

**Hallandstrafiken AB**

Jesper Andersson, Prisstrateg

## Förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken

### Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fatta inriktningsbeslut att fastställa Ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken enligt redovisat förslag
2. slutgiltigt beslut fattas efter att regionfullmäktige givits möjlighet att yttra sig
3. i övrigt godkänna informationen

### Beskrivning av ärendet

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 regiongräns. Av det totala resandet sker ungefär 3/4 inom regionen medan resterande fjärdedel sker till angränsande regioner.

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

### Förutsättningar för beslut

Av Regionalt Trafikförsörjningsprogram framgår att Hallandstrafikens styrelse har mandat att fatta beslut om biljettsortiment och prissättning, förutsatt att det sker i linje med följande principer: 1) biljettsortiment ska vara enkelt att förstå 2) prissättning och eventuella rabatter ska vara logiska 3) resevillkoren ska vara lätta att förstå 4) prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

Region Halland genom Regionfullmäktige är ägare av Hallandstrafiken AB. Av bolagets ägardirektiv och bolagsordning framgår att bolagsstyrelsen ska inhämta regionfullmäktiges ställningstagande/godkännande innan beslut fattas i verksamheten inom frågor som är av principiell beskaffenhet.

**Hallandstrafiken AB**

Jesper Andersson, Prisstrateg

**Underlag för beslut, bilaga**

- Bilaga 1. Förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken
- Bilaga 2. Zonförslaget samrådsredovisning 2021-12-02

Andreas Almquist  
VD, Hallandstrafiken ABJesper Andersson  
Prisstrateg

# 8 ZONER

Förslag till ny zonstruktur i den allmänna kollektivtrafiken.



Hallandstrafiken

## INNEHÅLL

|  |    |
|--|----|
| 1. Inledning.....  | 4  |
| 1.1 Varför skickar vi återigen ut förslaget om ny zonstruktur på remiss? ..... | 4  |
| 1.2 Nytt sedan föregående remiss .....   | 5  |
| 1.2.1 Fler orter i stadszonerna .....  | 5  |
| 1.2.2 Dubbel zontillhörighet .....   | 5  |
| 2. Varför ny zonstruktur?.....   | 6  |
| 2.1 Alternativa zonförslag .....   | 6  |
| 2.2 Resandemönster .....   | 7  |
| 3. Åtta-zonförslaget i sin helhet.....   | 9  |
| 3.1 Från dagens 27 zoner till åtta .....                                       | 9  |
| 3.2 Priset .....   | 10 |
| 3.2.1 Prisberäkning .....  | 11 |
| 3.2.2 Tillköp .....  | 12 |
| 3.3 Särskild kollektivtrafik .....   | 12 |
| 3.4 Tidplan .....  | 13 |
| 4. Konsekvenser per kommun .....   | 15 |
| 4.1 Konsekvenser Laholms kommun.....   | 15 |
| 4.1.1 Exempel prisförändringar Laholm kommun .....                             | 15 |
| 4.1.2 Hanterat sedan föregående remissutgåva .....                             | 16 |
| 4.2 Konsekvenser Halmstads kommun .....  | 16 |
| 4.2.1 Exempel prisförändringar Halmstad kommun .....                           | 17 |
| 4.2.2 Hanterat sedan föregående remissutgåva .....                             | 18 |
| 4.3 Konsekvenser Hylte kommun.....   | 18 |
| 4.3.1 Exempel prisförändringar Hylte kommun .....                              | 19 |
| 4.3.2 Hanterat sedan föregående remissutgåva .....                             | 19 |
| 4.4 Konsekvenser Falkenbergs kommun.....                                       | 19 |
| 4.4.1 Exempel prisförändringar Falkenberg kommun .....                         | 21 |

|   |    |
|---|----|
| 4.4.2 Hanterat sedan föregående remissutgåva .....  | 21 |
| 4.5 Konsekvenser Varbergs kommun .....              | 21 |
| 4.5.1 Exempel prisförändringar Varberg kommun ..... | 22 |
| 4.5.2 Hanterat sedan föregående remissutgåva .....  | 23 |
| 4.6 Konsekvenser Kungsbacka.....                    | 24 |

## 1. INLEDNING

Hallandstrafiken har det senaste året infört ett nytt biljett- och betalsystem. I samband med det har även förändringar genomförts i biljettsortimentet. Dessa förändringar har gjorts för att förenkla resandet i Halland och ska ses som två delar av tre i den förändring som Hallandstrafiken vill åstadkomma i syfte att öka vår marknadsandel. Den återstående delen är en ny förenklad zonstruktur.

Syftet med en ny förenklad zonstruktur är att skapa enkelhet och tydlighet genom färre zoner, enklare prissättning samt ökad förståelse för biljetternas giltighet. Därmed görs kollektivtrafiken mer kundvänlig, vilket i sin tur ger Hallandstrafiken förutsättningar att nå målet om ökad marknadsandel gentemot bilen.

Dagens zonstruktur är föråldrad och inte anpassad efter dagens resandemönster. Förenklat kan man säga att resandet har gått från lokalt till regionalt utan att anpassning av zonstrukturen gjorts. Det har lett till att zonstrukturen i många avseenden är svårbegriplig och onödigt krånglig för resenären, men även för Hallandstrafiken och våra samarbetspartners.

Dagens zonstruktur består av 27 zoner där 24 av dessa ingår i Hallandstrafikens trafikeringsområde. De tre resterande zonerna tillämpas för Kungsbacka kommun som således har två olika zonstrukturer beroende på var biljetten är köpt. Antingen hos Hallandstrafiken eller hos Västtrafik. Dessa två zonstrukturer bidrar till att det uppstår skillnad i prissättning av resor i Kungsbacka och vid genomfartsresor.

Förslaget innebär att vi går från 27 till åtta zoner i den allmänna kollektivtrafiken. Laholm respektive Hylte kommun utgörs vardera av en zon. Städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad med ytterområden utgör vardera en stadszon. Resterade tre zoner utgörs av återstoden av respektive Varbergs, Falkenbergs och Halmstads kommun. Kungsbacka kommun ingår ej i zonförslaget, vilket är i linje med Samverkansavtal mellan Hallandstrafiken och Västtrafik (2012).

Den sammanlagda priseffekten av förslaget innebär att drygt 70% av alla resor får oförändrat eller sänkt pris. Resterande resor får ett högre pris än idag.

### 1.1 VARFÖR SKICKAR VI ÅTERIGEN UT FÖRSLAGET OM NY ZONSTRUKTUR PÅ REMISS?

Liggande förslag om ny zonstruktur har tidigare skickats ut på remiss till Hallands kommuner (april 2019). Utifrån remissvaren har vissa mindre förändringar gjorts. Alla synpunkter har inte kunnat omhändertas, förslaget är i vissa delar att betraktas som nytt därav skickas förslaget på ny remissrunda.

## 1.2 NYTT SEDAN FÖREGÅENDE REMISS

Grundförslaget där Halland delas in i åtta zoner – fem kommunzoner och tre stadszoner är oförändrat. Således är grundmodellen för hur en resas pris beräknas utifrån antalet zoner densamma. Förändringarna har i första hand tillkommit utifrån tidigare remissvar.

Förändringarna i korthet;

- Stadszonens storlek i Halmstad, Falkenberg och Varberg definieras på samma sätt – tio kilometers radie från Resecentrum.
- Principer för dubbel zontillhörighet (omlottzon) – när en ort omfattas av giltighet i två zoner.

---

### 1.2.1 FLER ORTER I STADSZONERNA

Stadszonerna i Halmstad, Falkenberg och Varberg är likställda, dvs har samma avstånd från centralorten i respektive stad till ytterområden, vilket betyder att fler orter ingår i stadszonen och ger resenärer från dessa orter en lägre taxa. Från Resecentrum/bussterminal i vardera centralorten utgår en cirkelformad radie om 10 km. Linjedragningen är skarp och endast de orter som på ett eller annat vis omfattas av principerna för dubbel zontillhörighet kan ligga längre från Resecentrum.

---

### 1.2.2 DUBBEL ZONTILLHÖRIGHET

Tanken med dubbel zontillhörighet är att hantera gränsdragning kring orter där det finns betydande resande i flera riktningar (princip 3 och 4). Några av de orter som omfattas av dubbel zontillhörighet har en tydlig pendling åt ett håll, men omfattas trots det av två zoner. Detta är undantag där hänsyn har tagits för den skarpa linjedragning som en kommungräns utgör och den fasta cirkelformade stadszonen kring tätorterna i Halmstad, Falkenberg och Varberg. Vad gäller princip 1 och 2 så hanterar de vissa problem som kan uppstå på grund av hållplatserna placering och linjedragning.

