den maximala pendlingstiden kommer inte att öka nämnvärt. En timme betraktas idag som absolut maxgräns för de flesta pendlare och den gränsen förefaller inte kunna utsträckas om resandet ska vara socialt hållbart. Det kommer bara att vara en marginell grupp som är beredda att resa mer än en timme. Resandet i Halland kommer att öka mest i Väst kuststråket. Norrut mot Göteborg måste Väst kustbanan ha en hög robusthet och kapacitet. Utbudet måste kunna anpassas och utökas efter resandeutvecklingen. Söderut mot Helsingborg kommer resandet att öka och kollektivtrafiken kan användas som ett verktyg för att stimulera regionintegration. Kollektivtrafiken kan tillsammans med andra åtgärder vara verkningsfull för att öka utbytet mellan två regioner. För att utveckla kollektivtrafiken så att den kan bidra till regionintegration behöver turutbudet utökas och restiden sänkas.

Kollektivtrafiksystemet i Halland ska utgöra ett sammanhängande system där olika trafikslag samt upphandlad och kommersiell trafik samspelar till nytta för resenären. En ökad samplanering mellan kollektivtrafikmyndigheterna runt om i Sverige kommer också att gagna effektivitet, långsiktighet och resenärsnytta. Tågtrafik, regionbusstrafik och stadsbusstrafik måste fungera väl ihop och Väst kustbanan kommer även i framtiden att utgöra stommen i systemet.

Nya förutsättningar med höghastighetståg

Under 2015 har diskussionen om Sveriges eventuella utbyggnad av nya stambanor tagit fart. Banorna ska byggas för hastigheter upp till 320 km/h. Tre ändpunkter är definierade: Stockholm, Göteborg och Malmö. Mellan Göteborg och Stockholm (Göteborgsbanan) är en huvudsaklig sträckning utpekad där orter som Borås, Jönköping och Linköping/Norrköping kommer att angöras. Sträckningen mellan Jönköping och Malmö är inte fastställd. Det är inte beslutat när banorna ska byggas, inte heller hur banorna ska trafikeras eller finansieras. Enligt de nuvarande planerna kommer någon höghastighetsbana inte anläggas i Halland. Hallänningar som vill resa med ett höghastighetståg får stiga på vid en station utanför Halland.

Det är inte säkert att det blir en station som passar alla hallänningar bäst. I det här skedet (februari 2016) konstateras dock att Göteborg kommer att vara ett bra alternativ för i stort sett hela Halland. Det finns ett antal orter i Hallands närhet som kan utgöra anslutningspunkt till höghastighetsnätet. Med nu känd kunskap förordas dock Göteborg efter-

som Götalandsbanan sannolikt färdigställs först och är det alternativ som är mest kostnadseffektivt vad det gäller infrastrukturinvesteringar. Till/från Göteborg kommer tågutbudet på Väst kustbanan från Halland sannolikt att vara mycket bra. I Göteborg kommer det regelbundet, troligen en gång per timma, att avgå ett tåg till eller komma ett tåg från Stockholm med restiden 2 h och hastigheten 320 km/h. Övriga tänkbara orter kan trafikeras av tåg som antingen går i 320 km/h (höghastighetståg) eller 250 km/h (storregionala tåg). De sistnämnda ger längre restid till Stockholm eller kräver ytterligare ett byte till ett snabbare tåg. I följande beskrivningar av de halländska tågbanorna finns ett resonemang om banornas betydelse när höghastighetsnätet är på plats. Lokalisering av stationer är under utredning. Externa lokaliseringar av höghastighetsstationer, det vill säga geografiskt skild från dagens stationsläge, innebär längre restid.

6.2 Tågtrafik i Halland

I avsnittet som följer ges en bild av hur tågtrafiken i länet behöver utvecklas under programmets löptid. Utveckling av tågtrafiken är nära knuten till utveckling av infrastrukturen och därmed redovisas även översiktligt vilka investeringar som krävs för önskad trafikering. Det är osäkert vilket ansvar staten tar för de mindre banorna vilket skulle kunna innebära att kostnader för drift, underhåll och reinvesteringar i framtiden kommer att belasta regional och lokal nivå. All trafik kräver samsyn mellan Region Halland och ett eller flera grannlän om utvecklingen. Den utveckling som beskrivs under respektive bana är Region Hallands syn på trafikens utveckling.

Tågtrafik är effektivt då restiderna ofta blir konkurrenskraftiga gentemot bilen, samtidigt som tågtrafik också är ett relativt kostsamt alternativ till kollektivtrafik som kräver ett stort antal resenärer. I Tillväxtstrategin poängteras vikten av Väst kustbanan och även i detta Trafikförslöjningsprogram framhävs banans betydelse för arbets- och studiependling men också för Hallands utveckling i stort.

Väst kustbanan

Fortsatt är Väst kustbanan identifierad som det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Väst kustbanan ska trafikeras av tågtrafik som tillgodose behovet av både arbets- och studiependling det vill säga de regionala resorna, och fjärrresor, de interregionala resorna. Det är tänkbart att Väst kustbanan även ska kunna tillgodose behov av internationella fjärrresor genom kopplingen till Oslo, Köpenhamn och Hamburg. Utöver hastighetshöjning är utbyggnad av dubbelspår Helsingborg-Maria en förutsättning för att kunna utnyttja

Väst kustbanans fulla potential. Stora beslutade investeringar som kommer att påverka möjligheterna till trafikering och förändrad uppehållsbild är Varbergstunneln, Västlänken och dubbelspår Ängelholm-Maria som beräknas vara färdiga senast år 2026. Med uppehållsbild menas hur och vid vilka stationer tågen stannar. Nya stationer utmed Väst kustbanan ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas påtagliga nyttor för att fler stationer ska bli aktuella och generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor, mer om detta finns att läsa i kapitel 5. Nya stationsetableringar ska byggas på ett sådant sätt att robustheten och pålitligheten i dagens tågtrafik inte påverkas. Det är även viktigt att framtida utvecklingsmöjligheter inte försämrats av en nyetablerad station. Stationer med möjlighet till förbigång krävs. De stationer som byggs idag måste kunna möjliggöra för en utveckling av tågtrafiken på banan i framtiden, en uppgradering av banan till 250 km/h i timmen ska inte hämmas av nya stationsetableringar. Nya stationslägen utmed Väst kustbanan är intressant då det är denna del av Halland som växer mest. En ny station i Väröbacka ligger närmst i tid men denna etablering får inte äventyra robustheten i befintligt system och det blir därmed viktigt att säkerställa att spårkapacitet finns mellan Halland och Göteborg.

