

HALLANDSTRAFIKEN AB
Styrelsen

PROTOKOLL
Sammanträdesdag
2018-09-14

Tid	13.00-17.00	
Plats	Hallandstrafikens kansli, Holgersgatan 29, Falkenberg	
Omfattning	§§ 67 - 83	
Beslutande	Gösta Bergenheim Per Stané Persson Ingemar Johansson Magnus Ackerot Tove Bergman Tommy Rydfeldt Catharina Berghorn Tore Johansson	ordförande v. ordförande
Arbetstagar- representant	Karolina Eliasson	
Övriga Närvarande	Andreas Almquist Karin Bernhardt Engström Daniel Modiggård	VD ekonomichef trafikchef

§ 67
Mötets öppnande

Ordföranden hälsade deltagarna välkomna och förklarade mötet öppnat.

§ 68
Val av justerare

Till att jämte ordföranden justera dagens protokoll utsågs Per Stané Persson.

§ 69
Godkännande av dagordningen

Utsänd dagordning godkändes.

§ 70 Rapporter

VD-rapport

Publishingpriset. Hallandstrafiken är nominerad för sin förfilm och vinnare offentliggörs den 7 november.

Designmanual. Redovisades en ny designmanual för bussar, logotyp, hållplatser, brevpapper, Powerpoint mallar och annonser etc., som ska gå med ut i upphandlingen.

Krösatåg. I maj beslutade Förvaltningsrätten att upphandlingen ska göras om. Beställaren har överklagat till högsta instans, Högsta Förvaltningsdomstolen. Ny upphandling förbereds.

Tågkompaniet har tilldelats uppdrag efter genomförd direktupphandling. Även direktupphandling är överklagad till Förvaltningsrätten.

Bussbuller. Miljöförvaltningen har mottagit klagomål på buller sedan hållplatsen vid Österskans flyttats till Strandgatan. Miljönämnden föreslås besluta att klagomålet är obefogat, men hänsyn till ljudnivån, med tillägg att Kommunen i samband med detaljplanering vid omvandling av Österskans ska pröva ifall hållplats kan placeras på annan plats än Strandgatan.

Stena Line. Färjelinjen flyttas från Varberg till Halmstad, trafikstart oktober 2019. Parterna för diskussion om eventuellt tillköp av busstrafik till/från färjetterminalen. Hallandstrafiken föredrar att arbeta in trafiken i ordinarie trafik i Kollektivtrafikplan 2020.

Avtalsstart Taxi 1 juli 2018. Information lämnades om hur trafikstarten i juli gått. All trafik upphandlades i samma avtal (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts). Rättidigheten i juli var 94%, vilket får anses bra med tanke på nya avtal.

Statistik

Följande statistik redovisades:

Försäljningsstatistik totalt 2013-201808 (aug. prel.) (bilaga).

Resandeutveckling allmän kollektivtrafik t o m 201807 (bilaga).

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna informationen.

§ 71 Öresundståg

Information lämnades om att avtal har tecknats mellan Danska Transportministeriet och Region Skåne. Kustbanan kopplas från Öresundståg från tågplan 2023.

Information lämnades om att man söker EU-bidrag för PIS och WiFi (Transitio).

Information lämnades om att tre tågsätt är levererade i uppdragsprojektet. Förseningar upplevs, men kvalitet prioriteras.

Information lämnades om att upphandling av WiFi är avslutad och Nomad/Alstom har tilldelats kontraktet.

Information lämnades om upphandling av ERTMS av svenska ägarna. Ansökan om EU-bidrag är gjord, som Transitio håller ihop.

Information lämnades om upphandling av Trafik och Underhåll, som presenterades för marknaden i juni. Anbud in december 2018.

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna informationen.

§ 72 **Månadsrapport**

Redovisades en månadsrapport för perioden januari-juli 2018 (bilaga).

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna informationen

§ 73 **Upphandling 2020**

Principiella frågor och områden i förfrågningsunderlaget gicks igenom.

Per Stané Persson yrkade att förfrågningsunderlaget också skall innehålla krav på övertagande av personal.

Gösta Bergenheim yrkade bifall till det utsända förslaget.

Ordförande ställde proposition på de båda förslagen och fann att styrelsen Beslutade i enlighet med det utsända förslaget

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna redovisade förslag till förfrågningsunderlag för Upphandling 2020.

§ 74 **Sydtaxa 2.0**

Information lämnades om Sydtaxeavtalet 2.0, som reglerar biljettsortiment (4 st olika biljettslag) och villkor för resor över länsgräns i södra Sverige. Ingående län: Skåne (inkl. Danmark), Halland, Kronoberg, Blekinge, Kalmar och Jönköping. Västtrafik kommer att stå utanför Sydtaxeavtalet tills vidare.

Sydtaxan genomförs i alla kanaler december 2019.

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna informationen

§ 75 **Nytt betalsystem, sortiment och zonstruktur**

Information lämnades om planerna för nytt Betalsystem och sortiment.

Information lämnades om nuvarande zonstruktur och den nya zonstrukturen, med färre zoner, som ligger som förslag.

Information lämnades om tidsplan för införande med önskat beslut januari 2019, med införande december 2019.

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna informationen

§ 76 Budget 2019

Redogjordes för uppdaterat utkast av Budget 2019 inför beslut om taxejustering.

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna informationen

§ 77 Kollektivtrafikplan 2019

Redogjordes för förslaget till Kollektivtrafikplan 2019 utblick 2020-2021.

Yrkande Tove Bergman: Att kapitel 5 Kommande aktiviteter 2019-2021 kompletteras med följande text:

"Hallandstrafiken kommer inför Kollektivtrafikplan 2020 att undersöka möjligheterna att låta sammanlagt hälften av Öresundstågsturerna stanna vid stationen i Åsa."

Ordföranden ställde proposition på bifall eller avslag och fann att yrkandet avlogs.

Yrkande från Tommy Rydfeldt:

Att uppdra åt VD att inför kollektivtrafikplan 2020 hos Trafikverket, i samråd med Skånetrafiken och Västtrafik, ansöka om att samtliga turer med Öresundståg, som går utanför rusningstrafik, får ett uppehåll i Åsa.

Att uppdra åt presidiet att samråda med regionstyrelsens tillväxtutskott, samt

Att slutlig ställning i frågan tas när styrelsen behandlar kollektivtrafikplanen i juni 2019.

Ordförande ställde proposition på bifall eller avslag och fann att styrelsen avlog yrkandet.

Styrelsen beslöt ...
... att fastställa Kollektivtrafikplan 2019 med utblick 2020-2021 i enlighet med redovisat förslag (bilaga).

§ 78 Taxejustering december

Redovisades två förslag till taxejustering, där båda ger c:a 12 mkr i ökade intäkter.

Styrelsen beslöt ...
... att genomföra prisjustering enligt förslag 1, som ger en höjning på enkel-Biljetter med i genomsnitt 2,7 % och periodbiljetter på mellan 1,6 och 3,7 % (bilaga).

§ 79 Långsiktig plan för tidtabellskiften

Information lämnades om vad som gäller när byten av tidtabellerna sker i juni och augusti.

Styrelsen beslöt ...
... att Hallandstrafiken ansluter sig till Samtrafikens plan för gemensamma tidtabellskiften för tåg- och busstrafik i Sverige (bilaga).
... att i övrigt godkänna informationen.

§ 80**Antikorruptionspolicy, visseblås**

Information lämnades om att Region Halland infört en Visselblåsartjänst, enligt antagen Antikorruptionspolicy och information om tjänsten ligger ute på Hallandstrafikens hemsida.

Styrelsen beslöt ...
... att godkänna informationen.

§ 81**Anmälningar**

Följande ärenden anmäldes och lades till handlingarna

- a. Presidium protokoll 2018-04-20, 2018-06-04.
- b. Remisser, yttranden (bilaga)

Styrelsen beslöt ...
... att bilägga anmälningarna till protokollet.

§ 82**Övrigt**

Under övrigt föreslog Tommy Rydfeldt:
"Att uppdra åt VD att undersöka möjligheten att dagtid/kvällstid, utanför rusningstrafik, samt helger trafikera sträckan Varberg-Kungsbacka t/r med Västtåg med stopp i Åsa, Kungsbacka och Mölndal.

Att pröva trafik varje timma och varannan timma dagtid/kvällar och varannan timme helger, samt

Att ta fram en kalkyl över vad sådan trafik skulle kosta."

Styrelsen beslutade bifalla förslaget.

Under övrigt diskuterades på initiativ från Ingemar Johansson namnfrågan på de tåg som trafikerar Varberg-Göteborg. VD tar med sig den frågan till framtida diskussioner med Västtrafik.

§ 83**Mötets avslutande**

Ordföranden tackade deltagarna och önskade trevlig helg.