Principer för när en ort vid zongräns ska omfattas av dubbel zontillhörighet;

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

## 2. VARFÖR NY ZONSTRUKTUR?

En förutsättning för att få fler att välja kollektivtrafiken för sina resor är att det ska vara enkelt att hitta, köpa och resa med sin biljett. Som tidigare nämnt har Hallandstrafiken det senaste året gjort en rad förändringar för att uppnå detta – nytt biljettsystem där appen har en central roll då den ger en ökad tillgänglighet och erbjuder alla biljetter som i högre grad än tidigare är anpassade efter kundernas resande. Nästa steg är att förenkla zonstrukturen, dvs den geografiska yta som kunden köper för sitt resande.

Den nya zonstrukturen innehåller färre zoner än dagens zonstruktur, vilket ger kunden färre zongränser att förhålla sig till. En större yta ger fler resmöjligheter och minskar risken för att befinna sig på fel sida av en gräns. Färre zoner gör valet av geografi enklare, vilket är viktigt då kunderna köper merparten av sina resor i försäljningskanaler med självservice (ackumulerat 2021 69%).

- Åtta zoner ger få kombinationer, men samtliga kommer nyttjas för resor. Idag står 25 zon-kombinationer av 372 möjliga för 92 procent avresandet, vilket innebär att många zoner i praktiken är rena priszoner
- Färre zoner ger bättre förutsättningar för enklare biljettköp
- Färre zoner innebär större kännedom om områdesgiltighet, vilket bidrar till fler resmöjligheter.
- Generellt sett gynnas resor i landsbygd inom den egna kommunen.

Att skapa större men färre zoner är en tydlig trend i branschen. Senaste förändringen gjordes inom Västra Götaland i november 2020 då man gick från över 200 zoner till tre. Även Skånetrafiken, Storstockholms Lokaltrafik (SL) och Jönköpings Länstrafik har de senaste åren gjort förändringar som har inneburit att man gått från många till färre zoner.

### 2.1 ALTERNATIVA ZONFÖRSLAG

Hallandstrafiken har under utredningen om ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken analyserat andra zonstrukturer än föreslagna åttazonsstruktur.

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

ABCDE-förslaget innebär att enzons-priset för enkelbiljetter måste höjas med ca 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 är tvungna att övergå till zonpassage<sup>1</sup> för beräkning av pris. 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 åttazonsförslaget är det mest fördelaktiga. Både ur ett ägar- och kundperspektiv samt ger oss möjlighet till att utöka vår marknadsandel.

## 2.2 RESANDEMÖNSTER

Resandet i Halland domineras av resandet inom Halmstad kommun som står för drygt 1/3 av det totala resandet<sup>2</sup>. Enbart resor inom Halmstad stadszon står för ca 1/5 av allt resande. Nästan var fjärde resa sker till ort utanför Halland. Resorna från Varberg norrut dominerar resandet över regiongräns och står för nästan hälften av dessa resor.

Drygt hälften av resorna sker helt inom en kommun, 1/5 mellan två kommuner och resterande till annat län. Ca 1 % är genomgående resor, dvs resor mellan två andra län via Halland.

| #  | Zonrelation                                     | Andel resor |
|----|---|-------------|
| 1  | Halmstad stadszon                               | 19%         |
| 2  | Halmstad stadszon - Halmstad kommun (zon 835)   | 14%         |
| 3  | Varberg stadszon - VGR                          | 9%          |
| 4  | Laholm - Kungsbacka (merparten regionbiljetter) | 8%          |
| 5  | Varberg stadszon                                | 5%          |
| 6  | Falkenberg stadszon - Falkenberg kommun         | 4%          |
| 7  | Falkenberg stadszon - VGR                       | 3%          |
| 8  | Halmstad stadszon - Skåne                       | 3%          |
| 9  | Halmstad stadszon - VGR                         | 3%          |
| 10 | Halmstad stadszon - Falkenberg stadszon         | 2%          |
| 11 | Laholm - VGR                                    | 2%          |

<sup>1</sup> Se punkt 3.2.1 för definition av zonpassage respektive zonområde.

<sup>2</sup> Statistiken utgår från biljetter sålda i Hallandstrafiken egna biljettsystem. Därutöver sälj enkelbiljetter i nationella bokningssystem såsom sj.se.



|           |   |    |
|-----------|---|----|
| <b>12</b> | Falkenberg stadszon                         | 2% |
| <b>13</b> | Varberg stadszon - Varberg kommun (zon 863) | 2% |
| <b>14</b> | Varberg stadszon - Kungsbacka               | 2% |
| <b>15</b> | Laholm - Halmstad stadszon                  | 2% |
| <b>16</b> | Falkenberg stadszon - Varberg stadszon      | 2% |
| <b>17</b> | Varberg stadszon - Varberg kommun (zon 861) | 2% |
| <b>18</b> | Halmstad stadszon - Halmstad kommun (831)   | 1% |
| <b>19</b> | Skåne - VGR                                 | 1% |
| <b>20</b> | Halmstad stadszon - Halmstad kommun (832)   | 1% |
| <b>21</b> | Halmstad stadszon - Varberg stadszon        | 1% |
| <b>22</b> | Halmstad stadszon - Hyltebruk               | 1% |
| <b>23</b> | Laholm (zon 820) - Laholm (zon 820)         | 1% |
| <b>24</b> | Kungsbacka - VGR (resor med HLT biljetter)  | 1% |
| <b>25</b> | Varberg stadszon - Varberg kommun (zon 862) | 1% |

### 3. ÅTTA-ZONFÖRSLAGET I SIN HELHET

Förslaget är i grunden oförändrat sedan föregående remissutgåva, dvs dagens 27 zoner blir åtta zoner. För förändringar per kommun se avsnitt 4.

#### 3.1 FRÅN DAGENS 27 ZONER TILL ÅTTA

Under de senaste åren har Hallandstrafiken arbetat med att ta fram ett förslag för ny zonstruktur. Målet har varit att ta hänsyn till de demografiska förändringar, resandemönster och utveckling av trafikutbudet som skett i länet sedan nuvarande zonstruktur infördes. Syftet har även varit att förenkla kollektivtrafiken och på så sätt öka attraktionskraften för att få fler att välja bort bilen. Förslaget säkerställer även framtida regional utveckling och ger fortsatt kommunerna möjlighet till tillköp av biljetter inom den egna kommunen.

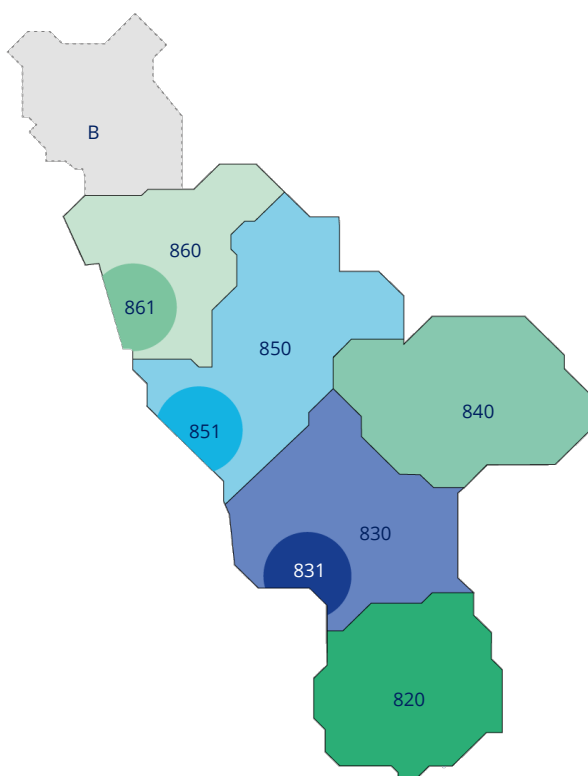
Förslaget innebär att Hallandstrafiken går från nuvarande 27 zoner till åtta zoner. Zonstrukturen tillämpas för all trafik, den linjelagda så väl som den särskilda kollektivtrafiken.

Dagens tre zoner inom Kungsbacka exkluderas ur zonstrukturen och i stället tillämpas Västtrafiks zonstruktur för resor inom, till och från Kungsbacka samt vid genomgående resa. Kungsbacka kommun ingår ej i zonförslaget, i linje med Samverkansavtal mellan Hallandstrafiken och Västtrafik (2012). Resterande 24 zoner ersätts med 8 zoner. Två av zonerna utgörs av Laholm respektive Hylte kommun. Städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad med ytterområden utgör vardera en zon. Resterade tre zoner utgörs av återstoden av Varbergs, Falkenbergs och Halmstads kommun.