Dagens genomgående regional tågtrafik, det vill säga Öresundstågen mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg bör successivt byggas ut med fler turer och längre tåg i takt med att resbehovet ökar. Kort restid prioriteras och därför ska dagens uppehållsbild behållas.

Regional tågtrafiken mellan Halmstad och Göteborg, det vill säga dagens extra Öresundstågstrafik, bör successivt byggas ut med fler turer i takt med att resbehovet ökar. En flexibilitet i resandet bör kunna erbjudas för att möta morgondagens alltmer utspridda resmönster. Tillförlitligheten och robustheten i tågtrafiken är viktig och därför ska dagens antal stopp behållas. Pendeltågstrafiken mellan Kungsbacka och Göteborg behålls och turutbudet kan öka i takt med efterfrågan, vilket innebär fyra turer per timma under större del av dagen. Även tätare trafik under lördagar och söndagar jämfört med dagens utbud kan behövas. Längre tåg som ökar sittplatskapaciteten kan behöva införas. När Västlänken tas i bruk kommer det finnas möjlighet att koppla pendels tågtrafiken från/till Kungsbacka med Bohuståget, alternativt Alependeln omkring år 2026.

Resandeutvecklingen från Varberg och Kungsbacka norrut mot Göteborg pekar mot ett ökat behov av tågtrafik redan från 2017 eller 2018. Detta förutsätter flexiblare kapacitetstilldelning i den årliga tågplanprocessen och andra åtgärder som innebär högre sittplatskapacitet.

Införandet av en ny regionaltågslinje norrut från Varberg och Kungsbacka mot Göteborg kan äga rum tidigast år 2026 när Västlänken och Varbergstunneln är klara. Utgångspunkten är att dessa regionaltåg går mellan Varberg genom Västlänken och ut på Västra stambanan. Exakt uppehållsbild för detta regionaltågssystem får fastställas i ett senare skede. Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov.

Pendeltåg i form av pågatåg trafikerar mellan Halmstad och Helsingborg och utvecklingen av denna trafik är viktig att följa. Utbudet på tågtrafiken söderut kan utökas i takt med att resbehoven växer. Kort restid mellan Halmstad och Helsingborg ska värnas. Utöver den tågtrafik som nämnts, det upphandlade tågutbudet som Region Halland har som avsikt att bedriva på Västkustbanan, ska det finnas kapacitet för kommersiella aktörer att bedriva tågtrafik. Justering av den upphandlade tågtrafiken kan behöva göras så att den anpassas till och harmoniseras med det kommersiella utbudet av tågtrafik. Upphandlad och kommersiell tågtrafik kompletterar varandra och tillsammans kan de bidra till att utbudet av tågtrafiken ökar för resenären.

Framtidens Västkustbana fyller även en funktion som matarbana till den planerade höghastighetsstationen i Göteborg. Detta kommer att ytterligare öka kraven på robusthet och pålitlighet samt att kapaciteten är tillräcklig. Med kort restid kommer höghastighetsstationen i Göteborg vara det fördelaktigaste alternativet för de flesta hallänningar som ska resa mellan Halland och Stockholm. Det kan lokaliseras en höghastighetsstation till Mölndal. Det ger en kortare restid för resenärer till och från Halland jämfört med Göteborg. För resor till Stockholm blir troligen Göteborg det bästa alternativet för flertalet av invånarna i Halland men för resor med storregionala tåg kan Mölndal vara ett alternativ.

Det kan etableras ett stråk från mellersta/norra Halland ut mot Landvetter/Borås på Götalandsbanan. Resandet blir attraktivt om det finns möjlighet att resa utan byte i Mölndal.

Infrastrukturkonsekvenser

För att kunna möta de resbehov som identifierats så krävs infrastrukturinvesteringar på Västkustbanan. För att behålla och få fler resenärer att välja tågtrafiken på Västkustbanan istället för biltrafiken på E6:an krävs en robusthet. Drift, underhåll och reinvesteringar måste ske kontinuerlig så att funktionen kan upprätthållas. För att kunna höja hastigheten och därmed minska restiden är det viktigt att åtgärder vidtas för att hela banan ska uppnå en hastighet upp mot 250 km/h. Sträckan Kungsbacka - Göteborg är identifierad som

viktig för hela Halland och det handlar om att kunna möta dagens och framtidens resbehov med kapacitet för att klara olika tågssystem från och till Göteborgs C. En åtgärdsvalsstudie bör påbörjas omgående. Även Halmstad C med uppställning och tillhörande servicefunktioner är identifierad som en punkt som behöver utredas så snart det är möjligt för att få kunskap om investeringsbehovet.

För att öka robustheten kommer det att behövas nya förbigångsspår på Västkustbanan. I ett första skede kommer det att behövas två nya förbigångsspår, ett mellan Falkenberg och Halmstad samt ett mellan Mölndal och Kungsbacka. I ett senare skede kommer ytterligare två förbigångsspår att behövas. Nya stationer utmed Västkustbanan kräver långsiktighet. Nyetablerade stationer ska byggas på ett sådant sätt att förbigång möjliggörs så att inte uppgradering av banan till 250 km/h hämmas.

Region Halland förordar att Götalandsbanan får en station i Mölndal samt en infrastrukturlösning i Mölndal som medger trafikupplägg med tåg söderifrån ut på Götalandsbanan.

Viskadalsbanan

Det finns en potential att utöka utbytet mellan Borås och Varberg och därmed skapa en större arbetsmarknad. Kollektivtrafiken mellan Borås och Varberg ska utföras med tågtrafik på Viskadalsbanan och denna tågtrafik ska utvecklas med ett fokus att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Att sänka restiden ner under en timme och succesivt utöka antalet turer kan öka regionintegreringen. Antalet stationer utmed banan bör minskas för att korta restiden. I takt med att turutbudet ökar kan olika trafikupplägg kombineras. Ett tänkbart trafikeringsalternativ är att inte trafikera alla stationer på vissa turer och därmed sänka restiden ytterligare.

Hur Viskadalsbanan påverkas av utbyggnaden av höghastighetsnätet i Sverige är osäkert. Borås kommer att få en funktion som påstigningspunkt till Götalandsbanan men då höghastighetstågens trafikeringsplan inte är fastställd och inte heller den exakta lokaliseringen av stationsläget är det svårt att avgöra hur attraktiva anslutningarna från Viskadalsbanan kommer att bli. För resor till Stockholm blir troligen Göteborg det bästa alternativet för invånarna i Halland men för resor med storregionala tåg kan Borås vara ett alternativ.