Vid protokollet

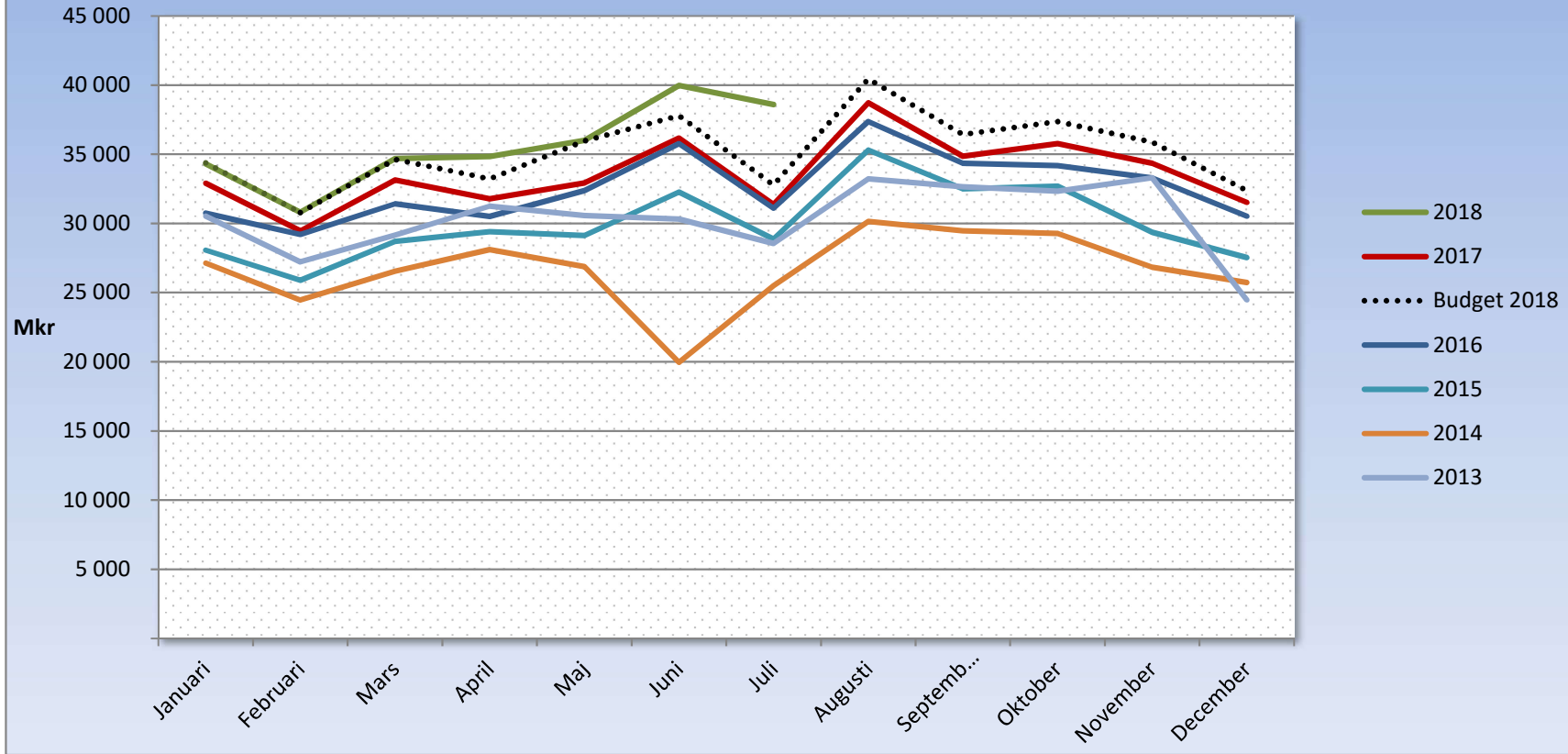

Karin Bernhardt Engström

Justeras


Gösta Bergenheim


Per Stané Persson

Försäljningsstatistik Hallandstrafiken 2013-2018





Månadsrapport juni/juli 2018

Hallandstrafiken

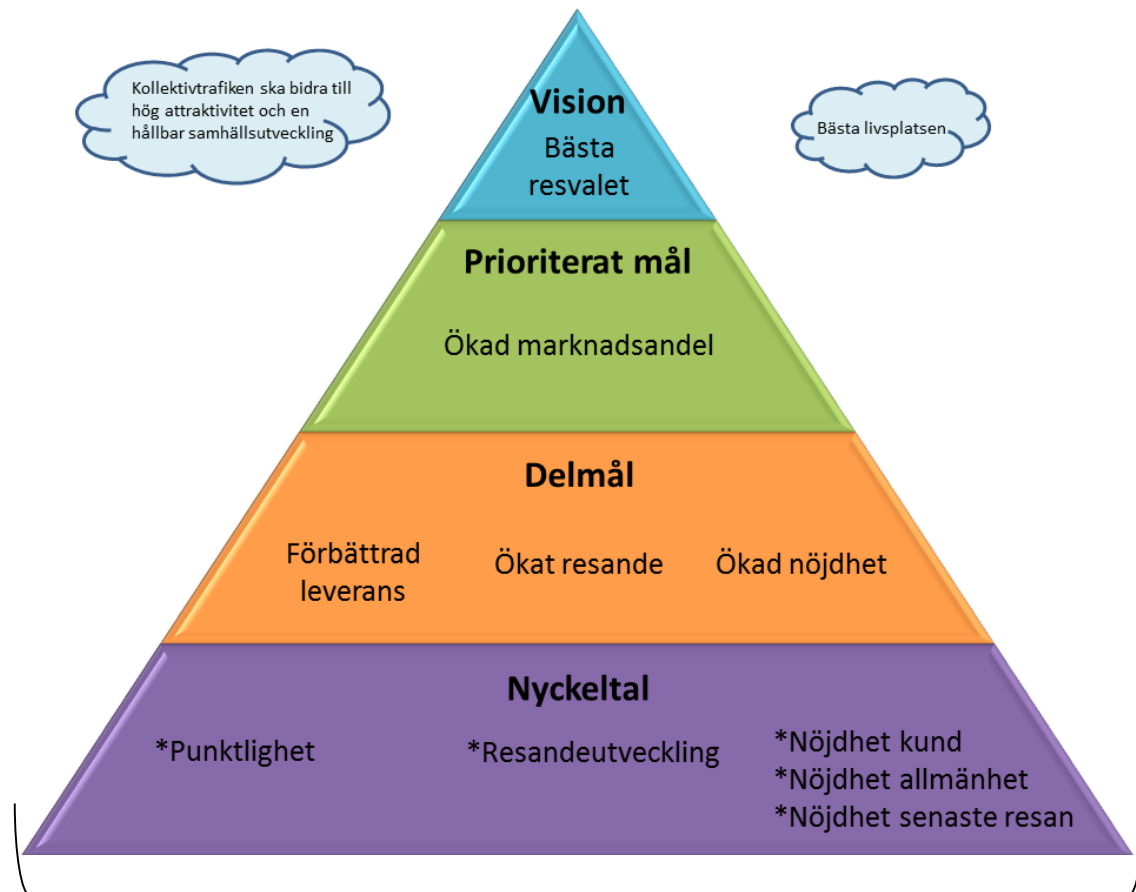
Ett bolag inom Region Halland

KORT OM MÅNADSRAPPORT

Pyramiden visar Hallandstrafikens målbild med visionen Bästa resvalet med koppling till regionala styrdokument. Prioriterat mål är ökad marknadsandel samt med tillhörande delmål om förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet.

Nyckeltalen kopplar an till uppsatta mål med löpande uppföljning i denna månadsrapport. I Kollektivtrafikplan sätts målnivå för respektive år och nyckeltal enligt tabellen under pyramiden.

Månadsrapporten publiceras kring den 20:e varje månad, undantagsvis för juni/juli som behandlas i samma månadsrapport.



Nyckeltal	Utfall 2017	Mål för nyckeltal 2018	Mål för nyckeltal 2019
Marknadsandel*	16,6%	17,0%	17,5%
Resandeutveckling	+5,1%	+5,0%	+5,0%
Nöjdhet*			
• Kund	60,6%	70,0%	80,0%
• Allmänhet	51,9%	60,0%	70,0%
• Senaste resan	79%	85,0%	90,0%

Snabbkoll juni/juli 2018

Marknadsandel



Marknadsandelen har fortsatt en positiv trend och närmar sig målet för 2018.

Resandeutveckling



Resandet pekar fortsatt uppåt, t.o.m. juli månad har resandet ökat med 4,9% ackumulerat.

Nöjdhet



Nöjdheten fortsätter att ligga kvar oförändrad och i nuläget är det en bra bit upp till uppsatta mål för 2018. En klar förbättring krävs.

Punktlighet



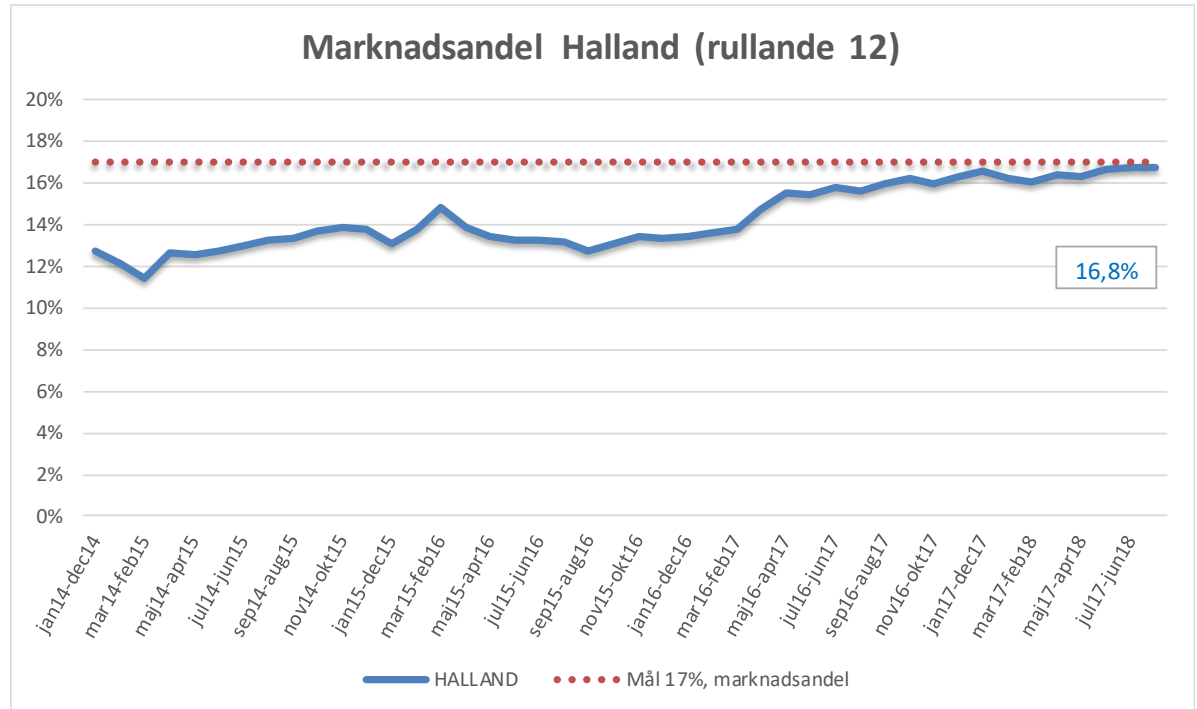
Viss stabilisering av punktligheten i tågtrafiken efter nedgången i maj för både Öresundståg och Kungsbackapendeln.

Marknadsandel

Kommentar:

Trenden är fortsatt positiv för marknadsandel och målet för 2018 kommer med högsta sannolikhet att nås. Nuvarande marknadsandel visar på en stor potential ställt till den stora andel som idag inte reser kollektivt.

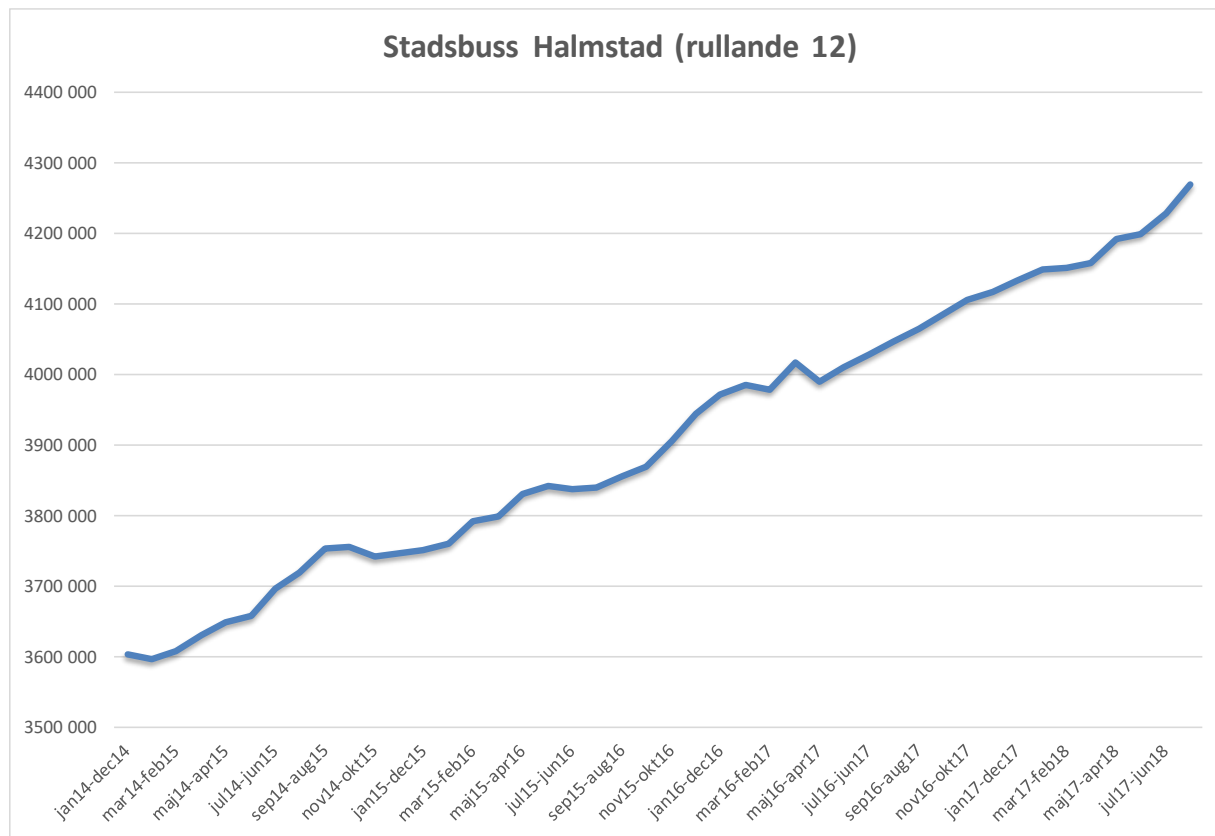
Marknadsandelen baseras på Kollektivtrafikbarometern och dess frågor om resvanor. Marknadsandelen utgår utifrån motoriserade resor, cykel och gång inkluderas ej.



Resandeutveckling - stadsbuss Halmstad

Kommentar:

Resandeutvecklingen i Halmstad är fortsatt positiv med en ackumulerad resandeökning på +5,8%. Sommarresandet har varit starkt jämfört föregående år, jämfört juli månad ökar resandet med 13,0%.