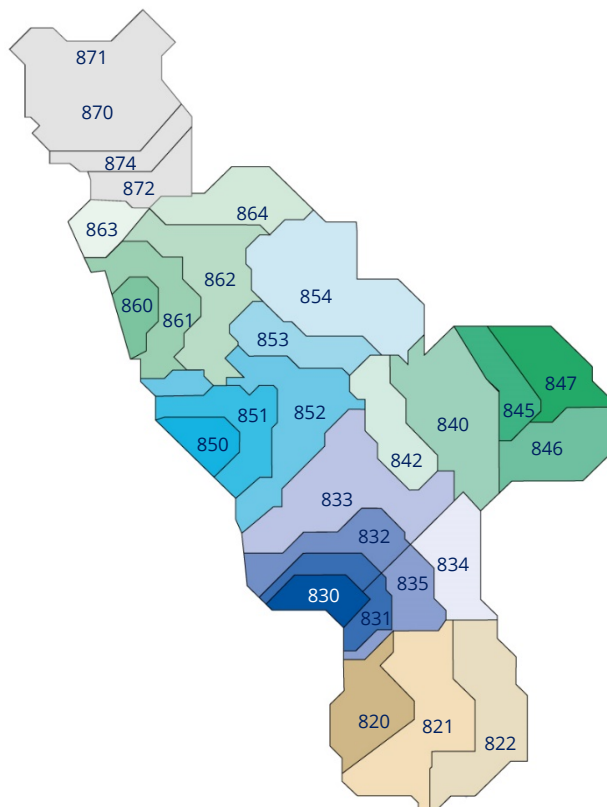
De tre zonerna kring städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad och deras ytterområden ges en utökad områdesgiltighet jämfört med dagens zonstruktur. Det innebär att ett flertal orter som idag befinner sig utanför zonerna runt de städerna inkluderas. Stadszonens storlek definieras lika – tio kilometers radie från Resecentrum eller bussterminal.

Zonförslaget ger också en balanserad prissättning utifrån dagens resandemönster där det stora resandet längs kusten innebär fler zoner än resandet inåt landet, som också är mindre i omfattning.

Ny zonstruktur<sup>3</sup>



Gammal zonstruktur



### 3.2 PRISET

Kunden kan resa obegränsat inom tidsgiltigheten för vald biljett inom en eller flera sammanhängande zoner. Priset för en biljett påverkas av antalet valda zoner och tidsgiltighet.

I och med att vi går från många till färre zoner så innebär det att priset för tillkommande zoner ökar jämfört med idag, i gengäld ges större områdesgiltighet för resenären.

<sup>3</sup> Zonnumreringen är inte fastställd och kan komma att ändras.

Resor i dagens zonstruktur kan motsvaras av flera alternativ i den nya zonstrukturen, undantaget en zon som alltid blir en ny zon och vars pris blir oförändrat i förslaget. Störst spridning i pris får de som gör resor om två eller fem zoner idag. Att gå från många små zoner till färre stora innebär att priset för en zon behöver höjas och att prisstegen blir brantare för att bibehålla intäktsnivån. Dock är det väldigt få stora prisförändringar i den föreslagna förändringen. Ett visst zonantal idag kan ersättas av fler eller färre antal zoner i den nya modellen, vilket innebär att priset kan både gå upp och ner. Generellt sett är det fler resenärer som ges lägre priser. Sammantaget innebär det ett oförändrat eller sänkt pris för ca 70% av alla resor. Förutsatt att dagens subventionering av periodbiljetter inom Varberg, Falkenberg och Halmstad respektive kommuner bibehålls.

### 3.2.1 PRISBERÄKNING

I det nya zonförslaget beräknas priset för en resa efter hur många zoner kunden köpt giltighet för. Kunden kan resa ut och in i samma zon flera gånger utan att det påverkar priset. Hallandstrafiken baserar priset på antal zoner (s.k. zonområde) och inte på antalet gånger kunden passerar en zongräns (s.k. zonpassage).

Några exempel;

- Resa mellan 831 och 840 ger totalt 3 zoner.
- Resa mellan 860 och 860 via 861 ger totalt två zoner, även om resan går genom zon 860 vid två tillfällen.
- Resa mellan 831 och 861 ger totalt 6 zoner, även om resan går genom zon 850 vid två tillfällen.
- Resa från zon 820 till 830 via 831 ger totalt tre zoner, även om resan går genom zon 830 vid två tillfällen. Detta ger samma pris och giltighet för den som reser mellan 820 och 831 eftersom man vid bägge tillfällena har köpt giltighet för zon 830.

I tabellen nedan redovisas ordinarie pris för resa med enkelbiljett och 30-dagars periodbiljett<sup>4</sup>. Maxtaxa uppnås vid resa i 7 zoner, därefter påverkas inte priset för resor som går över fler zoner.

| Antal zoner | Prissättning enkelbiljett | Prissättning 30 dgr period |
|-------------|---------------------------|----------------------------|
| 1           | 28                        | 649 <sup>5</sup>           |
| 2           | 55                        | 833                        |
| 3           | 82                        | 1017                       |

<sup>4</sup> Vid en eventuell prisjustering 2022 kan priserna komma att ändras.

<sup>5</sup> Priset gäller för resa inom hela kommunen för de kommuner som köper till kommundgiltighet.

|   |     |      |
|---|-----|------|
| 4 | 109 | 1201 |
| 5 | 136 | 1385 |
| 6 | 163 | 1569 |
| 7 | 190 | 1753 |

### 3.2.2 TILLKÖP

Idag görs tillköp av samtliga kommuner i olika utsträckning. Tillköpen av skolbiljetter, seniorbiljetter och Fritidsbiljetten plus i sin nuvarande form påverkas inte av förslaget. Vad gäller tillköpet av s.k. kommunbiljetter, dvs enhetstaxa för periodbiljetter inom den egna kommunen, så påverkas inte dagens avtal. Idag ersätter kommuner med detta tillköp Hallandstrafiken med motsvarande en-zonspris per såld periodbiljett inom den egna kommunen. Zonförslaget innebär att en-zonspriset höjs från 108 kr till 184 kr, det höjda zonpriset kommer dock inte belasta kommunerna. Kommuner med tillköp kommer i stället betala en procentuell andel av det nya zonpriset som matchar dagens zonpris. Vid en prisjustering som avser zonpriset ökar kostnaden. Precis som idag.

Den totala kostnaden för kommunbiljetter uppgick 2019 till 4,6 mnkr. Fördelat på 2,9 mnkr för Halmstad, 700 tkr Falkenberg samt 970 tkr Varberg.

Sammantaget kan samtliga dagens tillköp bibehållas med nuvarande kostnader. Zonförslaget tillsammans med det nya biljettsystemet möjliggör även tillköp (enhetstaxa) av andra biljetter, exempelvis enkelbiljetter.

### 3.3 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Den särskilda kollektivtrafiken är färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Ett beslut gällande en förändring av zonstrukturen för den allmänna kollektivtrafiken får påverkan på färdtjänsten.

Grunderna för egenavgiften inom färdtjänsten finns i de riktlinjer som fattats mellan de Halländska kommunerna och Region Halland. Dessa säger att grunderna för avgifter inom färdtjänsten bestäms av kommunen enligt SFS 1997:736 §11 och att taxan ska följa den allmänna kollektivtrafiktaxan.

Hallandstrafiken AB har inget eget mandat eller beslutanderätt att tolka denna skrivelse utan behöver ske i en gemensam dialog och utredning mellan Region Halland, Hallandstrafiken AB och de Halländska kommunerna som kostnadsbärare.

Hallandstrafiken har dock gjort en övergripande initial analys hur resenärerna inom färdtjänsten och kommunerna som kostnadsbärare påverkas om färdtjänsttaxan fullt ut anpassas, liksom riktlinjerna menar, till det förslag som finns för den allmänna kollektivtrafiken. Påverkan på resenärerna blir likt som för kunderna inom den allmänna kollektivtrafiken att merparten av alla resor inom färdtjänsten kommer få en oförändrad eller något billigare resa. Konsekvensen för kommunerna som kostnadsbärare blir i stort oförändrad mot dagens intäkter genom egenavgifter.

Hallandstrafiken har inga andra åsikter än att den nya zonstrukturen bör gälla även färdtjänsten då det följer nuvarande riktlinjer och bibehåller en princip om taxan inte ska skilja sig åt mellan om man är kund i den allmänna kollektivtrafiken eller resenär inom färdtjänsten. Ett beslut gällande färdtjänsten ligger dock inte hos Hallandstrafiken AB utan behöver ske mellan Region Halland och de Halländska kommunerna i dialog. Ett sådant beslut och införande behöver nödvändigtvis inte ske samtidigt som den allmänna kollektivtrafiken utan det finns möjlighet att t.ex. bibehålla den gamla zonstrukturen och taxan inom färdtjänsten om tid krävs för ytterligare utredning och dialog mellan Region Halland och de Halländska kommunerna.