Viskadalsbanan fyller även en nationell funktion som omledningsbana för Västkustbanan.

Infrastrukturkonsekvenser

Den trafikering som beskrivs ovan förutsätter att staten genom Trafikverket tar sitt ansvar och sköter banans drift, underhåll och reinvestering. Utöver att bibehålla dagens standard behöver Viskadalsbanan rustas upp och återställas så att funktionen kan upprätthålls och banan blir långsiktigt robust. Kortare restid och ett ökat turutbud innebär att nya mötesspår behövs på banan, ett mellan Borås och Kinna samt ytterligare ett någonstans utmed banan. Placeringen av detta mötesspår avgörs när trafikeringssalternativ väljs. Antalet stationer ska ses över och de stationer som behålls behöver rustas upp.

Markarydsbanan

De resbehov som är identifierade i detta stråk motiverar inte att satsa på tågtrafik med syfte att enbart tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Genom att starta persontågstrafik på banan skapas även kopplingar till nordöstra Skåne/västra Blekinge samt till städer utmed Södra stambanan, bl.a. Linköping och Norrköping. Sammantaget kan dessa resbehov innebära att antalet resenärer kommer upp till en nivå som kan anses som rimlig. Även här ska modellen för utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland tillämpas och en kostnadstäckningsrad under 30 procent ska undvikas. Trafiken kan starta först när ett Avtal med Halmstads kommun, Laholms kommun samt Trafikverket och övriga inblandade parter har upprättats. Avtalet ska bl.a. omfatta finansiering av infrastrukturinvesteringar såsom mötesspår och stationer, drift samt insatser som bedöms nödvändiga för att stödja samhälls- och ortsutvecklingen. När det är klarlagt hur uppehållsbild och trafikering blir på det tilltänkta höghastighetsnätet mellan Malmö och Stockholm kan det bli aktuellt att se över funktionen på Markarydsbanan igen.

Markarydsbanan fyller även en nationell funktion som omledningsbana för Västkustbanan.

Infrastrukturkonsekvenser

Den trafikering som beskrivs ovan förutsätter att staten genom Trafikverket tar sitt ansvar och sköter banans drift, underhåll och reinvesteringar. För att få robusthet i den planerade tågtrafiken krävs att ett nytt mötesspår i Knäredstrakten byggs före trafikstart.

Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ)

Befolkningsunderlaget och befintlig arbetspendling i de halländska orterna längs HNJ-banan motiverar inte att bedriva tågtrafik för vardagsresande. De större pendlingsflödena i stråket går mellan Hyltebruk och Halmstad med tyngdpunkten från orterna i Halmstads kommun in mot kom-

munhuvudorten. De resbehov som finns i stråket idag tillgodoses med en utbyggd busstrafik som även når Hyltebruk. Även fortsättningsvis ska huvuddelen av det regionala resandet, dvs. resbehovet av vardagsresande mellan Halmstad och Hyltebruk, tillgodoses med buss.

Tågtrafiken som idag bedrivs på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik. Dagens utbud av kollektivtrafik på banan är litet och restiderna är långa. En treårig satsning i projektform ska genomföras med målsättningen att antalet resenärer ska öka. Testperioden kommer att utvärderas och därefter tas ett långsiktigt beslut om banan. Modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland (se avsnitt 5.2) ska tillämpas även i det här stråket och projektet ska ses som ett försök att förvalta och förädla dagens utbud av kollektivtrafik.

Testperioden förutsätter att ett avtal upprättas mellan berörda parter om syfte och mål med satsningen, omfattning, inriktning, finansiering, uppföljning, utvärdering med mera. Under testperioden bör turutbudet öka något och åtgärder vidtas för att minska restiden. Mindre förbättringsåtgärder ska vidtas på stationerna för att miljön runt perrongerna ska bli trevligare. Påverkans- och informations- och marknadsföringsåtgärder ska intensifieras genom samarbete mellan kollektivtrafikmyndigheterna, trafikorganisatorerna och kommunerna. Testperioden innebär även att det totala utbudet av kollektivtrafik i stråket kan komma att justeras för att inte buss och tåg ska konkurrera med varandra.

Testperioden utvärderas kontinuerligt mot upprättat Avtal. Projektet kommer att bidra med ökat analysunderlag för det långsiktiga beslutet om HNJ-banan. Projektet ger även mer tid för att analysera de osäkerheter som finns idag; banans betydelse för näringslivets transporter och hur en framtida höghastighetsstation i Värnamo kan påverka persontrafiken på HNJ-banan.

Sverigeförhandlingen presenterade i februari 2016 underlaget till förhandlingen om höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg samt Malmö. Det kommer under året att förhandlas om sträckningen genom Småland som enligt förslaget ska gå via Värnamo. Hur en höghastighetsstation kommer att påverka resandet på HNJ-banan är i dagsläget svårt att säga. Restiden till Värnamo på en HNJ-bana med samma standard som idag innebär att banan troligen inte blir ett attraktivt alternativt för flertalet av de hallänningar som önskar åka storregionala/höghastighetståg till Stockholm. Det behövs mer information om stationens placering samt vilken typ av trafikering som är tänkt för att kunna bedöma om per-

sontågtrafiken på HNJ-banan eller busstrafik blir det bästa alternativet att koppla Hylte till denna höghastighetsstation.

Infrastrukturkonsekvenser

Testperioden som beskrivs ovan förutsätter att staten genom Trafikverket tar sitt ansvar och sköter banans drift, underhåll och reinvesteringar. Under testperioden kommer inga större infrastrukturinvesteringar att vidtas på HNJ-banan. Mindre investeringar som att fräscha upp stationer och liknande behöver ingå i själva projektet. Godstrafik kommer fortsatt att trafikera banan och det är viktigt att denna funktion upprätthålls.