Halmstad	%
Ackumulerat 2018/2017	5,8%
Jmf föregående år (månad/månad)	13,0%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	5,5%

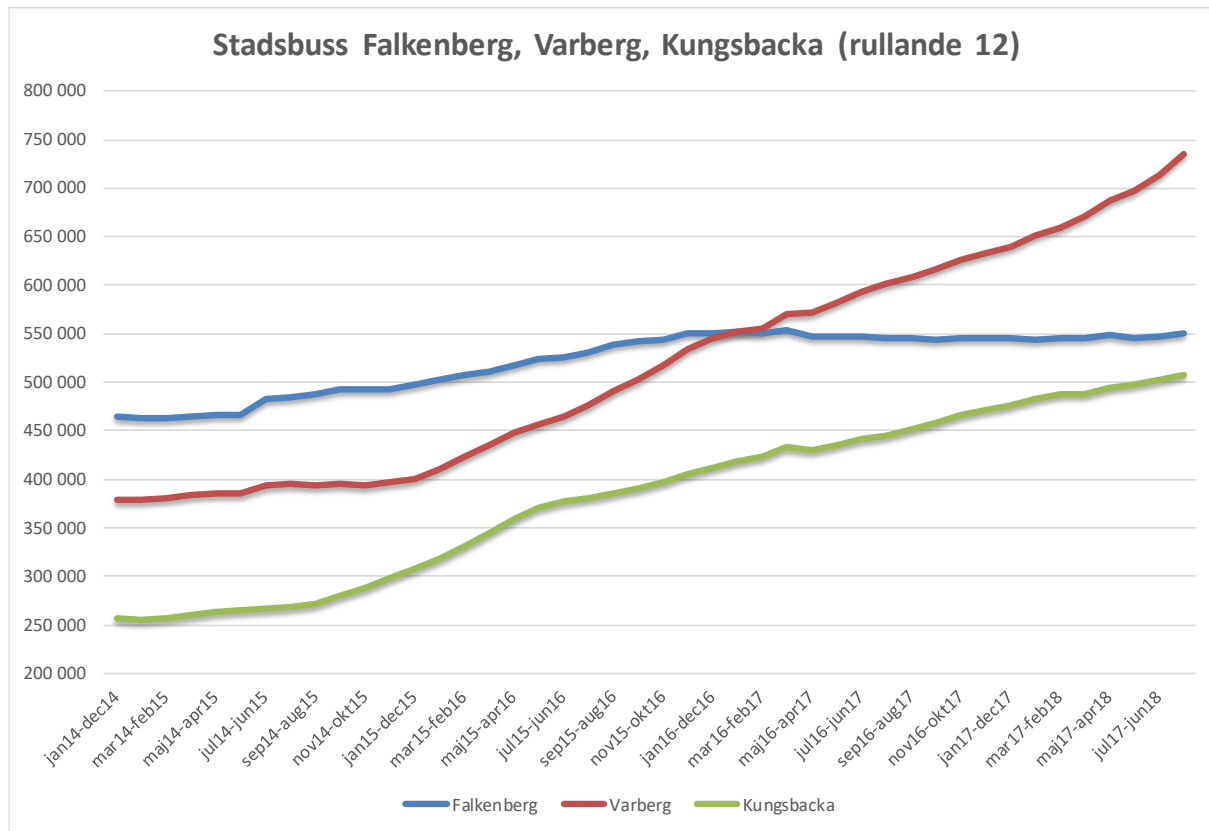
Resandeutveckling - Stadsbuss Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

Kommentar:

Resandet pekar fortsatt starkt uppåt i Varberg. Den ackumulerade resandeutvecklingen visar en ökning på nära +27%. Framförallt är det huvudlinjerna som står för ökningen även om övriga linjer också ökar.

I Falkenberg pekar fortsatt resandet svagt uppåt men som rullande 12 visar har resandeutvecklingen under en lång tid flackats ut. Under sommaren har framförallt linje 1 och 7 stuckit ut på ett positivt sätt med en ökning på +9,7% resp. +18,3% jämfört samma period 2017. Resandet på linje 10 är oförändrat jämfört samma period föregående år.

I Kungsbacka fortsätter också den positiva utvecklingen och resandet har nu passerat 500 000 resor sett till rullande 12. Linje 1 och 2 står för ca 70% av resorna.



Varberg	%
Akkumulerat 2018/2017	26,5%
Jmf föregående år (månad/månad)	41,6%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	22,2%

Kungsbacka	%
Akkumulerat 2018/2017	11,9%
Jmf föregående år (månad/månad)	28,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	14,2%

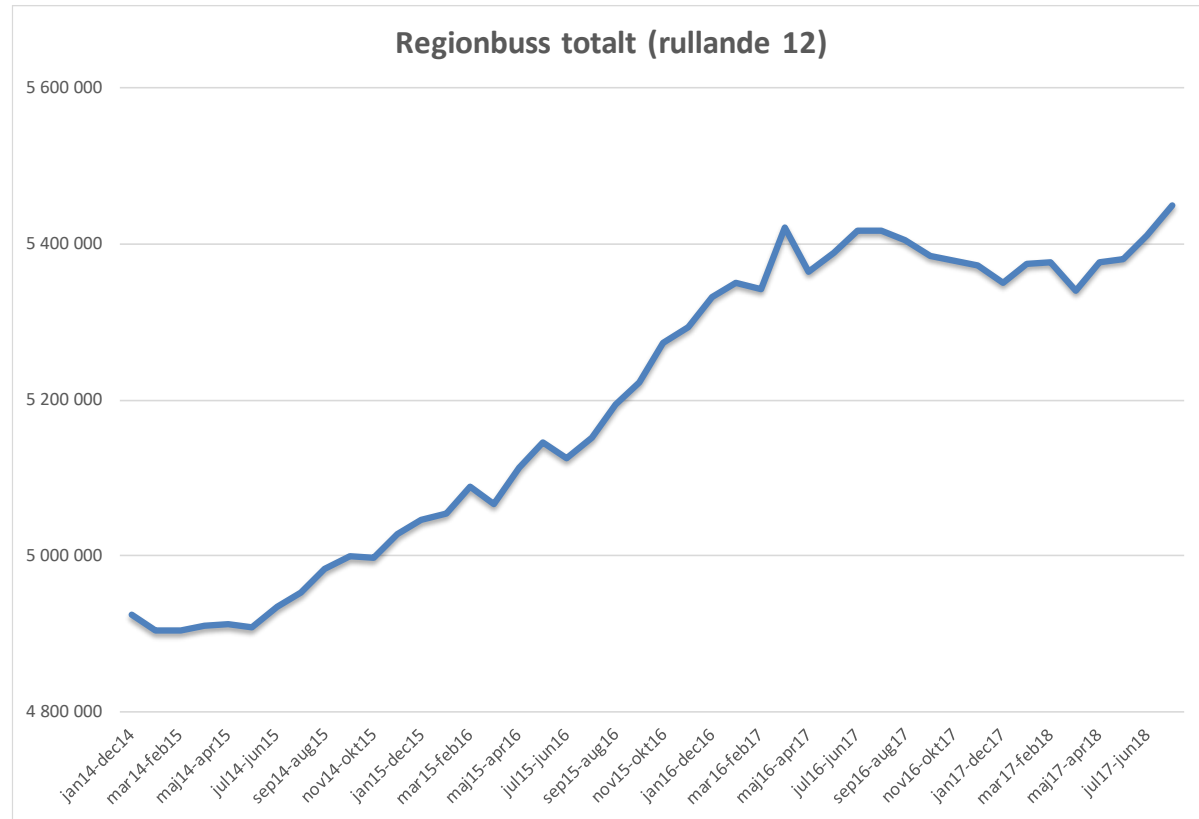
Falkenberg	%
Akkumulerat 2018/2017	1,7%
Jmf föregående år (månad/månad)	8,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	0,8%

Resandeutveckling - regionbuss

Kommentar:

Resandeutvecklingen i regionbusstrafiken har varit positiv för sommaren. Efter en något svagare utveckling i inledningen av 2018 når resandet "all time high" under juli med över 5,4 miljoner resor sett till rullande 12.

Jämfört juli månad med föregående år ökar resandet med 11,1% på huvudlinjerna. Övriga linjer ökar också med 14,7%

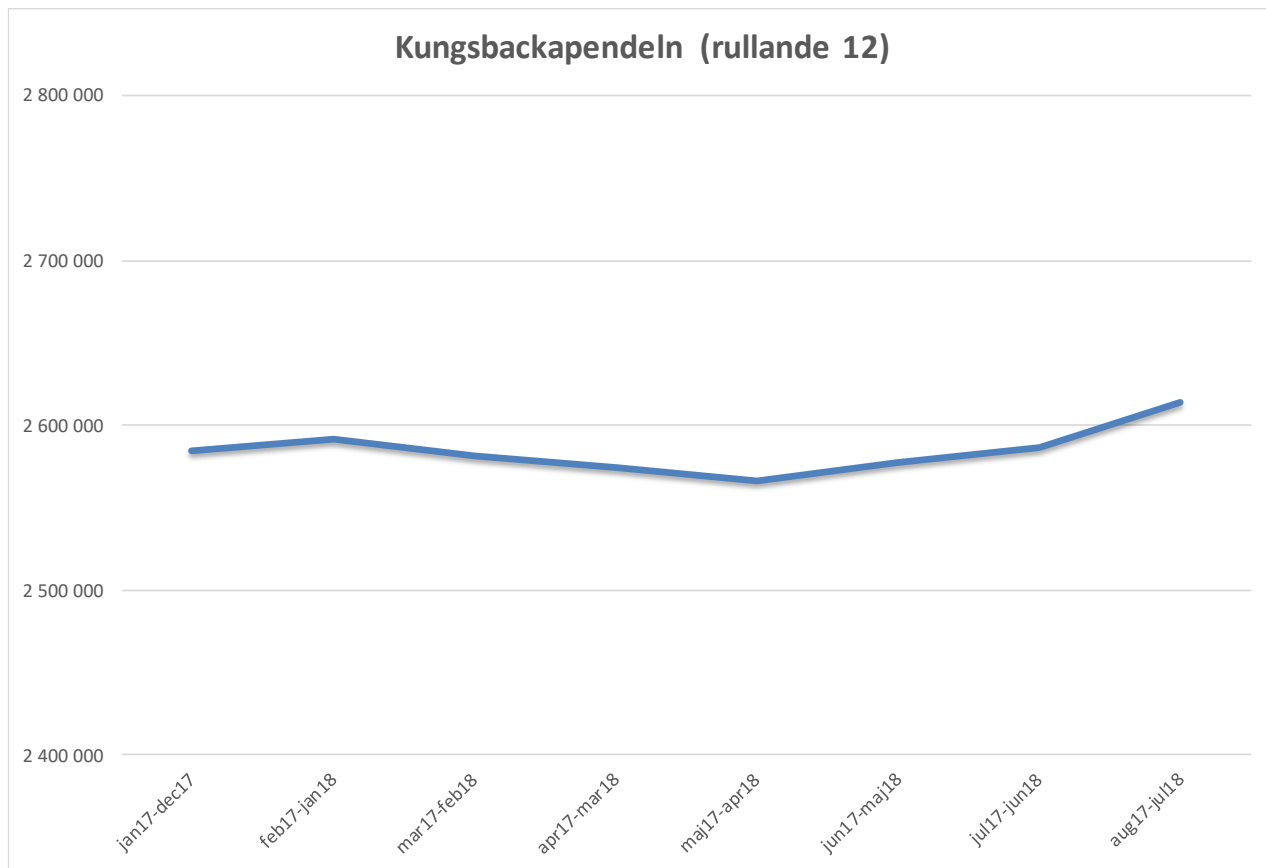


Regionbuss totalt	%
Akkumulerat 2018/2017	3,4%
Jmf föregående år (månad/månad)	12,4%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	0,6%

Resandeutveckling - Kungsbackapendeln

Kommentar:

Kungsbackapendeln jämförs nu med utgångsår 2017 då en övergång skedde till kundräkningssystem. Sett till ackumulerat resande sker en ökning med +2,0%. Under sommaren har en viss uppgång skett och jämfört juli föregående år ökar resande med nästan 17%.

