

Hallandstrafiken
Försäljningsavdelningen
Julia Isaksson
Verksamhetschef

Beslutsförslag

Datum	Diarienummer
2023-02-09	DNKT230027

Driftnämnden Kollektivtrafik**Beslutsförslag, Införandet av ny zonstruktur 29 mars 2023****Förslag till beslut**

Driftnämnd Kollektivtrafik beslutar att
- anteckna att nämnden tagit del av informationen i ärendet.

Sammanfattning

Regionfullmäktige fattade 2022-03-09 beslut om att fastställa en ny zonstruktur för kollektivtrafiken i Halland.

Dagens zonstruktur har tillämpats sedan tidigt 90-tal och var anpassad för den tidens resande där resor i första hand skedde inom en kommun eller mellan två angränsande kommuner. Idag har resandet förändrats. Förutom ett större resande inom kommunen ökar resandet längs kusten; både mellan kommuner samt över regiongränsen. Beslutet om förändrad zonstruktur innebär att Hallandstrafiken går från 27 till 8 zoner. Syftet med förändringen är att skapa enkelhet och tydlighet för resenären, vilket kommer underlätta biljettköp och därmed skapa förutsättningar för ökat kollektivt resande i Halland.

Den sammanlagda prisseffekten av förslaget innebär att drygt 70% av alla resor som görs idag får oförändrat eller sänkt pris. Resterande del av resorna får varierande prishöjning där störst påverkan sker för enkelbiljetter, medan periodbiljetter inte påverkas i samma utsträckning.

Bakgrund

Dagens zonstruktur har tillämpats sedan tidigt 90-tal och var anpassad för den tidens resande där resor i första hand skedde inom en kommun eller mellan två angränsande kommuner. Idag har resandet förändrats. Förutom ett större resande inom kommunen ökar även resandet längs kusten, både mellan kommuner men också över regiongränsen. Av det totala resandet sker ungefär 25% till angränsande regioner.

Förändringen av zonstrukturen innebär att Hallandstrafiken går från 27 till 8 zoner. Syftet med zonförändringen är att skapa enkelhet och tydlighet för resenären, vilket kommer underlätta biljettköp och därmed skapa förutsättningar för ökat kollektivt resande i Halland.

De övergripande effekterna av den nya zonstrukturen är:

- Zonstrukturen anpassas efter dagens resandemönster. Varje kommun utgörs av en zon. Utöver detta utgörs centralorterna i Varberg, Falkenberg och Halmstad av vardera en zon. Samtliga zoner görs större än idag, vilket främjar resandet inom kommunen men också mellan kommunerna. Större zoner ger fler resmöjligheter och därmed förutsättningar för ökat kollektivt resande. Detta främjar Region Hallands målsättning om att kollektivtrafikens marknadsandel ska vara minst 30 % av det totala resandet år 2030 (Trafikförsörjningsprogram 2021-2025)
- Genom att kommungränsen fortsatt utgör en zongräns möjliggörs fortsatt kommunala tillköp såsom senior-, skol- och subventionerade kommunbiljetter.
- Den nya zonstrukturen bidrar till en förenkling som tillgängliggör kollektivtrafiken. Resenärerna får en större förståelse för hur priset bestäms samt kan resa inom ett större område med vald biljettgiltighet.
- Den sammanlagda priseffekten av förändringen innebär att drygt 70% av alla resor som görs idag får oförändrat eller sänkt pris. Resterande del av resorna får varierande prishöjning där störst påverkan sker för enkelbiljetter, medan periodbiljetter inte påverkas i samma utsträckning. Det gynnar den som ställer bilen och reser regelbundet med kollektivtrafiken. Det är denna omställning som får den största klimateffekten och som bidrar till en hållbar utveckling av Halland.
- Zonförändringen innebär att Kungsbacka inte ingår i Hallandstrafikens trafikområde (dvs de 8 zonerna). Zonförändringen går i linje med

Samverkansavtal från år 2012 mellan Hallandstrafiken och Västtrafik gällande Kungsbacka. Där fastställs att Kungsbacka ska tillhöra Västtrafiks trafikområde och där tillhörande biljetter samt tillämpade villkor. Det innebär att Västtrafik prissätter Kungsbacka för samtliga resor men att intäkterna tillfaller Hallandstrafiken. Det innebär en förenkling för kund eftersom de, till skillnad från idag, alltid får ett enhetligt pris oavsett om man köper biljett av Hallandstrafiken eller Västtrafik.

- Zonförslaget bedöms innebära intäktsbortfall med -1,4% beräknat på helår. Intäktsbortfallet ryms inom beslutad budget för år 2023.