Hallandstrafiken har initierat en djupare analys tillsammans med Region Halland vilket även ska ta hänsyn till en konsekvensbeskrivning per kommun utifrån det resande som pågick 2019, innan pandemin, som tar hänsyn till påverkan på resenär och kommunen som kostnadsbärare. Denna konsekvensbeskrivning kommer presenteras för varje kommun och därefter i ett gemensamt forum under hösten 2021 vilket ger möjlighet, om samsyn finns, att följa samma tidsplan som för den allmänna kollektivtrafiken med ett införande av nya taxor inom färdtjänsten till december 2022.

### 3.4 TIDPLAN

Om förslaget tillstryks är inriktningen att nya zonstrukturen ska tillämpas från december 2022.

Besluts- och införandeprocess:

- 17 september 2021 - Hallandstrafikens styrelse fattar beslut om att skicka zonförslaget på remiss till kommunerna.
- 20 september 2021 - Utskick remissutgåva av zonförslaget till kommunerna
- 19 november 2021 - Senaste datum för inkommande av remissvar från kommunerna.
- 22-26 november - Samråd med kommunerna kring remissvaren
- 17 december 2021 - Hallandstrafikens styrelse fattar beslut om godkännande av zonförslaget.
- Jan 2022 - skickas till Region Halland för vidare politisk hantering

- April 2022 - Hallandstrafiken inleder arbetet med att implementera den nya zonstrukturen.
- December 2022 - den nya zonstrukturen börjar gälla.



## 4. KONSEKVENSER PER KOMMUN

Zonförslaget påverkar respektive kommun olika. Mest påtaglig skillnad gäller antalet zoner inom en kommun, där Varberg, Falkenberg och Halmstad kommun vardera består av två zoner. Hylte och Laholm av vardera en zon.

Resor mellan kommuner är mer likställt än idag. I och med att de tre kommunerna med stadszoner består av lika många zoner blir avståndet i zoner mellan Varberg-Falkenberg och Falkenberg-Halmstad det samma, dvs fyra. Antalet zoner från Hylte och Laholm till de tre övriga kommunerna blir detsamma.

### 4.1 KONSEKVENSER LAHOLMS KOMMUN

Resor inom Laholms kommun står för 1 % av samtliga resor idag. 2 % av Hallandstrafikens resande sker mellan Laholm och Halmstad stadszon. Av dessa sker drygt en 1/3 i riktning från Laholm.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av en zon jämfört med dagens tre zoner. Den uppenbara följden av detta är att samtliga resor inom kommunen har ett enhetligt pris. För den som tidigare reste mellan två och tre zoner innebär det en kraftig prissänkning medan den som reser inom en zon får ett oförändrat pris.

Resorna inom, till och från Laholm står totalt sett för 14 % av alla resor men då ingår även biljetter som har giltighet i hela regionen. Exklusive regionbiljetterna står Laholm för knappt 4 %.

#### 4.1.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR LAHOLM KOMMUN

Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021). Prisförändringarna för resor över länsgräns utgår från nuvarande taxa hos grannlänerna. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänerna samt förändring av gränsavdrag (avdrag på biljettpris när två taxor adderas).

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

| Från      | Till        | Enkelbiljett | Periodbiljett |
|-----------|-------------|--------------|---------------|
| Laholm BT | Halmstad    | 22%          | 5%            |
| Laholm BT | Våxtorp     | -32%         | -14%          |
| Laholm BT | Knäred      | -32%         | -14%          |
| Laholm BT | Helsingborg | 0%           | 0%            |

|                  |            |     |      |
|------------------|------------|-----|------|
| <b>Laholm BT</b> | Göteborg   | 1%  | 18%  |
| <b>Laholm BT</b> | Falkenberg | -1% | -15% |
| <b>Laholm BT</b> | Varberg    | 7%  | 1%   |

*BT=bussterminal*

---

#### 4.1.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

Laholms kommun var på en övergripande nivå positivt inställda till zonförslaget i sitt remissvar från 2019. Inga förändringar har gjorts i denna remissutgåva.

#### 4.2 KONSEKVENSER HALMSTADS KOMMUN

Resande inom Halmstad kommun står för 37 % av samtliga resor idag. Av dessa sker 19 % inom Halmstad stadszon och 18 % inom resterande del av kommunen.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens sex zoner. Zonen kring Halmstad och dess ytterområden inkluderar orter som idag inte ingår i stadszonen, - Vilshärad, Gullbrandstorp, Holm, Åled, Skedala och Eldsberga. Den uppenbara följden av detta är att dessa resenärer får ett sänkt pris för enkelbiljetter (oförändrat för periodbiljett vid bibehållna tillköp). För resenärer som reser inom kommunen och som idag har tre eller fler zoner till stadszonen ger förändringen oförändrat eller sänkt pris.

Resorna inom, till och från Halmstad står för totalt sett ca 47 % av alla resor.



Siffran i den rosa pratbubblan hänvisar till vilken princip för dubbel zontillhörighet som orten omfattas av, se kapitel 1.2.2.

#### 4.2.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR HALMSTAD KOMMUN

Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021). Priserna för periodbiljetter utgår från att de tillköp som Halmstad kommun idag gör bibehålls.

Prisförändringarna för resor över länsgräns utgår från nuvarande taxa hos grannlänerna. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänerna samt förändring av gränsavdrag (avdrag på biljettpris när två taxor adderas).

| Från              | Till              | Enkelbiljett | Periodbiljett |
|-------------------|-------------------|--------------|---------------|
| Halmstad stadszon | Halmstad stadszon | 0%           | 0%            |
| Halmstad RC       | Eldsberga         | -32%         | 0%            |
| Halmstad RC       | Oskarström        | 0%           | 0%            |
| Halmstad RC       | Laholm            | 22%          | 5%            |
| Halmstad RC       | Falkenberg        | 6%           | -7%           |
| Halmstad RC       | Haverdal          | 0%           | 0%            |
| Halmstad RC       | Helsingborg       | 9%           | 3%            |
| Halmstad RC       | Göteborg          | -2%          | 10%           |

RC=Resecentrum

#### 4.2.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

Halmstad kommun påpekade i remissvaret 2019 att priset mellan Halmstad-Laholm behövde ses över. Detta påpekande har inte kunnat hanteras inom förslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt. Utöver det har fler orter som i tidigare förslag inte ingick i stadszonen nu inkluderats. Delvis på grund av principerna för dubbel zontillhörighet.

Halmstad kommun hade även ett påpekande om konsekvenser för den särskilda kollektivtrafiken. Vad gäller detta hänvisas till avsnitt 3.3.

#### 4.3 KONSEKVENSER HYLTE KOMMUN

Resor inom Hylte kommun står för nästan 1 % av samtliga resor idag. Det mesta av resandet till och från Hylte sker mellan Hylte och Halmstad stadszon. Detta resande står för 1 % av det totala resandet.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av en zon jämfört med dagens fem zoner. Den uppenbara följden av detta är att samtliga resor inom kommunen har ett enhetligt pris. För den som tidigare reste mellan två och fem zoner innebär det en kraftig prissänkning medan den som reser inom en zon får ett oförändrat pris.

Resorna inom, till och från Hylte står totalt sett för 2% av alla resor.

#### 4.3.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR HYLTE KOMMUN

Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021).  
Prisförändringarna för resor över länsgräns utgår från nuvarande taxa hos grannlänerna. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänerna samt förändring av gränsavdrag (avdrag på biljettpris när två taxor adderas).

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

| Från      | Till           | Enkelbiljett | Periodbiljett |
|-----------|----------------|--------------|---------------|
| Hyltebruk | Halmstad       | -11%         | -15%          |
| Hyltebruk | Oskarström     | 0%           | -4%           |
| Hyltebruk | Laholm         | -13%         | -21%          |
| Hyltebruk | Smålandsstenar | -22%         | -11%          |
| Hyltebruk | Göteborg       | 1%           | 18%           |
| Hyltebruk | Falkenberg     | -14%         | -20%          |

#### 4.3.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

Hylte kommun angav i sitt remissvar från 2019 att arbetspendlingen är viktig för kommunen. Kommunen var därför positiv till att arbets- och studiependlingen får ett särskilt fokus i och med den nya zonstrukturen och att priserna för pendlare och långresenärer kan sänkas.