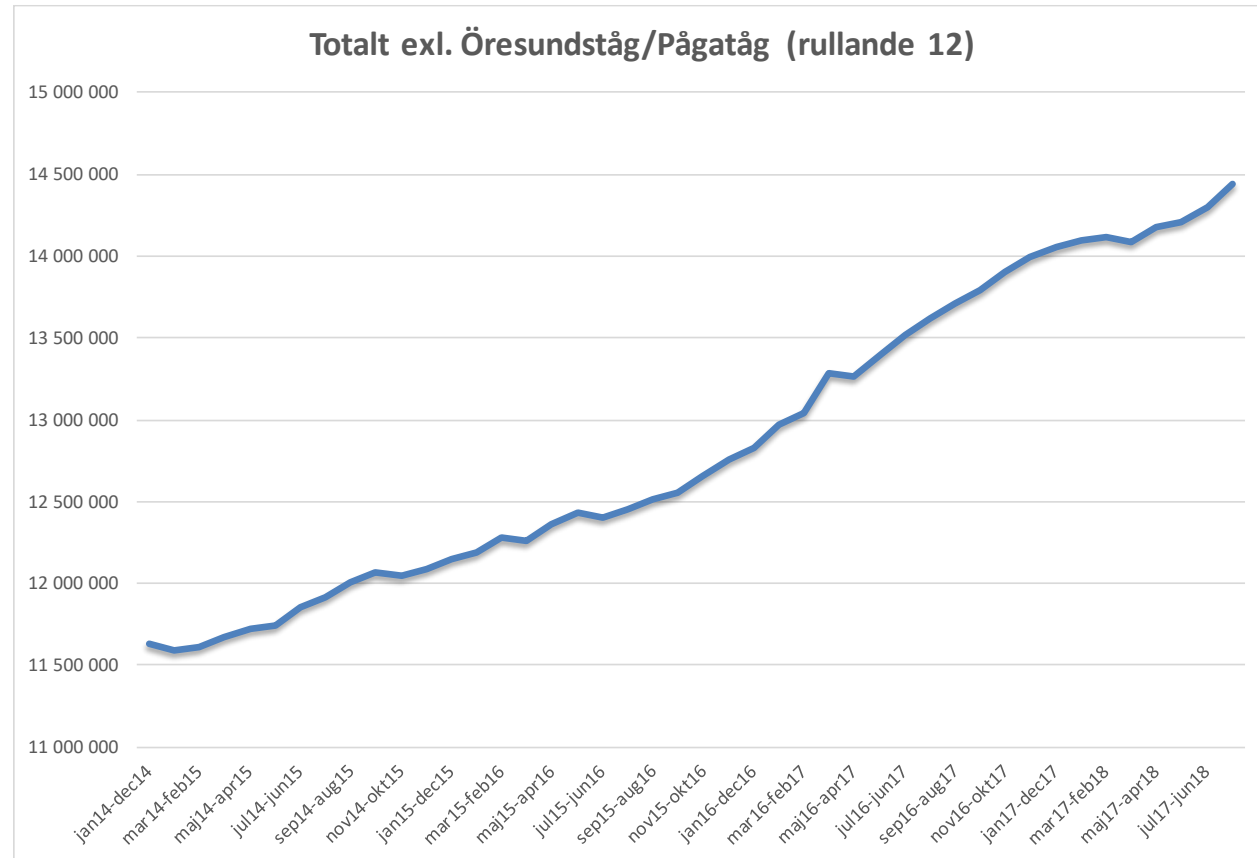


Kungsbackapendeln		%
Ackumulerat 2018/2017		2,0%
Jmf föregående år (månad/månad)		16,8%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		12,3%

Resandeutveckling totalt exl. Öresundståg/Pågatåg

Kommentar:

Resandeutvecklingen sett till totalen visar på en fortsatt resandeökning. Sett till ackumulerat resande är ökningen nära 5%. Sommarresandet har visat sig positivt och jämfört juli föregående år ökar resandet med 15,0%. Utan Kungsbackapendeln inräknat ligger den ackumulerade ökningen på +5,6%



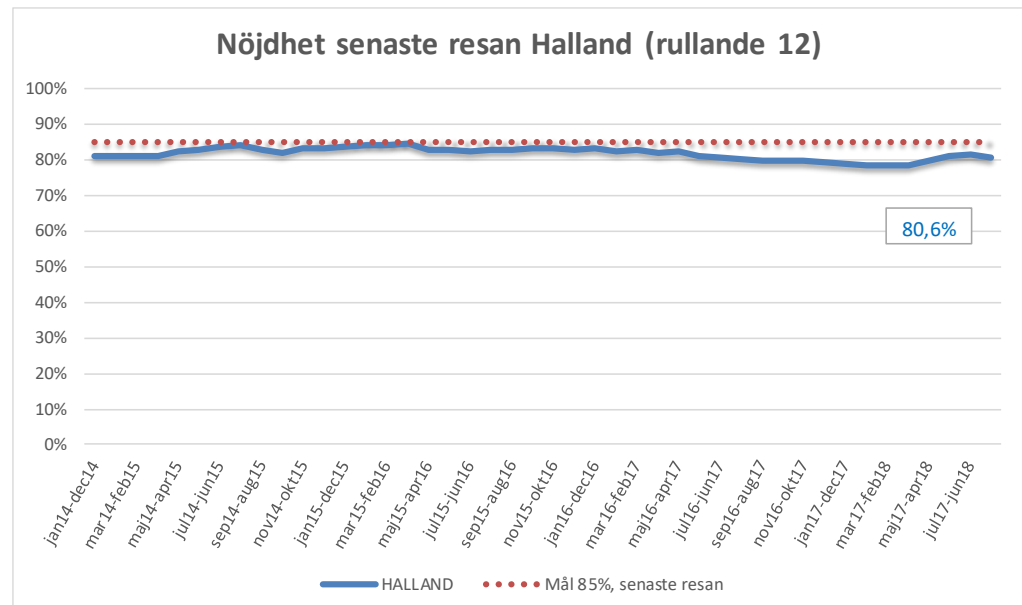
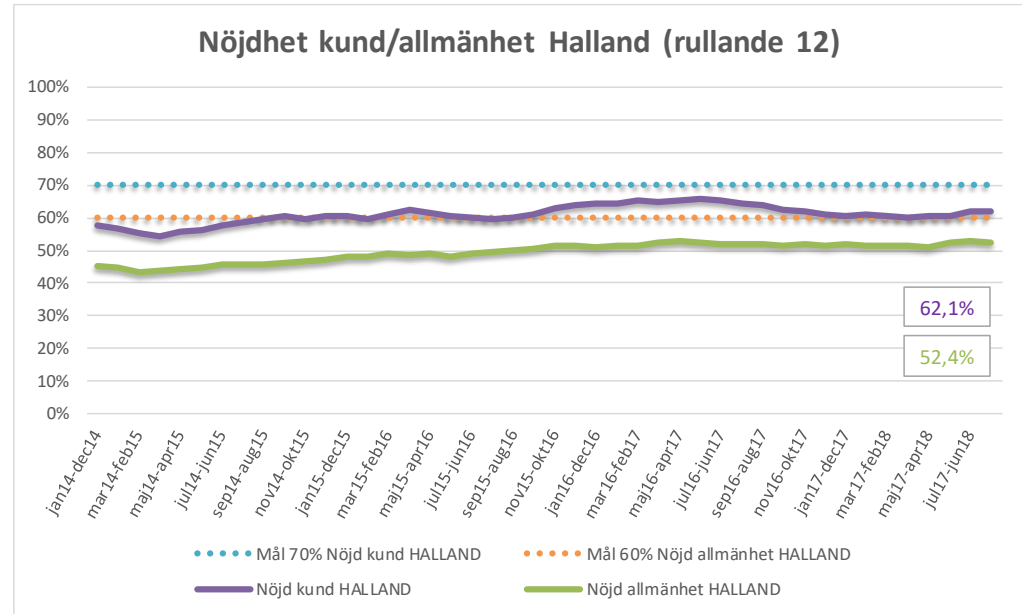
Totalt exl. Ötåg/Ptåg	%
Akkumulerat 2018/2017	4,9%
Jmf föregående år (månad/månad)	15,0%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	6,0%

Nöjdhet allmän kollektivtrafik

Kommentar:

Nöjdheten bland kunder och allmänhet ligger fortsatt kvar på samma nivå utan tendens till varken upp- eller nedgång. För att kunna nå målet för 2018 krävs en klar förbättring gällande nöjdheten.

Nöjdheten med senaste resan ligger fortsatt högt jämfört med den generella nöjdheten. Det är dock en bit upp till målet på 85% för 2018.

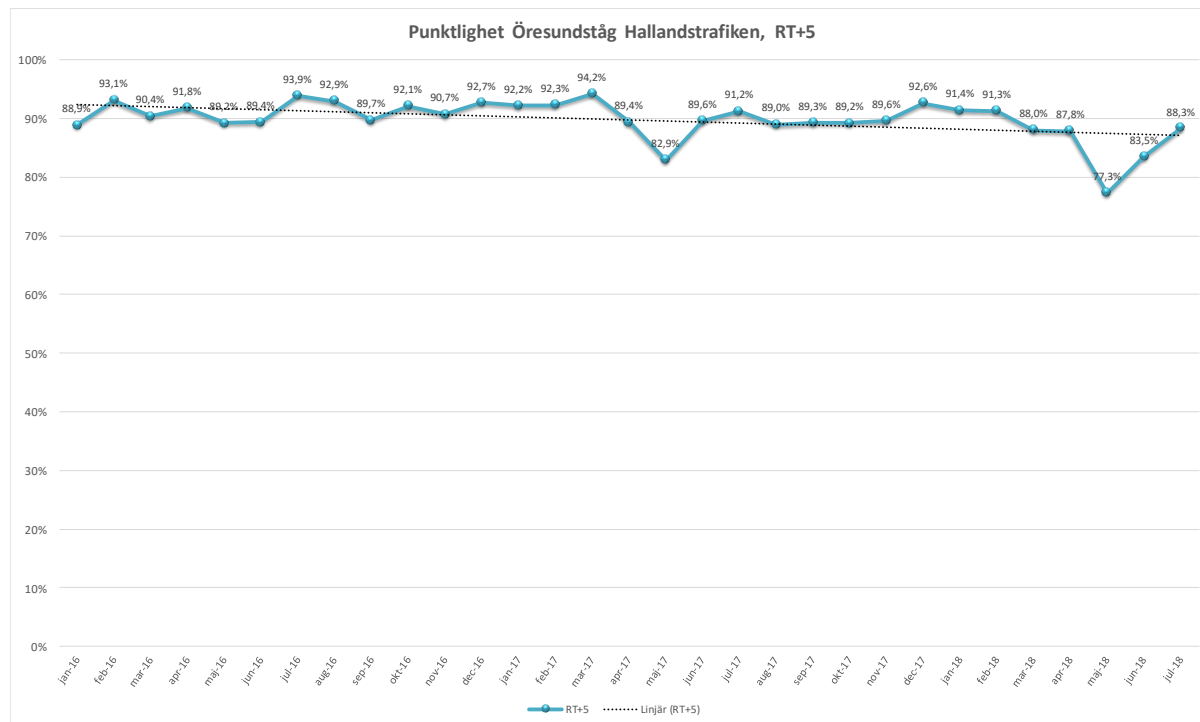


Punktlighet Öresundståg

Kommentar:

Punktligheten för Öresundståg hade ett bottenbott i maj men visar bättre punktlighet för juni/juli. Dock ligger punktligheten lägre än tidigare då den oftast legat över 90%.