6.3 Busstrafik i Halland

Regionbuss

I de regionala kollektivtrafikstråken kan regionbusstrafiken utvecklas ytterligare. Ett alternativ för att höja kollektivtrafikens konkurrenskraft är att erbjuda expressturer eller expresslinjer i regionbusstrafiken där färre uppehåll görs längs vägen, så kallad "skip-stop"-trafik, vilket innebär att enbart ett antal utvalda bytespunkter trafikeras. Expressstrafiken inspireras av tågtrafiken med färre uppehåll och mer stationslika bytespunkter. Enligt modellen för utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland innebär detta att förnya (steg fyra). Resbehov finns och nya trafikeringskoncept kan införas. Eftersom denna typ av trafik är mest tillämbamlig på längre sträckor med lång restid är det fördelaktigt att trafikera med så kallad "komfortbuss". Vid de bytespunkter som angörs bör det finnas goda parkeringsmöjligheter för cykel och bil vilket ökar upptagningsområdet. Bytespunkter i tätorterna ska ha utökad resenärsservice exempelvis realtidsinformation. Placeringen av bytespunkterna ska i möjligaste mån stärka centrumkärnan och knyta an till kommunernas planering. Då kort restid ska prioriteras kan det finnas behov av att flytta ut bytespunkter till de större vägarna eller att prioritera busstrafiken för in- och utfart till tätorten. Denna bedömning görs från fall till fall och kan innebära infrastrukturinvesteringar. För att denna typ av trafikering ska bli ett bra alternativ krävs även att bussens framkomlighet prioriteras inne i städernas centrala delar, detta kommer att innebära investeringar i infrastruktur.

Stadsbuss

För de lokala kollektivtrafikstråk som klassificeras som mycket starka kan det vara aktuellt att införa nya trafikeringskoncept, steg fyra i modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland. För att höja stadsbusstrafikens attraktivitet kan ett så kallat BRT-system eller system som inspireras av BRT införas i vissa relationer (Bus Rapid Transit). Begreppet BRT brukar på svenska översättas till "tänk spårväg – kör

buss". BRT trafikerar i allmänhet på separata bussgator och ges prioritet framför bil i korsningar genom signalprioritering. Linjesträckningar för BRT är raka och tydliga, bytespunkterna håller en hög standard med bland annat parkeringsmöjlighet för cykel. Även kommersiella verksamheter är välkomna inslag. Fordonen ska vara anpassade efter konceptet vilket innebär att på- och avstigning kan ske på ett smidigt sätt, lämpligen i alla dörrar. BRT-systemet kräver en hög medelhastighet och god turtäthet. Denna typ av trafik tillvaratar många av spårtrafikens fördelar som framkomlighet och avstånd mellan bytespunkter, vilket kombineras med busstrafikens lägre investeringskostnader. För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv kollektivtrafik krävs att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön. Även utvecklingen av linjerna i de starka kollektivtrafikstråken kan inspireras av BRT.

Denna typ av kollektivtrafik i staden kräver prioritering i gaturummet och är ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland. Infrastrukturinvesteringar kommer att behövas om denna typ av trafikering ska införas. Även hur linbana kan komplettera delar av stadsbusstrafiken kan vara intressant att utreda vidare men detta kräver initiativ från kommunens sida.

7. Särskild kollektivtrafik

7.1 Färdtjänst och sjukresor

Den särskilda kollektivtrafiken erbjuder en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet. I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av särskild kollektivtrafik. Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst. Färdtjänst ska enligt färdtjänstlagen ses som en form av kollektivtrafik. I Sverige finns cirka en miljon personer med sådana funktionsnedsättningar att de har stora svårigheter att resa med den ordinarie kollektivtrafiken. Flera undersökningar visar att många av dessa personer borde ha goda möjligheter att resa kollektivt om färdmedel, stationer och bytespunkter bättre anpassades till deras behov.

I Hallands län ansvarar Region Halland för färdtjänst, länsfärdtjänst och riksfärdtjänst i de kommuner som beslutat överlämna uppgiften (samtliga kommuner utom Kungsbacka). Regionfullmäktige beslutar om regelverket för färdtjänst. Tillämpningsanvisningarna och egenavgifterna för färdtjänsten beslutas av respektive kommun och egenavgiften är kopplade till taxan för den allmänna kollektivtrafiken. För att resenären ska kunna använda färdtjänst krävs ett individuellt beslut och dessa beslut fattas av Region Halland. Innehållet i besluten används av beställningscentralen när resenären gör sin resebeställning och i detta beslut framgår om resenären har särskilda behov. Det kan till exempel framgå om resenären enbart kan sitta fram i fordonet eller om det finns restriktioner för samåkning. Färdtjänstresor genomförs med anropsstyrd trafik och samplaneras med övrig anropsstyrd trafik.

Länsfärdtjänst omfattar resor utanför färdtjänstområdet i Hallands län, i angränsande kommuner samt Göteborgsregionen och del av norra Skåne. Länsfärdtjänst beviljas endast för den del av resan som inte kan ske med den allmänna kollektivtrafiken med hjälp av medföljare. Länsfärdtjänsten ersätter riksfärdtjänst inom länsfärdtjänstområdet.

Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför länsfärdtjänstområdet. Riksfärdtjänst kan beviljas till den som inte kan åka med allmänna kommunikationer på egen hand och kan beviljas med:

- Tåg-flyg-buss med ledsagare eller
- Tåg-flyg-buss kombinerat med bil eller
- Enbart bil

Riksfärdtjänst provas för varje resa och rätt till färdtjänst ger inte alltid rätt till riksfärdtjänst. Prissättning för riksfärdtjänst sker enligt Regeringens fastställda egenavgifter enligt förordning 1993:1148 om egenavgifter vid resor med riksfärdtjänst.

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. För sjukresor finns ett särskilt regelverk om vilket Regionstyrelsen beslutar. Ungefär 10-12 procent av alla vårdbesök ger upphov till en sjukresa. Utgångspunkten för en sjukresa är att den ska utföras med det för samhället billigaste färdssättet. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

Riktlinjer för färdtjänst och sjukresor

Region Halland har som mål att en stor del av dagens färdtjänst- och sjukresor ska kunna ske i den allmänna kollektivtrafiken. Riktlinjerna är:

- Färdtjänsten kompenserar inte brist på allmänna kommunikationer.
- En resa som kan ske med den allmänna kollektivtrafiken ska ske med den allmänna kollektivtrafiken.
- Riktlinjer och tillämpningar ska så långt det är möjligt anpassas till kollektivtrafiken. I trafikplaneringen integreras den särskilda och den allmänna kollektivtrafiken kontinuerligt.
- Resorna samordnas när så är möjligt. Samordningstiden är 60 minuter kring den önskade avresetiden.