I remissvaret från 2019 tryckte man även på vikten av stationära försäljningskanaler inom kommunen. I februari i år lanserade Hallandstrafiken ett helt nytt biljettsystem där försäljningskanaler med självservice är av Hallandstrafiken de mest prioriterade kanalerna. I maj stod Hallandstrafikens app för 67% av all försäljning. Hallandstrafiken har för övrigt även avtal med återförsäljare (Coop) inom kommunen som erbjuder fullt sortiment

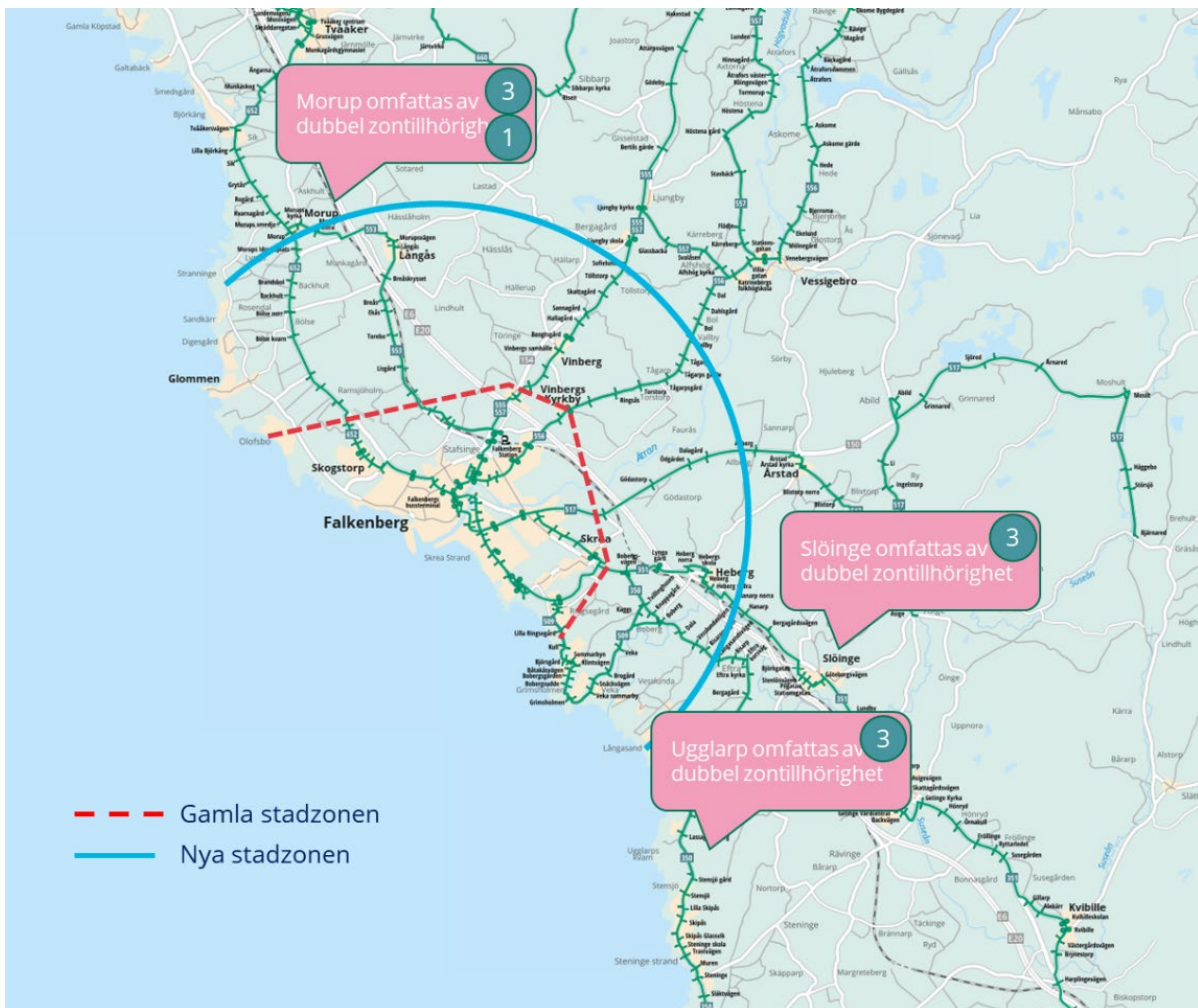
#### 4.4 KONSEKVENSER FALKENBERGS KOMMUN

Resor inom Falkenbergs kommun står för 8% av samtliga resor idag. Av dessa sker 2% inom nuvarande stadszon och 6% inom resterande del av kommunen. Cirka 3% av det totala resandet sker idag till Västra Götalandsregionen. Resandet mellan Falkenbergs stadszon och Varbergs stadszon står för 2% av det totala resandet. Ungefär 1/3 sker i riktning från Falkenberg och resterande 2/3 i motsvarande riktning.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens fem zoner. Zonen kring Falkenberg och dess ytterområden inkluderar orter som idag inte ingår i stadszonen, -

Glommen, Morup, Heberg, Långås och Grimsholmen. Den uppenbara följden av detta är att dessa resenärer får ett sänkt pris för enkelbiljetter (oförändrat för periodbiljett vid bibehållna tillköp). För resenärer som reser inom kommunen och som idag har tre eller fler zoner till stadszonen ger förändringen oförändrat eller sänkt pris.

Resorna inom, till och från Falkenberg står totalt sett för 14 % av alla resor.



*Siffran i den rosa pratbubblan hänvisar till vilken princip för dubbel zontillhörighet som orten omfattas av, se kapitel 1.2.2.*

#### 4.4.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR FALKENBERG KOMMUN

Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021). Priserna för periodbiljetter utgår från att de tillköp som Falkenberg kommun idag gör bibehålls. Prisförändringarna för resor över länsgräns utgår från nuvarande taxa hos grannlänerna. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänerna samt förändring av gränsavdrag (avdrag på biljettpris när två taxor adderas).

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

| Från                 | Till              | Enkelbiljett | Periodbiljett |
|----------------------|-------------------|--------------|---------------|
| <b>Fbg stadszon</b>  | Fbg stadszon      | 0%           | 0%            |
| <b>Falkenberg BT</b> | Ullared           | -18%         | 0%            |
| <b>Falkenberg BT</b> | Vinbergs samhälle | 0%           | 0%            |
| <b>Falkenberg BT</b> | Varberg           | 38%          | 11%           |
| <b>Falkenberg BT</b> | Halmstad          | 6%           | -7%           |
| <b>Falkenberg BT</b> | Göteborg          | 2%           | -6%           |
| <b>Falkenberg BT</b> | Glommen           | -32%         | 0%            |
| <b>Falkenberg BT</b> | Morup             | -32%         | 0%            |

*BT=bussterminal*

#### 4.4.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

Falkenbergs kommun uppmanade Hallandstrafiken i remissvaret från 2019 att se över prisökningen mellan Falkenberg och Varberg. Enligt Falkenbergs kommun är höjningen oproportionell i förhållande till övriga prisjusteringar.

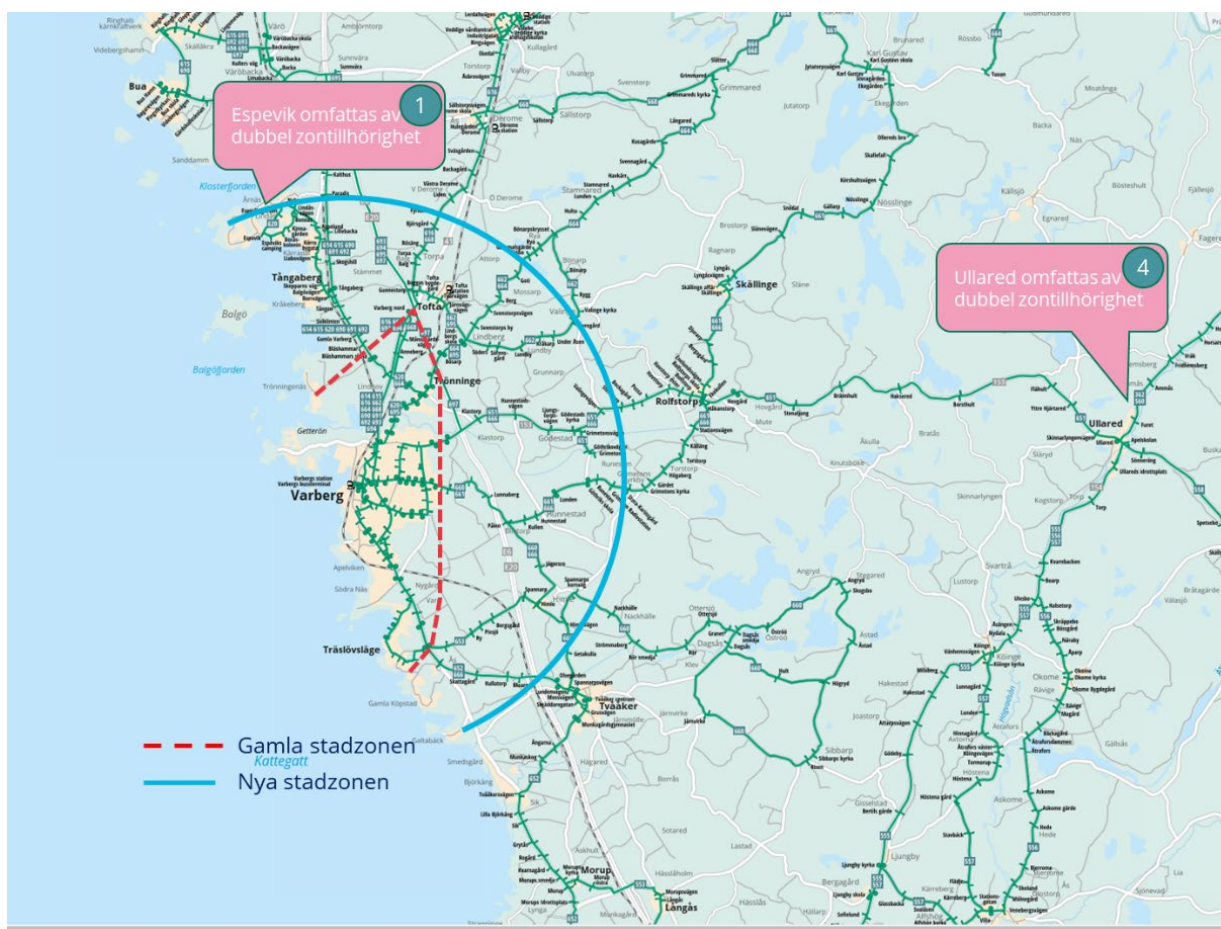
Prissättningen mellan Varberg och Falkenberg har inte kunnat hanteras inom förslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Varberg, Falkenberg och Halmstad är helt lika.