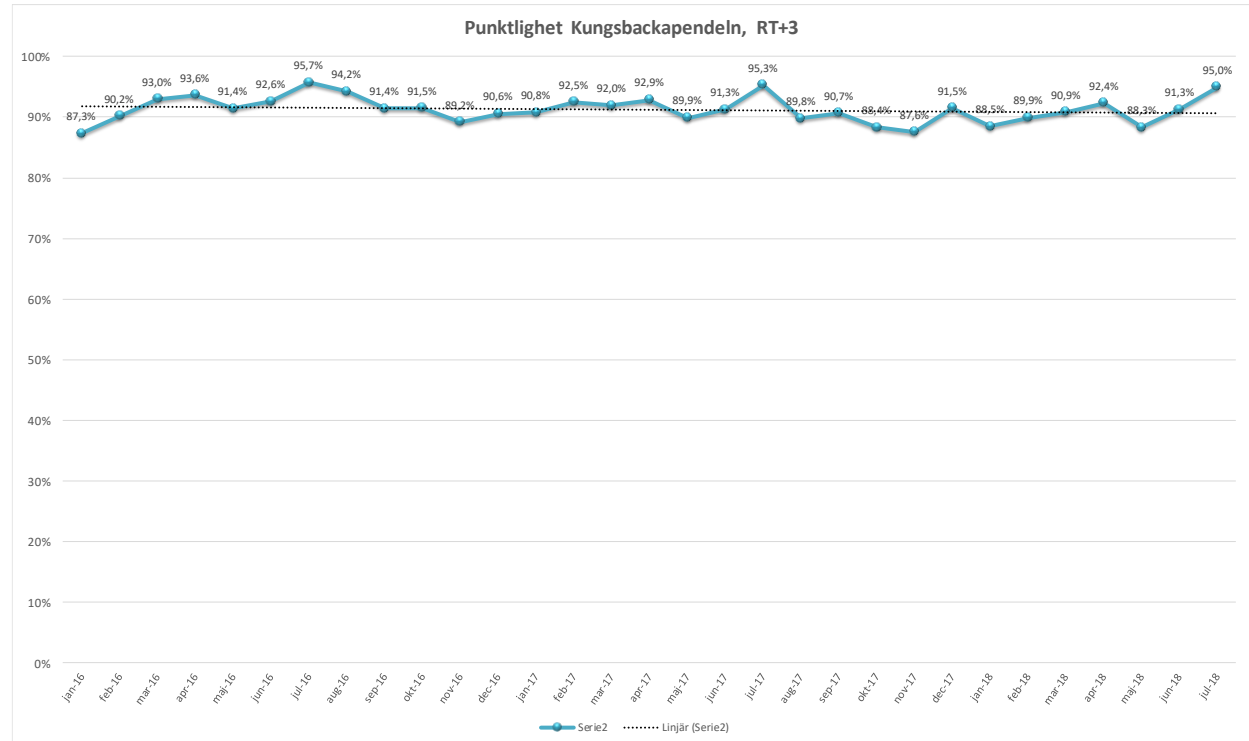
Observera att punktligheten inte inkluderar inställda avgångar.



Punktlighet Kungsbackapendeln

Kommentar:

Punktligheten har gått upp något för Kungsbackapendeln under sommaren. Punktligheten håller sig därmed relativt stabilt kring 90%.

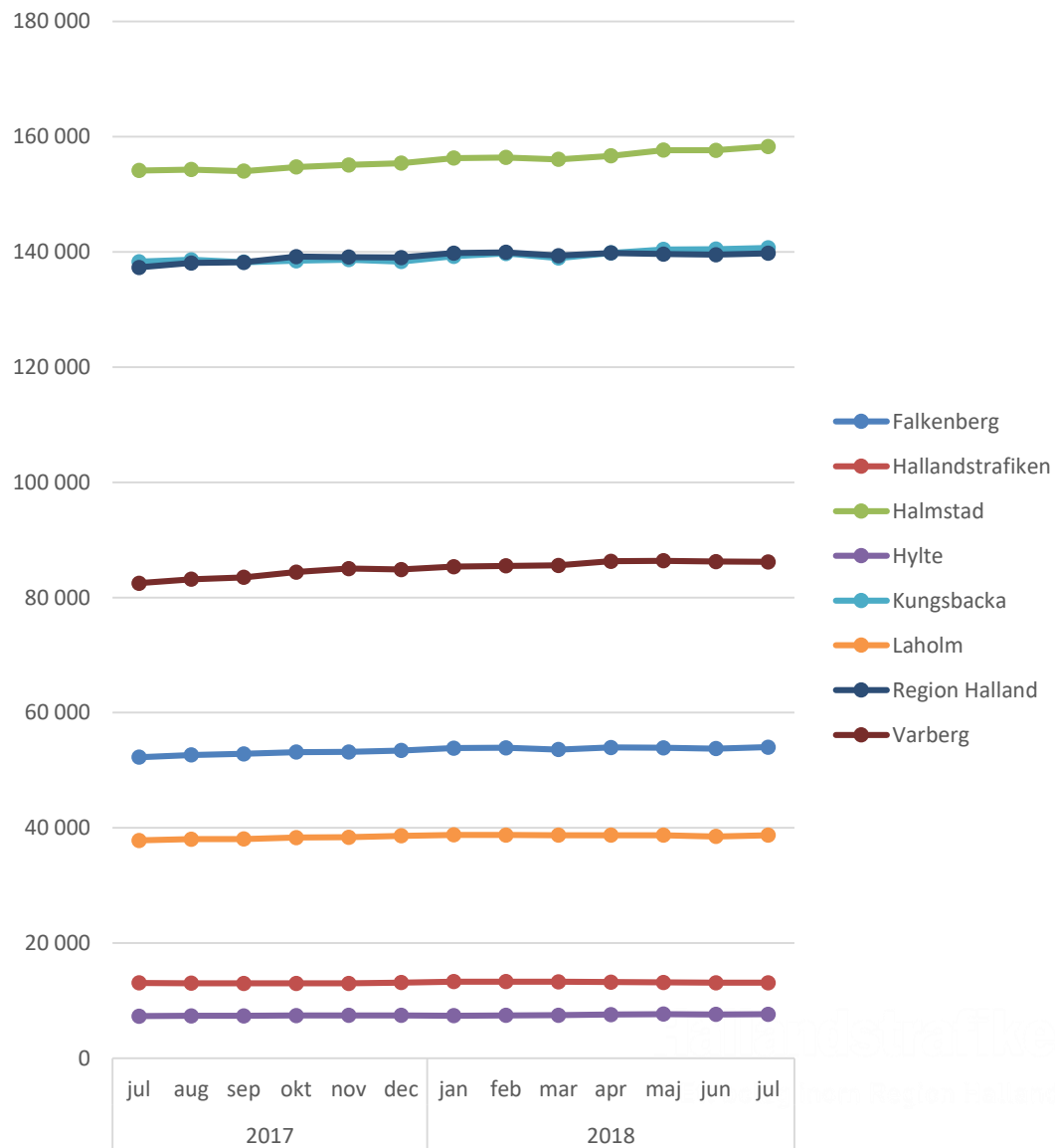


Resandeutveckling anropsstyrd trafik

Kommentar:

Resandeutvecklingen fortsätter att peka svagt uppåt. Det som kommer påverka statistiken framöver är att skolresorna kommer utföras på uppdrag av Hallandstrafiken. Detta kommer framförallt märkas när vi presenterar statistik för augusti månad.

Antal resor Anropsstyrd Trafik (rullande 12)

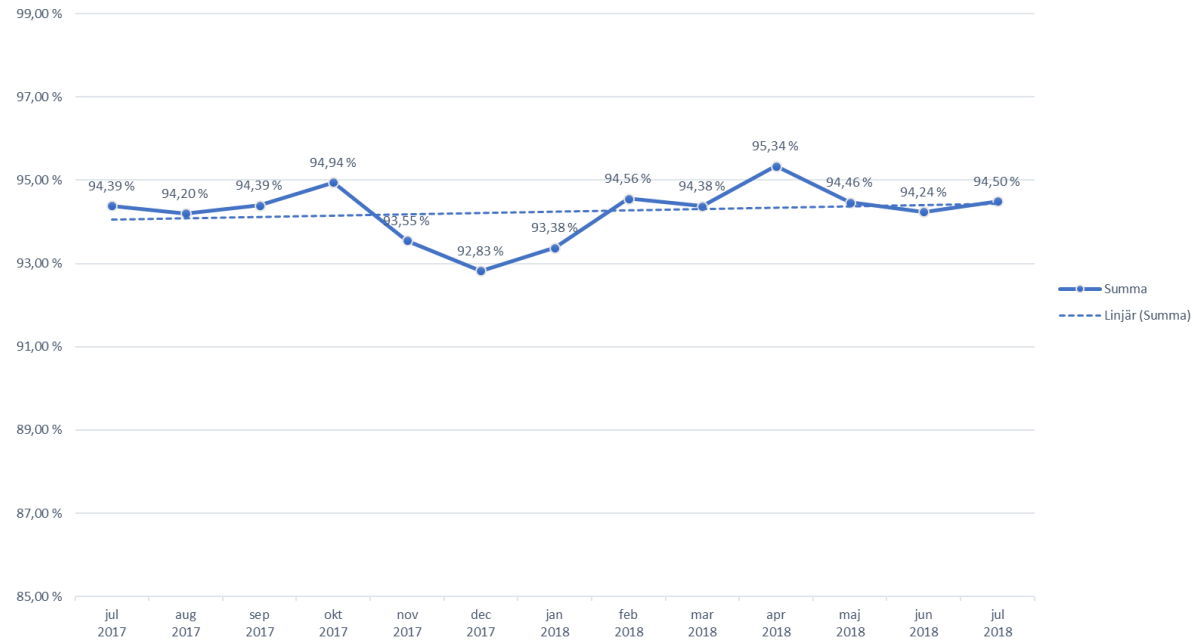


Punktlighet anropsstyrd trafik

Kommentar:

Med tanke på trafikstarten 1 juli och de inkörningsproblem som brukar infinna sig så har ändå rättidigheten hamnat på en god nivå. I augusti månad drar skoluppdragen igång vilket kommer ge oss mer statistik och ännu tydligare bild av hur helheten ser ut.

Rättidighet inom 10 minuter Anropsstyrd Trafik



MÅNADSRAPPORT JAN-JULI 2018

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos 2018	Årsbudget 2018
Biljettintäkter	249 773	239 544	10 229	434 749	422 020
Intäkt anropsstyrd trafik	80 037	75 223	4 815	171 021	151 879
Intäkter skoltrafik	76 439	77 606	-1 167	133 940	133 038
Övriga rörelseintäkter	20 456	24 393	-3 936	33 862	42 972
SUMMA INTÄKTER	426 706	416 765	9 941	773 572	749 909
Trafikkostn Buss och Regiontåg	307 213	301 909	5 305	535 836	517 558
Övriga kostn Buss och Regiontåg	23 858	27 296	-3 438	44 915	46 794
Trafik/Underhållskostnader Ö-tåg	109 428	116 558	-7 130	194 412	199 813
Fordonskostnader Öresundståg	25 918	24 924	994	42 227	42 727
Infrakostnader Öresundståg	16 596	18 228	-1 632	30 500	31 249
Övriga kostnader Öresundståg	16 350	17 995	-1 645	29 821	30 849
Anropsstyrd trafik	71 998	67 221	4 777	156 200	137 069
Skoltrafik	74 949	76 015	-1 066	131 214	130 312
Personalkostnader	29 046	29 700	-655	50 611	50 915
SUMMA KOSTNADER	675 355	679 846	-4 491	1 215 735	1 187 284
Avskrivningar plan	8 648	8 648	0	14 825	14 825
Finansnetto	3 540	3 383	157	5 957	5 800
RESULTAT 1	-260 837	-275 112	14 275	-462 944	-458 000
Driftbidrag	267 167	267 167		458 000	458 000
RESULTAT 2	6 330	-7 946	14 275	-4 944	0

Ärende 11

Kollektivtrafikplan 2019 med utblick 2020-2021

Förslag till beslut	Styrelsen beslutar att 1. fastställa Kollektivtrafikplan 2019 utblick 2020-2021 i enlighet med redovisat förslag
---------------------	---

Beskrivning av ärende

Hallandstrafiken upprättar årligen en Kollektivtrafikplan. Föreslagna förändringar i verksamheten är framtagna utifrån Region Hallands ekonomiska ram samt principer i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Förslag till Kollektivtrafikplan har varit på samråd hos de halländska kommunerna under våren. Processen har föregåtts av kommundialoger samt med löpande avstämningar i tjänstemannagrupp KollInfra. Hallandstrafiken har efter samrådsperiod sammanställt inkomna synpunkter vilka redovisas i sista delen av Kollektivtrafikplanen.