7.2 Skolskjutstrafik

Skolskjuts är en del av det som benämns som särskild kollektivtrafik. Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen. Det finns även möjlighet för elever att bli berättigade skolskjuts till annan skola, såväl privata som offentliga, än den kommunen har placerat eleven om skolskjutsen kan ske utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter. Kommunen är huvudman för skolan och står för hela kostnaden. Kommunen är därmed skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs

på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet.

Myndighetsutövningen, beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlätas till någon annan organisation utan det är kommunens angelägenhet. Det finns stöd i kollektivtrafiklagen (2010:1065) för kommunen att överlåta upphandling och samordning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten. I Halland upphandlar och samordnar Hal-

landstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Detta är en bra förutsättning för att samordning och samplanering mellan skolskjutstrafik och den allmänna kollektivtrafiken ska kunna ske. En utökad samordning, vid till exempel upphandling ger fördelar såsom bättre driftekonomi, tillgänglighet till kollektivtrafik på landsbygd samt mindre utsläpp då samma fordon kan användas till både skolelever och för resenärer i den allmänna kollektivtrafiken.



8. Ekonomiska förutsättningar och finansiering

8.1 Samhällsnytta

Kollektivtrafiken i Halland bidrar starkt till de utpekade målen i Tillväxtstrategin. Med hjälp av en effektiv kollektivtrafik kan en ökad tillgänglighet skapas som i sin tur kan leda till vidgade arbetsmarknadsregioner. Kollektivtrafiken ska därmed inte enbart ses som en kostnad utan som en investering i samhällsnytta. Kollektivtrafiken har en positiv påverkan på samhällsekonomin genom sin betydelse för människors möjlighet att ta sig till och från arbete och studier. En region som erbjuder en stor mängd arbetstillfällen inom pendlingsavstånd ökar sin attraktionskraft vid människors val av bostadsort.

Hallandstrafiken har värderat effekter av kollektivtrafiken ur ett samhällsekoniskt perspektiv. Med hjälp av en vedertagen metod (ASEK), sätts kronor på de förbättringar av exempelvis trafiksäkerhet samt miljö som kollektivtrafiken bidrar med. Med kollektivtrafik inträffar färre trafikolyckor, luftföroreningarna blir mindre, bullernivåerna blir lägre och vägslitaget minskar. Kollektivtrafiken i Halland avvärjer till exempel 76 trafikolyckor årligen, vilket i sin tur betyder att en person färre avlider, elva personer färre

skadas svårt och antalet lindrigt skadade minskar med 65 personer. Endast för områden inom trafiksäkerhet och miljö uppgår den samhällsekonomiska nyttan med kollektivtrafiken i Halland till drygt 200 miljoner kronor (år 2012). Beräkningar enligt ASEK utgår från aspekter som går att värdera ekonomiskt och därmed har till exempel inte jämställdhet, välmående och effekter av regionförstoring värderats.

Kollektivtrafikens samhällsnyttor kan beskrivas med bilden av ett isberg. Toppen på isberget illustrerar de synliga effekterna som är knutna till företagsekonomiska mått, det vill säga intäkter, kostnader, täckningsgrad, beläggning med mera. Den stora delen av isberget som vi inte ser, innehåller delar som kollektivtrafiken bidrar positivt till men som däremot är svårare att mäta och följaktligen ofta glöms bort i diskussion om kollektivtrafikens kostnader och intäkter.

8.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken

Det kommunala skatteutjämningsystemet innehåller en kollektivtrafikdel. Kollektivtrafikmodulen i utjämningssystemet innebär att alla invånare i Sverige, oavsett var de bor, är med och bidrar till kollektivtrafikens samlade kostnader. I korthet innebär systemet att det räknas ut en standardkostnad för varje län som tar hänsyn till gleshet, boende i tätort och andel utpendlare över kommungräns. Standardkostnaden jämförs sedan med genomsnittskostnaden för riket och ligger länet högre ges bidrag och ligger länet lägre betalas en avgift. I praktiken innebär detta att alla län utom Stockholm ligger lägre och att övriga Sverige är med och betalar för Stockholms kollektivtrafik. Hallands del beräknas till cirka 80-90 mkr årligen.

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Trafiktäckningens andel av trafik kostnaderna (täckningsgraden) har under många år varit god i Halland och år 2014 var den 55 procent. Halland är det län som har högst täckningsgrad bortsett från Skåne, Stockholm och Västra Götaland vilka alla är storstadslän. Vid en jämförelse mellan länen i Sverige kan konstateras att Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per innevånare. En



hög kostnadstäckningsgrad indikerar att utbudet är anpassat till efterfrågan, det vill säga att kollektivtrafiken utförs då flest reser. Det ger även en indikation på att resenärerna är många i förhållande till utbudet.

Kostnadsökningar i den allmänna kollektivtrafiken

Kostnaderna för kollektivtrafik har i Sverige ökat de senaste åren. Kostnaderna för kollektivtrafik har dessutom ökat mer än andra kommunala kostnader och därmed har kostnadsandelen för kollektivtrafiken ökat av de totala kommunala utgifterna. Kostnadsökningen beror på ökade priser på drivmedel och fordon, ökade löner inom branschen men också ökat utbud och mer tågtrafik. 2012 kostade den upphandlade kollektivtrafiken i Sverige 36 miljarder brutto. Nettokostnaden var 20 miljarder och generellt har kostnaderna ökat mer än resandet. Kollektivtrafiklagstiftningen från 2010 innebär en konkurrensutsättning av kollektivtrafiken och att kommersiella aktörer kan träda in eller ut från marknaden med tre veckors varsel, vilket kan få stora negativa ekonomiska konsekvenser.

I samband med att Region Halland övertog ansvaret för kollektivtrafiken förändrades Hallandstrafikens ägarstruktur. I juli 2011 övergick Hallandstrafiken AB från att vara ett bolag ägt av kommunerna och landstinget i Halland till att bli ett bolag ägt helt av Region Halland. Sedan 2008 har kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland ökat mer än skatteunderlaget. Kostnadsökningen har under de senaste fem åren uppgått till cirka 34 procent och under motsvarande period ökade skatteunderlaget med cirka 20 procent. I tabellen nedan redovisas kostnadsökningarna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland för åren 2008-2016. Kostnaderna för den upphandlade kollektivtrafiken i Halland har ökat rejält, vilket bland annat beror på ökade priser för fordon, drivmedel och löner samt att det har skett utbudsoökningar. I tabellen på nästa sida redovisas Region Hallands finansiering av den allmänna kollektivtrafiken.