#### 4.5 KONSEKVENSER VARBERGS KOMMUN

Resor inom Varbergs kommun står för 9 % av samtliga resor idag. Av dessa sker knappt 5 % inom Varbergs nuvarande stadszon och 4 % inom resterande del av kommunen. Ca 9 % av det totala resandet i Halland sker från Varberg till Västra Götalandsregionen. Resandet mellan Falkenberg stadszon och Varbergs stadszon står för 2% av det totala resandet. Ungefär 2/3 sker i riktning från Varberg och resterande 1/3 i motsvarande riktning.

Kommunen består i den nya zonstrukturen av två zoner jämfört med dagens fem zoner. Zonen kring Varberg och dess ytterområden inkluderar orter som idag inte ingår i stadszonen, - Lindås, Kärradal, Tofta, Himle, och Tångaberg. Den uppenbara följden av detta är att dessa resenärer får ett sänkt pris för enkelbiljetter (oförändrat för periodbiljett vid bibehållna tillköp). För resenärer som reser inom kommunen och som idag har tre eller fler zoner till stadszonen ger förändringen oförändrat eller sänkt pris.

Resorna inom, till och från Varberg står totalt sett för 21 % av alla resor.



Siffran i den rosa pratbubblan hänvisar till vilken princip för dubbel zontillhörighet som orten omfattas av, se kapitel 1.2.2.

#### 4.5.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR VARBERG KOMMUN

Prisförändringar till följd av åtta-zonförslaget angivna i % utifrån nuvarande taxa (2021). Priserna för periodbiljetter utgår från att de tillköp som Varberg kommun idag gör bibehålls.



Prisförändringarna för resor över länsgräns utgår från nuvarande taxa hos grannlänerna. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänerna samt förändring av gränsavdrag (avdrag på biljettpris när två taxor adderas).

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

| Från                    | Till             | Enkelbiljett | Periodbiljett |
|-------------------------|------------------|--------------|---------------|
| <b>Varberg stadszon</b> | Varberg stadszon | 0%           | 0%            |
| <b>Varberg BT</b>       | Ullared          | -18%         | 0%            |
| <b>Varberg BT</b>       | Tvååker          | 34%          | 0%            |
| <b>Varberg BT</b>       | Tångaberg        | -32%         | 0%            |
| <b>Varberg BT</b>       | Halmstad         | 11%          | -9%           |
| <b>Varberg BT</b>       | Göteborg         | -5%          | -3%           |
| <b>Varberg BT</b>       | Falkenberg       | 38%          | 11%           |
| <b>Varberg BT</b>       | Veddige          | 0%           | 0%            |

BT=bussterminal

#### 4.5.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

Varberg kommun påpekade i remissvaret 2019 vikten av att avgränsningen av stadszonen inte begränsar utbyggnaden av bostäder i anslutning till Varbergs tätort i t.ex. Gamla Köpstad. I förslaget ingår det beskrivna området i stadszonen. Kommunen påpekade även möjligheten till enhetstaxa för andra biljetter än periodbiljetter, vilket är möjligt.

I övrigt har Hallandstrafiken inte kunnat möta upp önskemålet om att även Tvååker ska ingå i zonförslaget. Tvååker ligger med marginal utanför stadszonen och omfattas inte av någon av principerna för dubbel zontillhörighet. Det är dock viktigt att påpeka att boende i Tvååker, som pendlar till stadszonen, omfattas av dagens enhetstaxa för periodbiljetter, vilket är linje med Hallandstrafikens uppdrag att erbjuda bra förutsättningar för arbets- och studiependling.

Även uppmaning till att se över prissättningen mellan Varberg och Falkenberg har inte kunnat hanteras inom förslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Varberg, Falkenberg och Halmstad är helt lika.

#### 4.6 KONSEKVENSER KUNGSBACKA

Dagens tre zoner inom Kungsbacka exkluderas ur zonförslaget och istället tillämpas Västtrafiks nuvarande zonstruktur för biljetter sålda hos Hallandstrafiken. Idag säljs ca 80% av alla biljetter för resor inom eller till/från Kungsbacka via Västtrafiks försäljningskanaler. Genom att endast tillämpa Västtrafiks taxa för Kungsbacka blir prissättningen identisk inom respektive biljettsystem för resor mellan våra respektive trafikområden, vilket på grund av överlappande zonstrukturer ej är möjligt idag.

Förändringen är i linje med Samverkansavtal mellan Hallandstrafiken och Västtrafik (2012) där det bland annat framgår att Kungsbacka ska omfattas av Västtrafiks biljetter och villkor.

Resor från Kungsbacka till orter söder om Kungsbacka påverkas av zonförslaget, på samma sätt som för resor till eller från grannlänens trafikområden.

Det gränsavdrag som idag ges av Hallandstrafiken för resor till Västra Götalandsregionen kommer Kungsbacka att omfattas av.



Hallandstrafiken

# ZONFÖRSLAG ÅTTA ZONER



## KUNGSBACKA KOMMUN

1

---

"Kungsbacka kommun är positiva till förslaget i sin helhet...//."

*Kommentar: Det är glädjande att Kungsbacka kommun, likt Varberg, Falkenberg, Hylte och Laholm, ställer sig positiva till förslaget.*

Åtgärd: Nej

2

---

"Kungsbacka kommun har två olika zonstrukturer beroende på var biljetten är köpt: antingen hos Hallandstrafiken eller hos Västtrafik. Dessa två zonstrukturer bidrar till att det uppstår skillnader i prissättning av resor i Kungsbacka och vid genomfartsresor. Här anser vi att Hallandstrafiken och Västtrafik måste arbeta vidare på en lösning så att dessa skillnader fasas ut så snart som möjligt."

*Kommentar: Zonförslaget bygger bland annat på att Kungsbacka kommun inte längre kommer prissättas av Hallandstrafiken, dvs Kungsbacka kommun kommer inte omfattas av Hallandstrafikens zonstruktur. Vid resor inom Kungsbacka eller från Kungsbacka till övriga Halland eller till Västra Götalandsregionen kommer Hallandstrafiken i stället helt och hållet tillämpa Västtrafiks prissättning av Kungsbacka. Detta innebär att kund betalar samma pris för sin resa oavsett av vem, Hallandstrafiken eller Västtrafik, som kund köper sin biljett.*

Åtgärd: Nej

## VARBERGS KOMMUN

1

"Varbergs kommun är alltjämt generellt sett positiv till åtgärden att minska antalet zoner. Det ger ett enklare, tydligare och mer transparent prissystem."

*Kommentar: Det är glädjande att Varbergs kommun, liksom Kungsbacka, Falkenberg, Hylte och Laholm, ställer sig positiva till förslaget.*

Åtgärd: Nej

2

"Varberg kommun är positiv till att stadszonen i sin nya form omfattar alla utbyggnadsområden i anslutning Varbergs ort."