Hallandstrafikens styrelse ska fatta beslut om Kollektivtrafikplan 2019 med utblick 2020-2021 på styrelsesammanträde 14 september 2018. Samtliga förslag som beskrivs i Kollektivtrafikplanen innebär en ökad kostnad med 8,0 miljoner kronor (netto). Utifrån fastslagen ekonomisk ram för Hallandstrafikens verksamhet under 2019 är ramen satt till 2,5 miljoner kronor (netto) i utökning för 2019. Av denna anledning har en prioritering av objekten genomförts utifrån kostnad och resenärsnytta. Grön tabell visar vilka objekt som kommer att genomföras under 2019, blå tabell visar de objekt som kvarstår inom utblick 2020-2021.

Genomförande 2019

Objekt	Beskrivning
Västtåg Varberg-Göteborg	Utökning av tågtrafiken mitt på dagen under vardag med 2 dubbelturer. Syftet är att möta ett ökat resbehov sträckan Varberg-Göteborg.
Västtåg Kungsbacka-Göteborg	Omfördelning samt utökning av turutbud i syfte att tillse ökat resbehov.
Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	Skapa en mer attraktiv tidtabell med bättre spridning av turer samt kompletterad helgtrafik.
Linje 10 Falkenberg	Påstigning i samtliga dörrar i syfte att snabba upp restiden och säkerställa passning till/från tåg.
Busstrafik till ny husfabrik i Sunvära	Ny husfabrik anläggs i höjd med Väröbacka vid E6 vilket innebär många nya arbetstillfällen och ökat resbehov. Befintlig Ringshalstrafik används för att lösa resbehov till/från husfabriken.
Trafikering av Gröningen havsbad i Halmstad	Trafikering av Gröningen havsbad under sommartid. Trafikupplägget förutsätter infrastrukturåtgärder från Halmstads kommun.
Linje 227 Laholm-Ränneslöv-Våxtorp	På grund av otydlig linjesträckning med olika körvägsvarianter föreslås en renodling av linjen med samma körväg i båda riktningar via Vallberga.

Kvarstår inom utblick 2020-2021

Objekt	Beskrivning
Pågatåg Halmstad-Helsingborg	Utökning av tågtrafiken med 1 dubbeltur i syfte att bygga igen tidslucka som idag finns på morgonen. Åtgärden skapar en sammanhållen halvtimmestrafik.
Öresundståg	Komplettering av helgtrafiken på Öresundståg i syfte att skapa en mer attraktiv tidtabell. I nuvarande tidtabell finns många variationer vilket skapar en otydlighet gentemot resenär.
Västtåg Varberg-Borås	Förbättrad tidtabell under helg genom bättre spridning av turer samt utökad turutbud.
Stationspendel Laholm	Ny stationspendel i Laholm med koppling till/från samtliga tåg. Reducering av linje 320 och kompletterat utbud på linje 324.

Bilaga:	1) Kollektivtrafikplan 2019 utblick 2020-2021 med tillhörande samrådsredovisning
----------------	--

HALLANDSTRAFIKEN AB

Kollektivtrafikplan 2019 med utblick 2020-2021

Innehållsförteckning

1. Sammanfattning	3
2. Inledning	4
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland	4
Vad är Kollektivtrafikplan	4
3. Mål för kollektivtrafiken i Halland	5
Övergripande mål	5
Hallandstrafikens mål	6
4. Utveckling under 2017	9
Marknadsandel	10
Resande	11
Nöjdhet	17
Miljö	18
Marknad och kommunikation	19
Infrastruktur	21
5. Kommande aktiviteter 2019-2021	22
Trafik	22
Marknad och kommunikation	31
Infrastruktur	32
Framtida pris- och betalsystem	33
Taxor	33
6. Ekonomi	34
7. Särskild kollektivtrafik	35
8. Bilagor	38
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2017	38
Bilaga 2: Ombyggda hållplatser 2017	41

Figur- och Tabellförteckning

FIGUR 1: STYRANDE DOKUMENT FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND.....	5
FIGUR 2: MÅLBILD FÖR HALLANDSTRAFIKEN	6
FIGUR 3: MARKNADSANDEL HALLANDSTRAFIKEN 2011-2017 (RULLANDE 12)	10
FIGUR 4: RESANDEUTVECKLING 2010-2017; HELA HALLAND	11
FIGUR 5: FÖRDELNING AV RESOR 2017	12
FIGUR 6: RESANDEUTVECKLING 2010-2017; ÖRESUNDSTÅG, PÅGATÅG HALMSTAD-HELSINGBORG, VÄSTTÅG VARBERG- GÖTEBORG	13
FIGUR 7: PÅ- OCH AVSTIGANDE/VARDAG 2010-2017; ÖRESUNDSTÅG, PÅGATÅG HALMSTAD-HELSINGBORG, VÄSTTÅG VARBERG-GÖTEBORG.....	14
FIGUR 8: RESANDEUTVECKLING 2010-2017; STADSBUSSTRAFIK HALMSTAD.....	15
FIGUR 9: RESANDEUTVECKLING 2010-2017; STADSBUSSTRAFIK FALKENBERG, VARBERG OCH KUNGSBACKA.....	16
FIGUR 10: RESANDEUTVECKLING 2010-2017; REGIONBUSSTRAFIK	17
FIGUR 11: NÖJDHET 2011-2017 (RULLANDE 12)	18
FIGUR 12: NETTOUTSLÄPP KOLDIOXID (CO2) 2010-2017	19
FIGUR 13: ANTAL SKOLSKJUTSELEVER PER KOMMUN, FÖRDELNING UPPHANDLAD/LINJETRAFIK - 2017.....	36
FIGUR 14: ANROPSSTYRD TRAFIK, ANTAL RESOR - 2017	37
TABELL 1: MÅLUPPFÖLJNING 2017.....	7
TABELL 2: MÅL FÖR 2018-2019	8
TABELL 3: STÖRRE ARBETEN MED HÅLLPLATSER UNDER 2017	21
TABELL 4: FÖRSLAG PÅ TRAFIKOBJEKT 2019-2021	22

1. Sammanfattning

Kollektivtrafikplan 2019 är den sjunde i sitt slag som arbetats fram av Hallandstrafiken på uppdrag av Region Halland som är Regional Kollektivtrafikmyndighet i Halland. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken. Utifrån övergripande målbild är Hallandstrafikens vision att vara det bästa resvalet. Ett prioriterat mål för verksamheten är att nå en ökad marknadsandel. Uppföljning av utfallet görs för en rad olika nyckeltal inom bland annat områdena leverans, resande och nöjdhet. För 2017 skedde en fortsatt positiv resandeutveckling men med en fortsatt oförändrad marknadsandel samt oförändrad/vikande nöjdhet. Inom utblicksår 2019-2021 ges förslag på trafiksatsningar för 8 miljoner kronor netto (inkl. biljettintäkter). Flera av åtgärderna syftar till att möta ett ökat resbehov på framförallt Västkustbanan. En fortsatt upprustning av kollektivtrafikens infrastruktur genom ombyggnation av hållplatser och utbyte av väderskydd är också prioriterat. Även inom området marknad och kommunikation läggs ytterligare resurser för att lyfta kännedomen om kollektivtrafiken.

2. Inledning

Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland

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

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

Vad är Kollektivtrafikplan

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i Trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I Kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal kring exempelvis marknadsandel, resande och nöjdhet. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess. Kollektivtrafikplan 2019 är den sjunde i sitt slag.

3. Mål för kollektivtrafiken i Halland

Övergripande mål

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

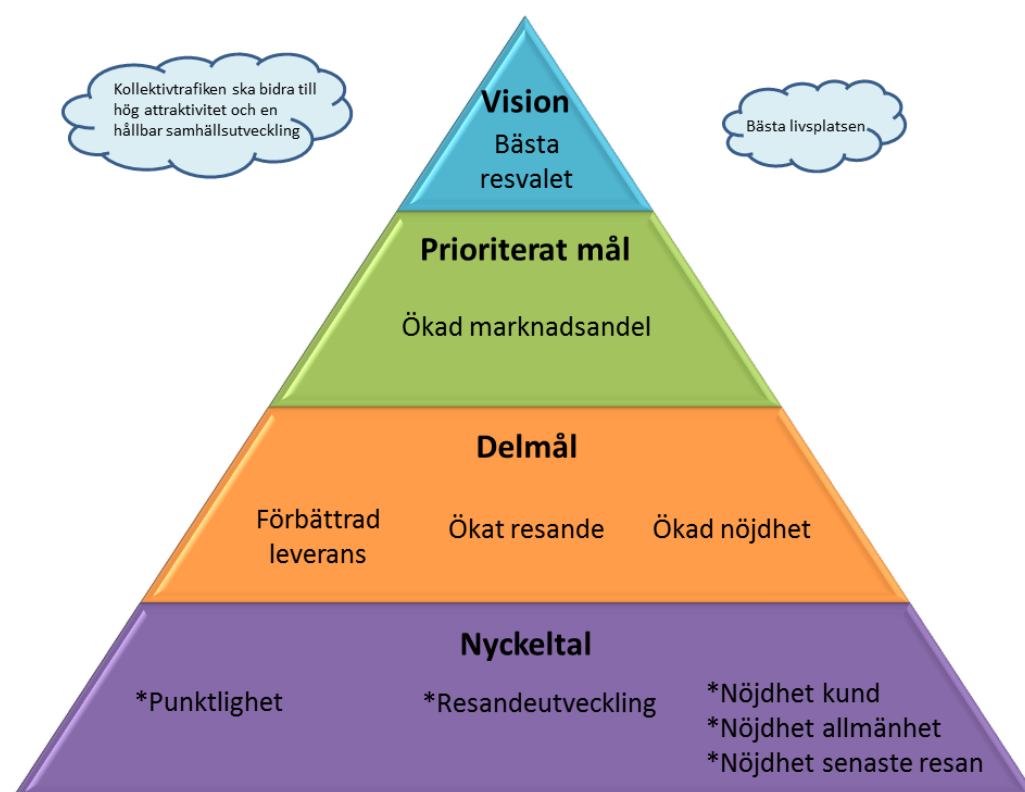
Under 2016 antogs det nu gällande Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland vilket är det andra i sin ordning. I Trafikförsörjningsprogrammet finns fastställda mål och principer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas i Halland. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från prioriteringar och mål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



Figur 1: Styrande dokument för kollektivtrafiken i Halland

Hallandstrafikens mål

Det övergripande målet i Trafikförsörjningsprogrammet säger att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Detta mål har i sin tur koppling till Tillväxtstrategin och i grunden den Regionala Utvecklingsstrategin (RUS) med visionen "Halland – bästa livsplatsen". Hallandstrafikens egen vision är att utgöra det "bästa resvalet". Hallandstrafikens målbild illustreras i bilden nedan i formen av en pyramid. Överst i pyramiden finns Hallandstrafikens vision med koppling till de regionala målen och Trafikförsörjningsprogrammet. För att kunna mäta och följa upp hur det går för Hallandstrafiken utifrån vision och övergripande mål finns ett prioriterat mål samt tre delmål med tillhörande nyckeltal som tillsammans mäter utfallet. Dessa mål följs upp årligen i Kollektivtrafikplanen men också löpande i Hallandstrafikens månadsrapport. Genom en kontinuerlig måluppföljning med tillhörande analys kan lämpliga åtgärder sättas in för att exempelvis vända en negativ trend. Arbetet med målstyrning och viljan att ständigt förbättra verksamheten utgör en viktig del när Hallandstrafiken tillsammans med trafikföretagen följer upp och utvärderar den dagliga leveransen.



Figur 2: Målbild för Hallandstrafiken

Det prioriterade målet under visionen handlar om ökad marknadsandel. Med marknadsandel menas andelen kollektivtrafikresor ställt mot motoriserade resor (bil, motorcykel etc.). I Halland har marknadsandelen under flera år legat relativt oförändrad kring 14 procent. Detta innebär att nästan 90 procent av resorna sker med bil. Det är genom att få fler bilister att välja kollektivtrafiken som störst samhällsvinster kan uppnås genom exempelvis minskat behov av väginfrastruktur, renare miljö m.m. Marknadsandelen är därför, paradoxalt nog, på samma gång både den största utmaningen och möjligheten som kollektivtrafiken står inför. För att kunna nå en ökad marknadsandel krävs förbättringar inom ett flertal områden. Delmålen är utformade att fånga några av de viktigaste aspekterna i uppföljningen av verksamheten.