Inför framtagandet av zonstrukturen remitterades zonförslaget i två omgångar till de halländska kommunerna. Första remissomgången genomfördes i april 2019. Efter detta reviderades zonförslaget i vissa delar, dock var huvudförslaget att gå från 27 till 8 zoner detsamma. Det som förändrades jämfört med den första remissutgåvan var att stadszonernas geografi (10 km radie från resecentrum) förtydligades och principer för dubbel zontillhörighet togs fram. Andra remissomgången ägde rum i september 2021. Vid båda remisställfällena ställde sig kommunerna bakom zonförslaget.

Efter andra remissomgången fattade Hallandstrafikens styrelse inriktningsbeslut om att införa den nya zonstrukturen samt att ge Regionfullmäktige möjlighet att yttra sig i frågan.

Regionfullmäktige beslutade om att godkänna förslaget 2022-03-09. Därefter fastställde Hallandstrafikens styrelse (2022-03-14) beslutet om genomförande av och tillämpning av den nya zonstrukturen.

Övervägande

Hallandstrafiken har under utredningen om ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken analyserat andra zonstrukturer än åttazonsstrukturen. De alternativ som främst undersökts är följande:

- ABCDE – var kommungräns utgör en zongräns (undantaget Kungsbacka)
- ABCD – Varberg, Falkenberg och Halmstad tätorter utgörs av en stadszon medan övriga delar av länet (undantaget Kungsbacka) utgörs av en zon (D)

ABCDE-förslaget innebär att enzonspriset för enkelbiljetter måste höjas med cirka 50% för bibehållna biljettintäkter. För resor från landsbygd till tätort hade förslaget inneburit en ökning med 24 - 102 % (beroende på avstånd till centralort). Förslaget har en marginell påverkan på periodbiljetter.

ABCD-förslaget innebär en kommunikativ utmaning då vi hade varit tvungna att övergå till zonpassage för beräkning av pris. Zonpassage innebär att kund betalar för varje gång en zongräns passeras istället för som i åttazonstrukturen där kund betalar för ett område oavsett hur många gånger kund reser ut och in i områdena. ABCD-förslaget innebär fyra zoner i Halland, men för kund som reser från norr till söder innebär det en resa över sju zoner. Att istället för zonpassage beräkna priset på zonområde hade inneburit ett högre pris än i ABCDE-förslaget.

Av samtliga analyserade zonförslag har Hallandstrafiken kommit fram till att åttazonstrukturen är det mest fördelaktiga. Både ur ett verksamhets- och kundperspektiv. Eftersom zonstrukturen görs mer lättförståelig samt att kund får ett större område att resa inom ges förutsättningar för ökat kollektivt resande och därmed förutsättningar för att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka.

Konsekvensbeskrivning

Zonförändringen innebär en förenkling av resandet, vilket förbättrar tillgängligheten för kollektivtrafiksresenärerna. Detta bidrar bland annat till ett mer jämställt samhälle eftersom kvinnor som grupp är överrepresenterade bland kollektivtrafikens resenärer (Kollbar 2022, Svensk Kollektivtrafik)

Då långa resor i landsbygd prissätts på motsvarande sätt som korta resor inom centralorten gynnas generellt sett resor från landsbygd till tätort av zonförändringen. Detta ökar tillgängligheten för kollektivtrafik som färdmedel i landsbygd, vilket bidrar till att fler kan vara en aktiv del av samhället genom ökande möjligheter att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter.

Zonförändringen bedöms också öka förutsättningarna för att fler ska välja kollektivtrafiken som resealternativ i stället för andra mindre klimatvänliga resealternativ, vilket är en viktig del i arbetet med att skapa ett hållbart Halland.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Förändringen av Hallandstrafikens zonstruktur medför att intäkterna, på kort sikt, för den allmänna kollektivtrafiken bedöms minska med -1,4 % beräknat på helår. Detta ryms inom ramen för beslutad budget år 2023. På längre sikt kan en förenklad zonstruktur öka attraktiviteten för kollektivtrafiken, vilket ger möjlighet till ökat resande och ökad marknadsandel för Hallandstrafiken. Större zoner ger fler resmöjligheter och därmed förutsättningar för ökat kollektivt resande samt ökade biljettintäkter.

Förvaltning

Andreas Almqvist
Förvaltningschef

Kristoffer Arvidsson Thonäng
Försäljningsanalytiker

Bilaga:

Hallandstrafikens styrelses beslutsförslag gällande ny zonstruktur (RS211381-1)

Protokollsutdrag Regionfullmäktige: Godkänna förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken (RS211381-6)

Styrelsens/nämndens beslut delges

Beslut delges ej