*Kommentar: Att inkludera fler utbyggnadsområden i stadszonen var ett påpekande från Varbergs kommun vid förra remissrundan april 2019. I nuvarande förslag har stadszonen i Varbergs kommun utökats till en radie om 10 km från bussterminalen, vilket bidragit till att fler orter inkluderats i stadszonen. Detta gäller även utbyggnadsområden såsom Gamla Köpstad.*

Åtgärd: Nej

3

"Kommunen påpekade även möjligheten till enhetstaxa för andra biljetter än periodbiljetter. Detta är möjligt enligt Hallandstrafiken vilket välkomnas av Varbergs kommun. Kommunen önskar emellertid en utveckling där enhetstaxa i en kommunzon är en lösning som inte tillköps utan ingår i grundutbudet."

*Kommentar: Det är möjligt att göra tillköp för att kunna erbjuda enhetstaxa för samtliga biljetter. Däremot är det inte utifrån dagens förutsättningar möjligt att erbjuda enhetstaxa utan tillköp. I förslaget redogör Hallandstrafiken för konsekvensen av att vi endast använder oss av respektive kommun som zongräns. I zonförslaget är detta benämnt som ABCDE-förslaget. Det alternativa zonförslaget skulle innebära att enzons-priset för enkelbiljetter måste höjas med ca 50% för bibehållna biljettintäkter. För resor från landsbygd till tätort hade förslaget inneburit en ökning med 24 - 102 % (beroende på avstånd till centralort). Det alternativa förslaget har en marginell påverkan på periodbiljetter.*

Åtgärd: Nej

4

"I övrigt har Hallandstrafiken inte kunnat möta upp önskemålet om att även Tvååker ska ingå i zonindelingsförslagets stadszon för Varberg. Tvååker ligger enligt Hallandstrafiken med marginal utanför stadszonen och omfattas inte av någon av principerna för dubbel zontillhörighet. Hallandstrafiken påpekar förvisso att boende i Tvååker, som pendlar till stadszonen, omfattas av dagens enhetstaxa för periodbiljetter, vilket är linje med uppdraget att erbjuda bra förutsättningar för arbets- och studiependling. Varbergs kommun kvarstår dock i sin kritik av att enkelbiljettens pris ökar påtagligt och menar även fortsatt att det har en negativ effekt på kollektivtrafikresandet som alternativ på en ort som växer kraftigt de närmaste åren."

*Kommentar: Tvååker ligger utanför stadszonen och omfattas inte av någon av principerna för dubbel zontillhörighet. Principerna för dubbel zontillhörighet baseras på generella förutsättningarna där varje kommun likställs. Det i sin tur kan leda till att vissa kommuner uppfattar det som att reserelationer inte tas i beaktande då de inte omfattas av någon av principerna för dubbel zontillhörighet. Att göra undantag från principerna innebär att de urholkas och att enkelhet i zonstrukturen försämras.*

*Möjligheten kvarstår för Varbergs kommun att erbjuda tillköp av samtliga biljetter, vilket innebär enhetstaxa inom kommunen, även för enkelbiljetter.*

Åtgärd: Nej

5

*"Inte heller prissättningen mellan Varberg och Falkenberg har kunnat hanteras inom förslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Varberg, Falkenberg och Halmstad är helt lika. Detta är mer problematiskt eftersom det innebär en prishöjning för resenärer med enkelbiljett och periodkort, även prishöjningen på periodkort är mindre än för enkelbiljett. Varbergs kommun vill därför åter framföra oron det relativa korta avståndet mellan Varberg och Falkenberg kan göra att fler väljer bilen framför kollektivtrafik."*

*Kommentar: Prissättningen mellan Varberg och Falkenberg går inte att särskilja från zonförslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Varberg, Falkenberg och Halmstad är helt lika. Förslaget syftar till att förenkla och tillgängliggöra kollektivtrafiken genom få undantag samt en enkel och enhetlig zonstruktur, vilket Varbergs kommun påpekar är positivt.*

*Förslaget medför att vissa blir vinnare och andra får betala mer för sitt resande än idag. Att byta zonstruktur innebär förändringar. Förslaget som helhet innebär på en övergripande nivå att ca 70% får oförändrat eller sänkt pris jämfört med idag. Att alla resenärer skulle gynnas av en ny zonstruktur är inte möjligt såvida priset för en biljett inte sänks markant.*

Åtgärd: Nej

6

*"I sin skrivelse lyfter Hallandstrafiken också att den förändrade zonindelning även kommer att påverka prissättningen på färdtjänsten. Detta ska dock inte påverka kommunens kostnader för färdtjänst. Varbergs kommun menar att det måste följas upp nogsamt då kommunerna redan har mycket höga kostnader för färdtjänsten och årliga kostnadsökningar. En administrativ förändring av det här slaget får inte bidra till att dessa ökar ytterligare."*

*Kommentar: Hallandstrafiken har inga andra åsikter än att den nya zonstrukturen bör gälla även färdtjänsten då det följer nuvarande riktlinjer och bibehåller en princip om att taxan inte ska skilja sig åt mellan om man är kund i den allmänna kollektivtrafiken eller resenär inom färdtjänsten. Ett beslut gällande färdtjänsten ligger dock inte hos Hallandstrafiken AB utan behöver ske mellan Region Halland och de Halländska kommunerna i dialog.*

*Åtgärd: Hallandstrafiken AB har inget eget mandat eller beslutanderätt över denna fråga utan gemensam dialog och utredning pågår mellan Region Halland, Hallandstrafiken AB och de Halländska kommunerna.*



## FALKENBERGS KOMMUN

1

"Falkenbergs kommun ställer sig positiv till Hallandstrafikens utvecklingsarbete för att förenkla och anpassa kollektivtrafikens zonstruktur till dagens resandemönster. Detta för att skapa en kundvänlig och attraktiv kollektivtrafik, där vi ser att förslaget på flera sätt främjar de målsättningar som finns i kommunens översiktsplan. Bland annat om goda kommunikationer till utpekade knutpunkter, serviceorter och noder. Men också för att främja kollektivtrafikresandet vid landsbygdsorter som med förslaget om ny zonstruktur får ett enklare system och i viss utsträckning minskade biljettpriiser."

*Kommentar: Det är glädjande att Falkenbergs kommun, liksom Varberg, Kungsbacka, Hylte och Laholm, ställer sig positiva till förslaget.*

Åtgärd: Nej

2

"Kommunen ser dock med oro på prishöjningen mellan Falkenberg och Varberg. Kommunen är införstådd med principen om likvärdig prissättning. Stråket mellan Falkenberg – Varberg är dock viktigt för arbets- och studiependling såväl som för resor av annan karaktär. Den markanta ökningen bör därmed utredas och konsekvensbeskrivas. Detta med hänsyn till att bilen med förhöjda priser riskerar att bli ett starkt konkurrenskraftigt alternativ."

*Kommentar: Prissättningen mellan Falkenberg och Varberg går inte att särskilja från zonförslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Falkenberg, Varberg och Halmstad är helt lika. Förslaget syftar till att förenkla och tillgängliggöra kollektivtrafiken genom få undantag samt en enkel och enhetlig zonstruktur, vilket Falkenbergs kommun påpekar är positivt.*

*Förslaget medför att vissa blir vinnare och andra får betala mer för sitt resande än idag. Att byta zonstruktur innebär förändringar. Förslaget som helhet innebär på en övergripande nivå att ca 70% får oförändrat eller sänkt pris jämfört med idag. Att alla resenärer skulle gynnas av en ny zonstruktur är inte möjligt såvida priset för en biljett sänks markant.*

Åtgärd: Nej

3

"För att vidare kunna utläsa vad konsekvenserna blir för kommunens invånare bör likaså procenttal redovisas lokalt och inte bara utifrån det totala resandet i hela Halland. Detta för att kunna utläsa hur stor andel av kommunens invånare som kommer att påverkas av prisförändringar och hur dessa är fördelade."

*Kommentar: Andelarna som presenteras i förslaget baseras på det totala resandet i Halland men visar även på fördelningen inom kommunen. Falkenbergs kommun står för 7,5% av det totala resandet, varav 1,9% sker inom stadszonen, det innebär ca 25% av resandet inom Falkenbergs kommun sker inom stadszonen. Resterande avser övriga resor inom kommunen.*



Åtgärd: Nej

4

---

”Grunderna för egenavgiften inom färdtjänsten anger att taxan ska följa den allmänna kollektivtrafiken. Hallandstrafiken har inget eget mandat eller beslutanderätt men menar att den nya zonstrukturen borde gälla även för färdtjänsten. Eftersom kommunen är kostnadsbärare av den särskilda kollektivtrafiken dvs. färdtjänst, sjukresor och skolskjuts bör vidare utredning och dialog med Region Halland och Hallandstrafiken äga rum innan ett sådant beslut tas.”