TABELL 1	
År	Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken
2008	199,2 mnkr
2009	195,3 mnkr
2010	234,1 mnkr
2011	250,8 mnkr
2012	300,0 mnkr
2013	310,0 mnkr
2014	342,7 mnkr
2015	395,2 mnkr
Budget 2016	402,0 mnkr

I vilken takt och i vilken omfattning den allmänna kollektivtrafiken i Halland kan byggas ut prövas i samband med Region Hallands årliga budget. Kollektivtrafikplanen, som bland annat beskriver de ekonomiska konsekvenserna av trafikförändringarna, är en del av Region Hallands budgetprocess. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas därför endast budget för 2016 och inte bedömningar av den ekonomi som krävs för att förverkliga den långsiktiga strategin och ambitionsnivån i programmet.

8.3 Finansiering av den särskilda kollektivtrafiken

Det är kommunerna som finansierar färdtjänst, riksferdtjänst och skolskjutsar. Region Halland finansierar sjukresorna. I tabellen nedan redovisas kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken mellan åren 2008-2015, i redovisningen inkluderas samtliga kommuner i Halland. Kostnadsutvecklingen för den särskilda kollektivtrafiken har varit lägre än för den allmänna kollektivtrafiken.

TABELL 2				
År	Färdtjänst	Sjukresor	Skolskjuts	Totalt
2008	54,5	50,1	74,4	179,0 mnkr
2009	73,1	48,9	82,4	204,4 mnkr
2010	68,7	46,4	94,3	209,4 mnkr
2011	73,1	45,8	120,5	239,0 mnkr
2012	76,8	39,7	122,7	239,2 mnkr
2013	74,0	40,9	125,9	240,8 mnkr
2014	76,1	40,4	127,6	244,1 mnkr
2015	74,7	36,3	130,8	238,7 mnkr*
*Varav 0,3 mnkr är kostnader för Riksferdtjänst, (214 resor)				

8.4 Riktlinjer för ekonomin

Region Hallands ekonomiska situation ger vid handen att stora nya åtaganden måste motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och den trafiken ska vara samhällsnyttig. En fortsatt effektivisering av trafiken är nödvändig och utökningar ska ske i enlighet med den övergripande principen i Trafikförsörjningsprogrammet: utbyggnad i starka stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda. Ett ökat resande i de identifierade kollektivtrafikstråken kan bidra till att det är ekonomiskt möjligt för fler resor även i de delar av Halland som har ett mindre befolkningsunderlag. Att arbeta på detta sätt lägger en långsiktig stabilare grund för kollektivtrafikens utveckling i hela Halland. Mål för ekonomin finns formulerat i kapitel 3 och där

framgår att intäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet av kollektivtrafik i Halland sett över en längre tidsperiod.

I detta trafikförsörjningsprogram finns även ett mål om att beläggningen i fordonen i den linjelagda trafiken ska vara god. Detta mål ska säkerställa att den kollektivtrafik som erbjuds används. Det är varken miljömässigt eller ekonomiskt motiverat att bedriva kollektivtrafik om den inte används. Principer för arbetet med att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas beskrivs i kapitel 5 och benämns som Lågfrekvent resande. Sammanfattningsvis innebär det att den linjelagda kollektivtrafik som har eller riskerar att få en täckningsgrad lägre än 30 procent, eller ett resande som understiger 4 personer per tur, ska vara föremål för översyn.

8.5 Allmänna principer för tillköp

Region Halland ansvarar för finansiering av den upphandlade allmänna kollektivtrafiken och beslutar därmed vilket utbud av allmän kollektivtrafik som kollektivtrafikmyndigheten tar ansvar för och som ska erbjudas invånarna. Den långsiktiga utvecklingen beskrivs i Trafikförsörjningsprogrammet och omfattningen fastställs i Kollektivtrafikplanen varje år. Region Halland har utvecklingsansvaret för kollektivtrafiken inklusive det ekonomiska ansvaret. Region Halland och Hallands- trafikerna ska tillämpa ett arbetssätt som så långt det är möjligt minimerar behovet av tillköp. Kollektivtrafiklagen (kap.2, § 1b) medger att kommuner själva finansierar ett utbud som är större än vad kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller:

”Om ett landsting ensamt ska ansvara för kollektivtrafiken i länet får en kommun inom länet träffa avtal med landstinget om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad landstinget annars skulle tillhandahålla”.

Om det uppstår konflikt mellan ett tillköpsavtal och principer i Trafikförsörjningsprogrammet eller i driften av trafiken ska diskussioner upptas om förändring.

Med tillköp menas beställningar som helt eller delvis finansieras av annan part än Region Halland och som innebär lokal anpassning av regional kollektivtrafik. Alla tillköp som är förenliga med mål och strategier i Trafikförsörjningsprogrammet, och som inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt, ska tillåtas. Region Halland avgör vilka tillköp som är förenliga med Trafikförsörjningsprogrammets mål och strategier och om tillköpet påverkar kollektivtrafiksystemet negativt.

Riktlinjer för tillköp av trafik och färdbevis

Trafik i form av exempelvis en ny linjesträckning eller ett ökat turutbud kan köpas till. Kostnad för tillköp beräknas utifrån bedömd nettokostnad. I förekommande fall ingår bedömd intäktsförändring som en del av nettokostnaden. Skolskjutsar och färdtjänst, som regleras i särskilda lagar, kan inte tillköpas eller samfinansieras enligt dessa regler.

Om Region Halland anser att ny trafik, eller ett utökat turutbud i befintlig kollektivtrafik, inte är motiverad utifrån principerna i detta Trafikförsörjningsprogram finns möjlighet att köpa till kollektivtrafik. Avtal ska då tecknas mellan ägare och berörd part/er enligt principerna ovan. Då kollektivtrafik är en långsiktig investering, och det ofta tar ett tag för invånarna att hitta nyheterna i kollektivtrafikutbudet, är den rekommenderade avtalslängden minst 3 år. Om kostnadstäckningsgraden på tillköpt trafik stiger överväger Region Halland att inkludera tillköpet i det ordinarie utbudet av kollektivtrafik i Halland. Riktlinjen är att kostnadstäckningsgraden på tillköpet ska överstiga minst 30 procent för att detta ska övervägas. Tillköp av beställnings- och evenemangstrafik bör undvikas.