Delmålet leverans utgör en grundläggande bas mot vilken hela verksamheten vilar. För att kollektivtrafiken ska vara ett fullt ut konkurrenskraftigt alternativ krävs att man som resenärer kan lita på att tåget eller bussen kommer fram tid, att fordonet man reser med är helt och städat eller att reseplanerarna visar korrekta resalternativ. Daglig kvalitetssäkring sker löpande internt hos Hallandstrafiken samt tillsammans med anlitade trafikföretag. Ett viktig mått i uppföljningen är punktlighetsstatistik för såväl tåg, buss och anropsstyrd trafik. Gällande punktlighet för tåg finns sedan 2013 i branschen ett tätt och långsiktigt samarbete kallat för TTT - "Tillsammans för tåg i tid". Syftet är att genom ett systematiskt samarbete bidra till att en ökad punktlighet i tågtrafiken. Under 2018 kommer Hallandstrafiken också att förbättra uppföljningen av punktlighet i busstrafiken och den anropsstyrda trafiken.

Det andra delmål som Hallandstrafiken följer upp är resandet. Resandeutvecklingen utgör en tydlig indikation på hur väl Hallandstrafiken utför sitt uppdrag. I resonemanget kring resandeutveckling är det av vikt att väga samman denna med marknadsandelen. En fortsatt resandeökning är givetvis positivt, men så länge kollektivtrafikens marknadsandel ligger kvar oförändrad innebär det att resandet ökar i stort för samtliga trafikslag, däribland biltrafiken. Resandeökningen är av denna anledning inget självändamål, så länge marknadsandelen är den samma.

Nöjdhet är det tredje delmålet med stor betydelse för att kunna nå en ökad marknadsandel. Av de som reser med kollektivtrafik regelbundet i Halland är omkring 6 av 10 nöjda med kollektivtrafiken. Sett till allmänhetens bild ligger motsvarande siffra på cirka 5 av 10. Utifrån ett nöjdhetsperspektiv är därmed synen på kollektivtrafiken i Halland tudelad. För att få fler att åka kollektivt behöver nöjdheten öka. Av denna anledning har Hallandstrafiken en uttalad ambition att 2020 ha kollektivtrafikbranschens högsta nöjdhet bland kunder och allmänhet.

Måluppföljning 2017

I nedanstående tabell redovisas samtliga nyckeltal och de måltal som sattes för 2017. Nyckeltalen har sin grund i prioriterat mål samt delmål. Tabellen ger en sammanfattande bild kring utvecklingen för respektive nyckeltal. I avsnittet "Utveckling under 2017" ges en mer detaljerad genomgång kring utfallet för varje nyckeltal. Resultatet visar på en fortsatt god resandeutveckling men med en oförändrad marknadsandel samt oförändrad/vikande nöjdhet.

Nyckeltal	Mål för nyckeltal 2017	Utfall 2017	Trend 2017/2016
Marknadsandel	14,0%	13,3%	
Resandeutveckling	+5,0%	+5,1%	
Nöjdhet			
• Kund	75%	63,1%	
• Allmänhet	60%	53,7%	
• Senaste resan	87%	78%	

Tabell 1: Måluppföljning 2017

Mål för 2018-2019

Nyckeltalen och tillhörande måltal till dessa utgår från prioriterat mål om ökad marknadsandel samt delmål om förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet. Nytt för 2018 blir att mål kommer att sättas för hela Halland när det gäller marknadsandel och nöjdhet. Dessa nyckeltal utgår från Kollektivtrafikbarometern vilket är ett branschgemensamt verktyg för kvalitets- och attitydundersökningar inom kollektivtrafiken. Historiskt har uppföljning och målsättning gjorts på de delar av Hallandstrafikens verksamhet som syns direkt ut mot resenär, d.v.s. i de kommuner där det rullar en buss med Hallandstrafikens namn på. Denna avgränsning har uteslutit Kungsbacka då trafiken där sköts av Västtrafik på uppdrag av Hallandstrafiken. Hallandstrafiken bedömer dock att målsättning bör utgå från hela Halland utifrån Region Hallands ansvar som Regional kollektivtrafikmyndighet vilket i högsta grad även innefattar Kungsbacka.

I nedan tabell sammanfattas nyckeltalen för 2018 och 2019 med tillhörande målambition. För marknadsandel där även Kungsbacka från och med 2018 ska räknas in blir effekten att marknadsandelen ökar med några procentenheter jämfört tidigare. Orsaken till detta är att Kungsbacka har en förhållandevis hög marknadsandel i jämförelse med övriga halländska kommuner i och med närheten till Göteborg och den väl utbyggda kollektivtrafiken. För 2018/2019 är förhoppningen att marknadsandelen fortsatt ska ha en positiv trend.

Resandeutvecklingen förväntas fortsätta med mål om att åter nå över 5 procent i resandeutveckling sett till totalen för 2018. Den fortsatt förväntade resandeökning för 2018 baseras på de trafiksatsningar som gjorts under de senaste åren som fortsatt borde bidra till ökning. Resandeutvecklingen för 2019 är mer oförutsägbar och påverkas delvis av vilka trafikobjekt som kan genomföras under tidtabellsåret. Sett till nöjdhet blir resultatet några procentenheter sämre när Kungsbacka inkluderas. Hallandstrafiken står dock fast vid uttalad ambition att 2020 ha högst nöjdhet i branschen och utgår därför från en offensiv målsättning.

Nyckeltal	Utfall 2017	Mål för nyckeltal 2018	Mål för nyckeltal 2019
Marknadsandel*	16,6%	17,0%	17,5%
Resandeutveckling	+5,1%	+5,0%	+5,0%
Nöjdhet*			
• Kund	60,6%	70,0%	80,0%
• Allmänhet	51,9%	60,0%	70,0%
• Senaste resan	79%	85,0%	90,0%

Tabell 2: Mål för 2018-2019

*Utfall 2017 samt mål 2018-2019 för marknadsandel och nöjdhet inkluderar Kungsbacka utifrån beslut att uppföljning ska göras på hela Halland. Tidigare har Hallandstrafiken enbart satt mål för Halland exkl. Kungsbacka utifrån att trafiken bedrivs av Västtrafik på uppdrag av Hallandstrafiken.

4. Utveckling under 2017

Detta avsnitt ger en detaljerad genomgång kring utvecklingen för verksamheten under 2017. Den positiva utveckling som skett under 2017, inte minst sett till ett fortsatt ökat resande, har möjliggjorts bland annat av de trafiksatsningar som skett under de senaste fyra åren enligt punktlistan nedan.

2015

- Nytt stadsbusslinjenät i Kungsbacka
- Förtätning av regionbusstråk

2016

- Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg
- Nytt stadsbusslinjenät Varberg

2017

- Ny avgång Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Viskadalsbanan
- Utökad trafik Halmstad stadstrafik

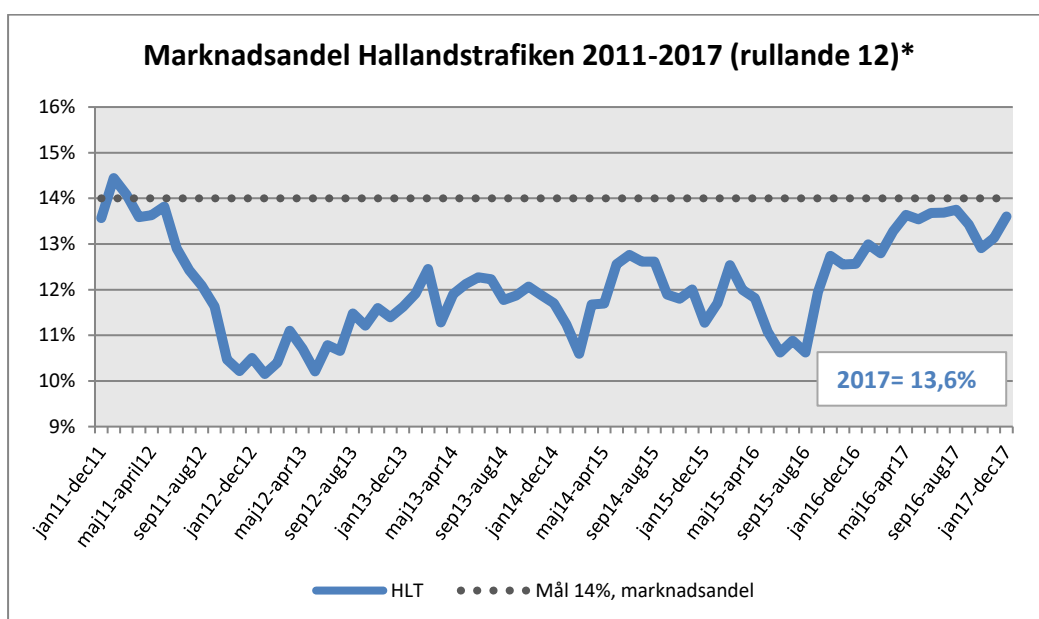
2018

- Utökad trafik HNJ-banan (3-årigt projekt)
- Ytterligare avgång Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökning Kungsbackapendeln
- Nytt Resecentrum Halmstad (justerat stadsbusslinjenät)

Utöver trafiksatsningar har också mer resurser lagts på att rusta upp hållplatserna i länet genom bland annat ombyggnad och utbyte av väderskydd. Även marknadsföringen har intensifierats med exempelvis fler genomförda fria resor-kampanjer.

Marknadsandel

Marknadsandelen, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, har en fortsatt positiv trend. För 2017 nås en marknadsandel på 13,6% för Hallandstrafiken (exkl. Kungsbacka) vilket innebär att målet för 2017 på 14 procent dessvärre inte nås. Trenden är dock på uppåtgående vid jämförelse med 2016. De senaste årens resandeökning är positiv men så länge marknadsandelen ligger kvar oförändrad betyder det att biltrafiken också ökar. En av de största utmaningarna nationellt och i Halland är därför att öka kollektivtrafikens marknadsandel. Marknadsandelen visar tydligt vilken stor potential det finns att få fler att välja bussen eller tåget framför bilen.

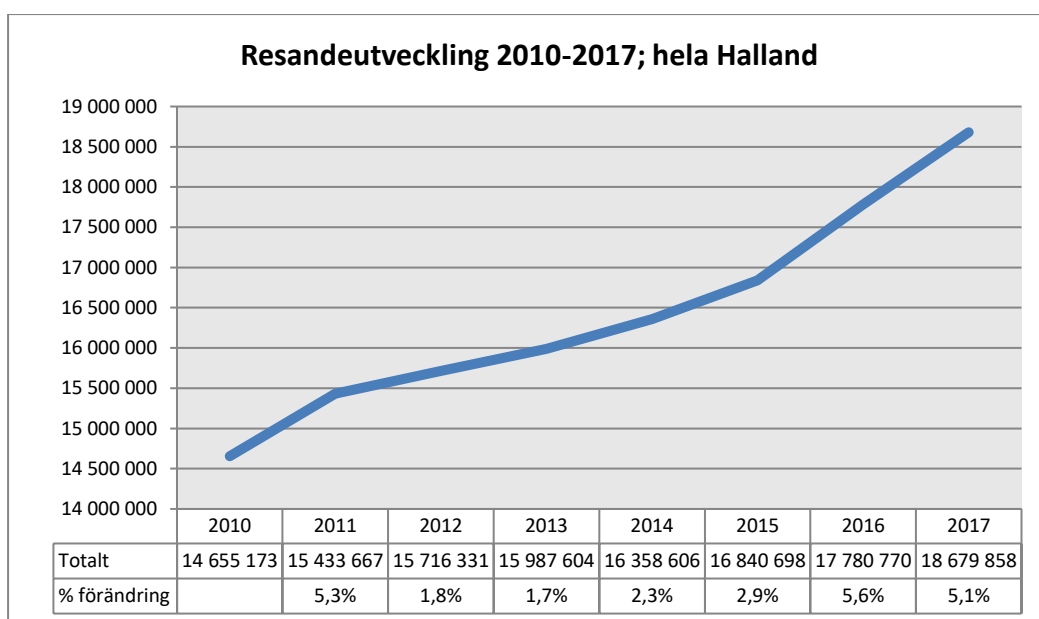


Figur 3: Marknadsandel Hallandstrafiken 2011-2017 (rullande 12)

*Utifrån tidigare fastställd målbild för 2017 mäts marknadsandelens utfall för Halland exkl. Kungsbacka. Från 2018 kommer uppföljning och mål göras för hela Halland inkl. Kungsbacka.