*Kommentar: Hallandstrafiken har inga andra åsikter än att den nya zonstrukturen bör gälla även färdtjänsten då det följer nuvarande riktlinjer och bibehåller en princip om taxan inte ska skilja sig åt mellan om man är kund i den allmänna kollektivtrafiken eller resenär inom färdtjänsten. Ett beslut gällande färdtjänsten ligger dock inte hos Hallandstrafiken AB utan behöver ske mellan Region Halland och de Halländska kommunerna i dialog.*

*Åtgärd: Hallandstrafiken AB har inget eget mandat eller beslutanderätt över denna fråga utan gemensam dialog och utredning pågår mellan Region Halland, Hallandstrafiken AB och de Halländska kommunerna.*



## HALMSTAD KOMMUN

1

"Halmstads stadszon är stor och rymmer hela linjenätet för stadstrafik, där Vilshärad har dubbel zontillhörighet. Detta är ett stort framsteg i förenkling av resan inom tätortstrafiken. Planerade stadsnära utbyggnad enligt granskningsförslaget till översiktsplan kommer också att rymmas inom stadszonen.

- Halmstads större stadszon är positiv, förenklar resan i tätorten."

*Kommentar: Det är glädjande att Halmstad kommun ser positivt på den utökade stadszonen samt den förenkling som dubbel zontillhörighet ger.*

Åtgärd: Nej

2

"Dubbel zontillhörighet är i praktiken en liten extra zon, det blir inte enklare."

*Kommentar: Ur ett kommunikativt perspektiv hade skarpa zongränser varit att föredra. Dubbel zontillhörighet innebär inte en extra zon som är prispåverkande. Vanligtvis används dubbelzontillhörighet för att mjuka upp den skarpa linjedragning som en zongräns utgör. För en ort som ligger strax intill en zongräns och har jämförbar pendling åt bägge håll innebär en skarp gräns att kunder som pendlar åt ett håll betalar mer än kunder som reser åt andra hållet. Dubbel zontillhörighet benämns ibland även som "omlottzon", vilket förtydligar praktiken av dubbel zontillhörighet.*

*Exempel; Eldsberga ligger i förslaget utanför stadszonen i Halmstad och tillhör zon 830, men omfattas även av zon 831 och har därmed dubbel zontillhörighet. Vid resa från Eldsberga till Halmstad ges giltighet inom hela 831. Då ges inte giltighet inom 830. Vid resa till exempelvis Laholm ges giltighet inom hela 830 (samt att kund även betalar för Laholm, dvs zon 820). Då ges inte giltighet inom 831.*

*För att exemplifiera med dagens zonstruktur kan nämnas de förändringar som gjordes för Trönninge i december 2020. Trönninge tillhörde innan dess zon 831, men fick dubbel zontillhörighet när orten även inkluderades i zon 830 (stadszonen Halmstad i nuvarande zonstruktur).*

Åtgärd: Nej

3

"Dubbel zontillhörighet har otydligheter och skapar lokala undantag som inte bidrar till den enkla struktur vi vill uppnå. I dag har vi dubbel zontillhörighet på en hållplats, i detta förslag ges dubbel zontillhörighet till grupper av hållplatser/orter. Dessa otydligheter leder till ett antal frågetecken.

- Vad är en ort och vilka hållplatser ingår i orterna som har dubbel zontillhörighet?
- Tönnersjö har dubbel zontillhörighet, gäller det hela linje 319?



- Dubbel tillhörighet för Eldsberga är angivet för linje 314. Gäller det även linje 324?
- Steninge har dubbel tillhörighet, så även Ugglarp. Gäller det alla hållplatser däremellan?
- Getinge har dubbel tillhörighet, så även Slöinge. Gäller det alla hållplatser däremellan?
- Med ökad kostnad för ny zon kommer vi att få fler resenärer som cyklar eller kör till närmsta zongräns, behovet av säker pendlarparkering kommer att öka på vissa orter."

*Kommentar: Den dubbla zontillhörigheten avser alla linjer som trafikerar hållplatser inom ett område som omfattas av två zoner.*

*Den dubbla zontillhörigheten ger inte ett högre pris, utan tvärtom. Utan dubbel zontillhörighet skulle ett betydande antal resenärer i vissa orter strax utan för en zongräns få högre biljettpris jämfört med de som bor strax innanför en zongräns.*

*Dubbel zontillhörighet bidrar till att hantera just problematiken som nämns i sista punkten. Kunder som bor intill en skarp gräns påverkas inte och därmed finns inte ett behov av att ta sig till nästa zon med cykel eller bil. Dubbel zontillhörighet innebär inte en extra zon som är prispåverkande.*

*Se även kommentar punkt 2.*

*Åtgärd: Nej*

4

---

*"Kommunala tillköp ger olikheter som försvagar sambanden mellan zon och taxa, inte enklare."*

*Kommentar: Halmstad kommun har rätt i sak, men tillköpet av periodbiljetter är något kommunen själva förfogar över.*

*Åtgärd: Nej*

5

---

*"Resenärer utanför "starka stråk" och mellan kommuner skall inte missgynnas, bara för att här finns färre resenärer. Till exempel zontillhörighet vid kommungräns, linje 323, 324 och 401. Samt zontillhörighet vid stadszongräns, linje 316 och 318."*

*Kommentar: Principerna för dubbel zontillhörighet är redovisade på en principiell nivå i förslaget Fler hållplatser än vad som i förslaget omfattas av dubbel zontillhörighet kan komma att omfattas av dessa.*

*Åtgärd: En översyn kommer att ske.*

6

---

*"Prissättningen för resor till/från Laholm blir olycklig."*



*Kommentar: Prissättningen mellan Halmstad-Laholm går inte att särskilja från zonförslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Falkenberg, Varberg och Halmstad är helt lika. Dessutom likställs Hylte och Laholms kommun då dessa inte har en stadszon. Förslaget syftar till att förenkla och tillgängliggöra kollektivtrafiken genom få undantag samt en enkel och enhetlig zonstruktur.*

*Förslaget medför att vissa blir vinnare och andra får betala mer för sitt resande än idag. Att byta zonstruktur innebär förändringar. Förslaget som helhet innebär på en övergripande nivå att ca 70% får oförändrat eller sänkt pris jämfört med idag. Att alla resenärer skulle gynnas av en ny zonstruktur är inte möjligt såvida priset för en biljett sänks markant.*

Åtgärd: Nej

## HYLTE KOMMUN

1

”Sammanfattningsvis konstateras att Hylte kommuns remissvar har beaktats av Hallandstrafiken och Hylte kommun har inget att erinra mot det nya förslaget till zonstruktur.”

*Kommentar: Det är glädjande att Hylte kommun, likt Varberg, Falkenberg, Kungsbacka och Laholm, ställer sig positiva till förslaget. Hallandstrafiken noterar inga påpekande i Hylte kommuns yttrande.*

Åtgärd: Nej

## LAHOLMS KOMMUN

1

”Kommunstyrelsen ställer sig positiv till förslaget om ändrad zonindelning. Förslaget innebär att det blir enklare och tydligare vid resor inom den egna kommunen, men även till de andra halländska kommunerna och andra regioner. Förändringen kan även locka fler till att resa med kollektivtrafiken framöver i och med att zonstrukturen blir tydligare.”

*Kommentar: Det är glädjande att Laholms kommun, likt Varberg, Falkenberg, Hylte och Kungsbacka, ställer sig positiva till förslaget. Hallandstrafiken noterar inga påpekande i Laholm kommuns yttrande.*

Åtgärd: Nej

#### ÖVRIGA REMISSVAR – GULLBRANDSTORPS SAMHÄLLSFÖRENING

1

"Gullbrandstorps samhällsförening ser positivt på förslaget då vår bygd kommer att inkluderas i stadszonen."

*Kommentar: Glädjande att Gullbrandstorps samhällsförening ser positivt på förslaget.*

*Åtgärd: Nej*

#### ÖVRIGA REMISSVAR – KOMMUNALA PENSIONÄRSRÅDET (KPR)

1

"Samråds och informationsutskottet vill efter granskning av handlingarna framföra följande synpunkter:

- Varje kommun ska motsvara en zon istället för som det nu är föreslagit med att vissa kommuner är 2 zoner."

*Kommentar: I förslaget redogör Hallandstrafiken för konsekvensen av att vi endast använder oss av respektive kommun som zongräns. I zonförslaget är detta benämnt som ABCDE-förslaget. Det alternativa zonförslaget skulle innebära att enzons-priset för enkelbiljetter måste höjas med ca 50% för bibehållna biljettintäkter. För resor från landsbygd till tätort hade förslaget inneburit en ökning med 24 - 102 % (beroende på avstånd till centralort). Det alternativa förslaget har en marginell påverkan på periodbiljetter.*

*Åtgärd: Nej*