En kommun kan köpa till färdbevis till sina invånare under förutsättning att kommunen använder det utbud av färdbevis som tillhandahålls av Regionen, baserat på befintligt zonsystem, giltighetstider med mera, om inte annat överenskommes. Tillköp kan således göras under förutsättning att:

- Tillköpet inte innebär att andra färdbevis än det som tillköpet avser behöver förändras i pris.
- Tillköpet inte förändrar den beslutade zonstrukturen om motsvarande tillköp skulle beviljas för en eller flera kommuner.
- Tillköpet inte påverkar priset förhållande mellan färdbevis så att mål och strategier i Trafikförsörjningsprogrammet motverkas om motsvarande tillköp skulle beviljas för en eller flera kommuner.
- Den gällande pris- och sortimentsstrukturen är överordnad tillköpen. Vid beslut om förändrad pris- och sortimentsstruktur ska gällande tillköp omprövas. Regionen ska i god tid föra dialog med kommun som innehar tillköp för att möjliggöra eventuell anpassning av tillköp till ny struktur.
- Kommun har kostnadssansvar för utredning inför eventuellt tillköp av färdbevis.

Ovanstående principer överensstämmer i allt väsentligt med de som finns i angränsande län.

8.6 Taxor

Hur enkelt det är att köpa biljetter och hur begripligt systemet med biljetter och kort är har stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Även priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att välja kollektiva färdmedel. En generell tumregel för prisets påverkan på resandet är att om priset ökar med 10 procent minskar resandet med 1-2 procent. Från 1980-talet och framåt har det skett en generell prishöjning inom kollektivtrafiken i Sverige. Prisökningen har överstigit den allmänna prisutvecklingen i samhället vilket till stor del kan förklaras med en ökad kostnadsbild för kollektivtrafiken som beskrivs tidigare i detta kapitel. Prisökningen inom kollektivtrafiken har procentuellt varit större än prisökningen av bensinpriset från 1980-talet fram till 2000-talet. Från 1985 till 2004 ökade kollektivtrafikens taxor 5,5 gånger mer jämfört med bensinpriset. Denna utveckling har fortsatt under de senaste tio åren och vid jämförelse med andra varor och tjänster i samhället har prisutvecklingen inom kollektivtrafiken varit kraftig. Den ökade kostnadsbilden inom kollektivtrafiken har föranlett ökade krav på offentligt stöd samt högre biljettintäkter. Även i Halland känns denna utveckling igen då priset för en kollektivtrafikresa ökat mer än Konsumentprisindex. Höjning av taxor bör föregås av noggranna överväganden och vid en fortsatt höjning finns risken att människor upplever kollektivtrafiken som mindre prisvärd och därmed väljer bort den. Kostnadsökningen inom kollektivtrafiken måste begränsas, att kontinuerligt höja biljettpriser som enda lösning är inte godtagbart i det långa perspektivet. En långsiktig strategi för utvecklingen av taxorna i Halland ska arbetas fram.

Bildandet av Öresundståg innebar att ett intensivt arbete inleddes med att harmonisera reglerna för alla taxor i Halland, Skåne, Kronoberg, Jönköping och Blekinge för att underlätta länsgränsöverskridande resor. Samarbetet kallas för Sydtaxa. Fördelningen av intäkterna i systemet bygger på att priset för antal zoner i respektive län går tillbaka till berörd trafik huvudman. Systemet är en förutsättning för försäljningen av periodkort och övriga biljetter för Öresundstågstrafiken. Inom Sydtaxe-samarbetet infördes under 2014 studentrabatt.

Regionfullmäktige fastställer i Trafikförsörjningsprogrammet övergripande principer för utformning av taxor, biljetter och andra reseprodukter. Hallandstrafikens styrelse har mandat att besluta om taxenivåerna inom ramen för de principer som regionfullmäktige fastställt. Taxenivån ska kunna användas som ett aktivt verktyg i arbetet med kollektivtrafikens utveckling

Riktlinjer för taxor

De principer som sätts för taxor, biljetter och reseprodukter gäller för all kollektivtrafik i Halland om inte annat anges. Kollektivtrafiken måste utgöra ett sammanhållet system där resenären inte ska behöva märka vem som har tagit initiativ till att bussen eller tåget går. Taxorna ska utformas utifrån följande principer:

- Det ska vara enkelt
- Hela resan-perspektivet ska råda
- Den upphandlade och den kommersiella trafiken ska fungera bra ihop

8.7 Betalsystem

Halland, Skåne, Kronoberg, Jönköping och Blekinge genomförde en gemensam upphandling av biljettsystemen vilket innebär att biljettmaskinerna i dessa län numer är likartade. Västtrafik upphandlade på egen hand ett annat system. Det går idag inte att använda Västtrafiks biljettsortiment i Syd-sverige. För att minska effekterna för resenärerna av att de två systemen inte är kompatibla används Västtrafiks biljettsystem i Kungsbacka. Orsaken till denna lösning är att en majoritet av Kungsbackas pendlare reser norrut till Mölndal och Göteborg, och även åker vidare inom dessa kommuner. Västtrafiks biljettsystem är en förutsättning för att Kungsbackas invånare ska kunna använda kollektivtrafiken på ett enkelt sätt för resor till och inom Västra Götalandsregionen. Den stora pendlingsströmmen mellan Kungsbacka och Göteborg drabbas därför inte av gränsproblematiken, istället finns den främst i regionbusstrafiken mellan Kungsbacka och Varberg och till viss del även inom Öresundstågstrafiken.

Halland har tillsammans med Skåne, Kronoberg, Jönköping och Blekinge genomfört ett projekt där inriktningar för framtidens betalsystem har specificerats. Detta samverkansprojekt ingår nu som en del i Samtrafikens arbete med framtidens betalsystem. Arbetet innebär att olika betallosningarna ska vara integrerade i ett gemensamt system. Framtiden kollektivtrafikresenärer ska inte märka av länsgränserna och detta ska ske genom en teknisk specifikation som gör att de kommande betalsystemen blir kompatibla. Den tekniska utvecklingen går snabbt och sannolikt är att framtidens betalsystem bygger på någon form av ”moln”-lösning.

8.8 Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur

God tillgänglighet till kollektivtrafiken genom hög standard på bytespunkter och större bytespunkter är en viktig förutsättning för kollektivtrafiken. Ansvaret för denna del av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Halland och kommunerna. Grundregeln är att väghållaren, kommunen eller staten, ansvarar för markanläggningar och kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anordningar för resenärerna. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs hur kostnadsansvaret fördelas mellan Region Halland och kommunerna⁹. Kommunen ansvarar för markanläggningar och ytor för fordon, gående och cyklister där kommunen är väghållare medan Region Halland ansvarar, genom Hallandstrafiken, för väderskydd, väntutrymme, information och servicefunktioner för resenärerna. Utformning, design, placering med mera ska följa Hallandstrafikens riktlinjer. I Kungsbacka gäller Västtrafiks riktlinjer för utformning av väntutrymmen. Vill kommunen ha högre standard än vad detta Trafikför-sörjningsprogram eller Hallandstrafikens hållplatshandbok anger hanteras detta som tillköp vilket regleras i avtal och utformas mellan Kollektivtrafikmyndigheten och kommunen.

Staten har ansvar för investeringar på statliga vägar och järnvägar. Trafikverkets krav och riktlinjer för järnvägsanlägg-

ningar ska följas. Regionen har stort inflytande över de regionala investeringarna genom att regionen upprättar förslag till regional infrastrukturplan. I den regionala planen finns medel avsatta för om- och nybyggnation av bytespunkter i Halland.

Kommunen har ansvar för kommunala gator och vägar, bussgator, resecentrum, stationer med mera. Från den regionala planen kan det utgå medfinansiering till bland annat kollektivtrafikanläggningar inom kommunalt väghållarområde.

Samfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och bedömningen är att framtida investeringar i infrastruktur i allt större utsträckning kommer att ske genom olika typer av samfinansieringsmodeller. Samfinansiering utgår ofta från en bedömning av hur stor samhällsekonomisk nytta varje part kan tillgodoräkna sig. Andra typer av motprestationer förekommer, till exempel utredningar, bostadsbyggnation eller nya cykelbanor.

Vid byggnation av nya eller upprustning av befintliga tågstationer med angränsande ytor, ska avtal upprättas mellan berörda parter och Region Halland om stationsutformning inklusive angränsande resenärsfunktioner och framtida drift och underhåll. Grundprinciperna är att staten genom Trafikverket finansierar åtgärder på järnvägsanläggningen. Kommunen finansierar alla övriga investeringar som behövs för att stationen ska fungera väl för resenärerna. Hallandstrafikens ansvar regleras i den överenskommelse som gäller.

⁹ Hallandstrafikens hållplatshandbok

9. Kommersiell trafik

9.1 Förutsättningar för kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger kommersiella aktörer möjlighet att med 21 dagars framförhållning starta linjelagd kollektivtrafik och samma framförhållning gäller i avvecklandet av kollektivtrafik. Innan kommersiell kollektivtrafik startas ska den anmälas till Kollektivtrafikmyndigheten. Kontaktuppgifter för anmälan om kommersiell trafik och ett formulär till hjälp vid anmälan finns på Region Hallands webbplats: www.regionhalland.se. Region Halland ser gärna att myndigheten informeras om och när kommersiell trafik upphör.

Utgångspunkten är att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa.

9.2 Allmän trafikplikt

Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Hallands invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik kräver långsiktiga förutsättningar och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken i Halland utgör ett sammanhängande system med förgreningar in i grannlänerna. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva sådana omständigheter som motiverar beslut om trafikplikt. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas kollektivtrafikstråk som är klassificerade utefter befolkningsunderlag, pendlingsmönster med flera andra parameterar. Genom den klassificering av stråken som görs i kapitel 5, ges en indikation på vilka områden i Halland som skulle kunna vara intressanta för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik. Efterfrågar kommersiella aktörer ytterligare statistisk för marknadsanalyser kan Kollektivtrafikmyndigheten vara behjälplig med detta.

Region Halland kommer att ta ställning till allmän trafikplikt efter noggranna överväganden. Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med att nya trafikavtal ska slutas. Beslut och bedömning om allmän trafikplikt ska föreligga i god tid före planerad upphandling av trafiken.

Utgångspunkten i bedömning av trafikplikt är Trafikförsörjningsprogrammet. När marknadens möjligheter värderas kommer långsiktighet och Trafikförsörjningsprogrammets mål vara ett tungt vägande argument. Om regionen i sin prövning inte finner att det är mycket sannolikt att önskad trafik kan komma till stånd genom kommersiella aktörers försorg (utan finansiering från regionen), kommer allmän trafikplikt tillämpas för den aktuella trafiken.

9.3 Tillgång till infrastruktur

Inom kollektivtrafikmyndighetens geografiska område finns ett stort antal bytespunkter längs vägar och gator. Utöver dessa bytespunkter finns även ett antal större bytespunkter, terminaler och resecentra både i anslutning till allmänna vägar och inne i städerna och i större tätorter. Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur ska behandlas konkurrensneutralt. Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrensituation mellan kommersiell och subventionerad kollektivtrafik för tillträde till infrastruktur i Halland. Därmed bör inte behovet av en tidsstyrd process för tilldelning av kapacitet vara stort. För platser där en konkurrensituation kan komma att uppstå ska en beskrivning tas fram för konkurrensneutral tilldelning. I det fall det uppstår kapacitetsbrist kallar kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

9.4 Tillgång till biljett- och betalsystem

Det finns möjlighet för kommersiella aktörer att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör biljettsystem, biljetter och försäljning av dessa. För att skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, vilket underlättar för resenärerna, finns möjlighet för kommersiella aktörer att använda samma biljettmaskiner eller liknande tekniskt utrustning som Hallandstrafiken. Dessutom kan överenskommelser om biljettgiltighet slutas. Användningen av biljettmaskinerna eller annan liknande teknisk utrustning finansieras helt av den kommersiella aktören.

9.5 Tillgång till informationssystem

Det finns möjlighet att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör information till resenärerna. Mot ett självkostnadspris kan Hallandstrafiken upplåta plats åt kommersiella aktörer i reseplanerare, tidtabeller och i anslagen vid bytespunkter.

Trafikföretag tillhandahåller tryckt material enligt anvisningar och Hallandstrafiken ansvarar för uppsättning av anslag. Även detta sker mot ett självkostnadspris. Hallandstrafiken ansvarar för drift och underhåll av anläggning och därmed även kommersiella aktörers anslag. Trafikföretag ansvarar fullt ut för leverans av kvalitetssäkrad data enligt upprättad tidplan.

Överenskommelser gällande bytespunkter, terminaler, reseplanerare, biljettsamverkan med mera regleras i skriftliga avtal.