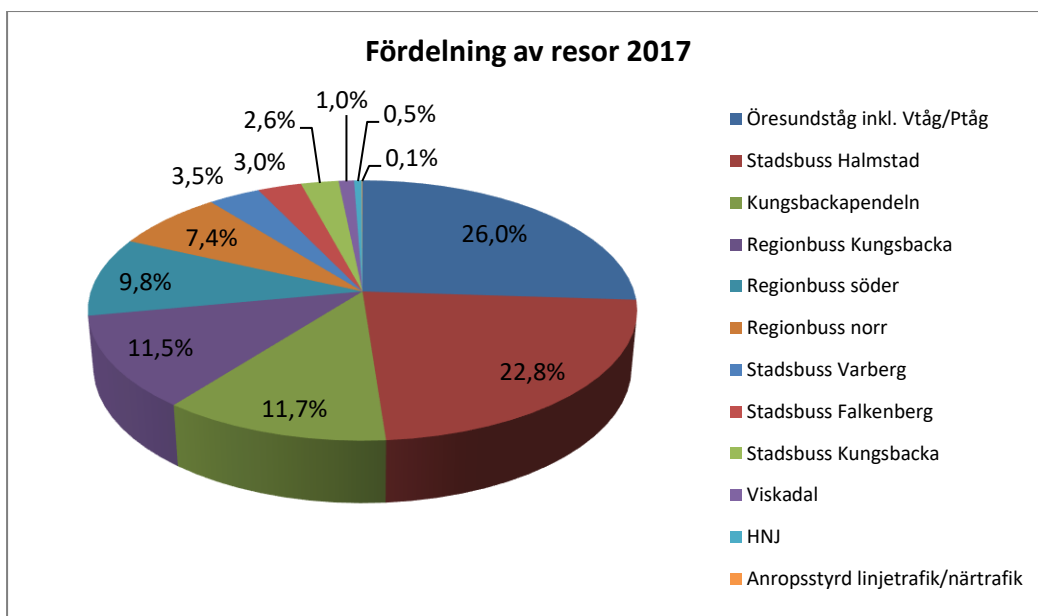
Resande

Hallandstrafiken hade som mål för 2017 att resandet skulle öka med fem procent jämfört föregående år. Detta mål uppfylldes då resandet ökade med 5,1 procent vid jämförelse 2017 med 2016. För andra året i rad ökar alltså resandet med över fem procent. Totalt gjordes 18,7 miljoner resor med tåg och buss i hela Halland. Störst var ökningen i tåg- och stadsbusstrafiken. Omkring 7,3 miljoner resor gjordes i tågtrafiken under 2017 varav merparten på Västkustbanan med Öresundståg och Kungsbackapendeln. Även i busstrafiken fortsätter den positiva utvecklingen. Mest ökade resandet i stadsbusstrafiken där en ökning skedde med 5,7 procent jämfört föregående år. Halmstad stadsbusstrafik står för det stora antalet av resorna i stadsbusstrafiken (72%). I regionbusstrafiken var resandeökningen inte lika stor, jämfört med 2016 ökade resandet med 0,5 procent. I regionbusstrafiken sker den största delen av resorna på de större linjerna som trafikerar i utpekade stråk.



Figur 4: Resandeutveckling 2010-2017; hela Halland

Sett till fördelningen av resor står Öresundståg (inkl. Vtåg/Ptåg) och Halmstads stadsbusstrafik för nästan hälften av totala antalet resor under 2017. Resandet i Kungsbacka, d.v.s. Kungsbackapendeln, Kungsbacka stadsbusstrafik och Kungsbacka regionbusstrafik, utgör också en väsentlig del med drygt en fjärdedel av alla resor. Övrig regionbusstrafik står för 17 procent av resorna med övervikt på de södra kommunerna (Halmstad, Laholm, Hylte). Övrig stadsbusstrafik (Falkenberg, Varberg och Kungsbacka) står för ca 9 procent resorna. Resandet på övriga järnvägar, vilket innefattar Viskadalsbanan och HNJ-banan, är förhållandevis litet sett till det totala resandet med 1,5 procent. Anropsstyrd linjetrafik och närtrafik står för 0,1 procent av totala antalet resor.



Figur 5: Fördelning av resor 2017

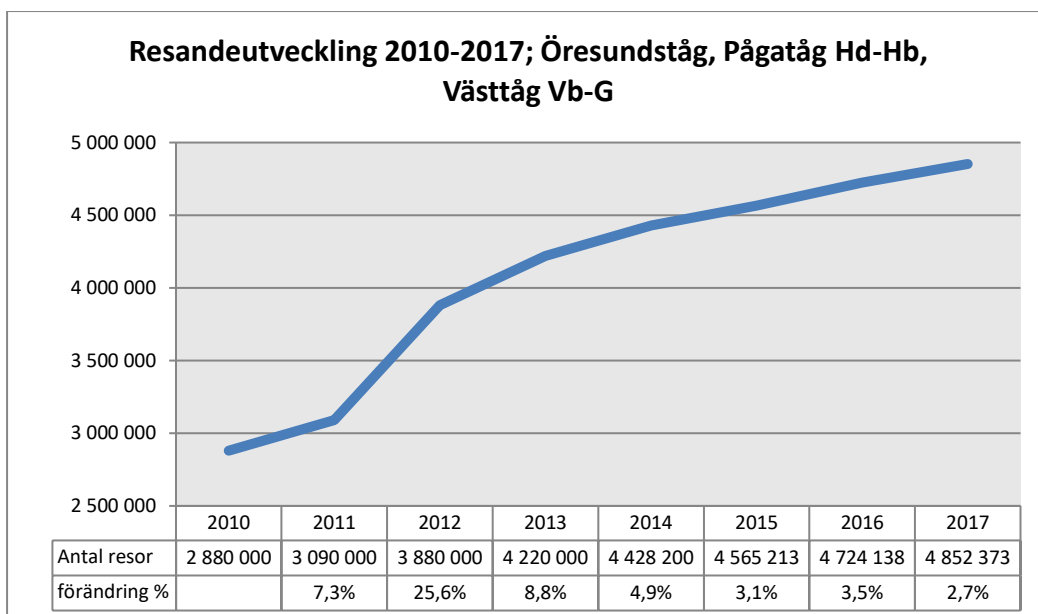
Tågtrafik

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

Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

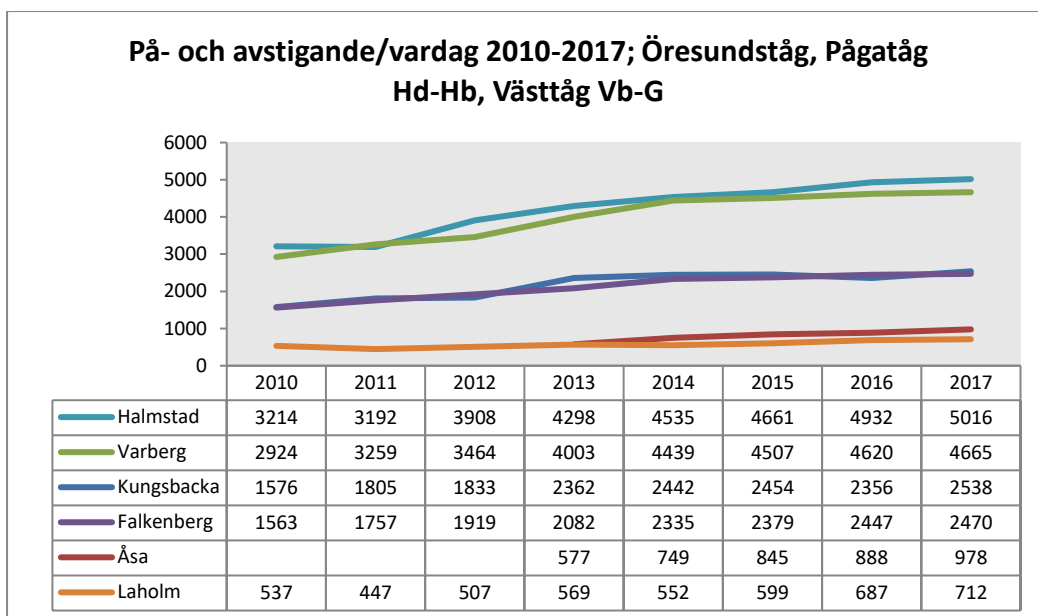
En betydande händelse under året var tågurspårningen i Varberg som inträffade i slutet av april. Ett godståg med farligt gods spårade ur strax norr om Getteröbron vilket gjorde att tågtrafiken på sträckan var helt inställd eller kraftigt reducerad under en dryg veckas tid. Den trafik som trots allt kunde passera gick med stora förseningar som följd. Urspårningen resulterade i stora mängder kundklagomål samt krav på förseningsersättning.

Trots tågurspårningen med dess direkta och efterföljande effekter ökade resandet med 2,7 procent under 2017 jämfört 2016. Vid jämförelse med 2010 har resandet ökat med 68,5 procent. Totalt genomfördes ca 4,8 miljoner resor. Den alltjämt fortsatta resandeökningen har möjliggjorts genom att turutbudet successivt utökats under de senaste åren genom den uppstartade Pågatågstrafiken (december 2015) samt tillkommande Västtåg Varberg-Göteborg 2017/2018.



Figur 6: Resandeutveckling 2010-2017; Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

Sett till resandet uppdelat per station (på- och avstigande per vardag) kan det konstateras att resandet för samtliga stationer ökar jämfört 2016. Halmstad och Varberg utgör den största delen av resandet med cirka 60 procent av resenärerna. Störst procentuell ökning hade Åsa station som ökade med 10,1 procent jämfört 2016. Den fortsatt positiva resandeutvecklingen i Åsa har möjliggjorts genom att säkerställa tåglängder på Öresundståg samt utökad trafik Varberg-Göteborg med Västtågen. Sedan trafikstart december 2013 har antalet på- och avstigande ökat med 69 procent i Åsa. Även Kungsbacka ökar starkt med 7,7 procent, dock pendlar resandet upp och ner från år till år i Kungsbacka beroende på fördelning Kungsbackapendeln/Öresundståg. Resandet i Varberg har legat relativt still sedan tre år tillbaka vilket delvis förklaras med upplevd trängsel på tågen mellan Varberg och Göteborg vilket bedöms gett ett visst bortfall av nya resenärer. Falkenberg har i likhet med Varberg haft en något avmattad resandeutveckling de senaste åren. I Halmstad och Laholm har turutbudet utökats mot Helsingborg tack vare Pågatågstrafiken. Detta gav en kraftig resandeökning föregående år och den fortsätter även för 2017 om än inte lika stor.



Figur 7: På- och avstigande/vardag 2010-2017; Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

Sett till andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning är det en övervägande andel, 63 procent, som reser norrut från stationerna. Från Åsa reser närmare 90 procent norrut. För Halmstad och Varberg är det också en övervikt norrut med drygt 60 procent. För Kungsbacka, Falkenberg och Laholm är resandefördelningen mer jämnt fördelad mellan norr och söder.

Kungsbackapendeln

Resandet på Kungsbackapendeln mäts från och med 2017 med ett kundräkningssystem. Kundräkningssystemet har installerade sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungsbackapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämpningsbenägenhet vilket gav stora variationer. Stämpningsbenägenheten togs fram genom att Västtrafik gjorde mätningar på hur många resenärer som registrerade sina kort på tågen. Utifrån dessa mätningar gjordes sedan en procentuell justering av statistiken från biljettmaskinerna vilket innebar att om benägenheten att stämpla biljetter sjunkit räknades resandestatistiken i motsvarande grad upp. Hallandstrafiken bedömer att den faktiska resandeökningen är mindre än vad kundräkningssystemet påvisar och har därför för det totala resandet skrivit ner pendeln till en ökning på 13,5 procent. Sett till antal resor i Halland står Kungsbackapendeln för ca 2,2 miljoner resor. Då den nya mätmetoden skiljer sig så pass väsentligt från tidigare metod har Hallandstrafiken gjort bedömningen att Kungsbackapendeln härnäst kommer ha 2017 som basår.

Viskadalsbanan och HNJ-banan

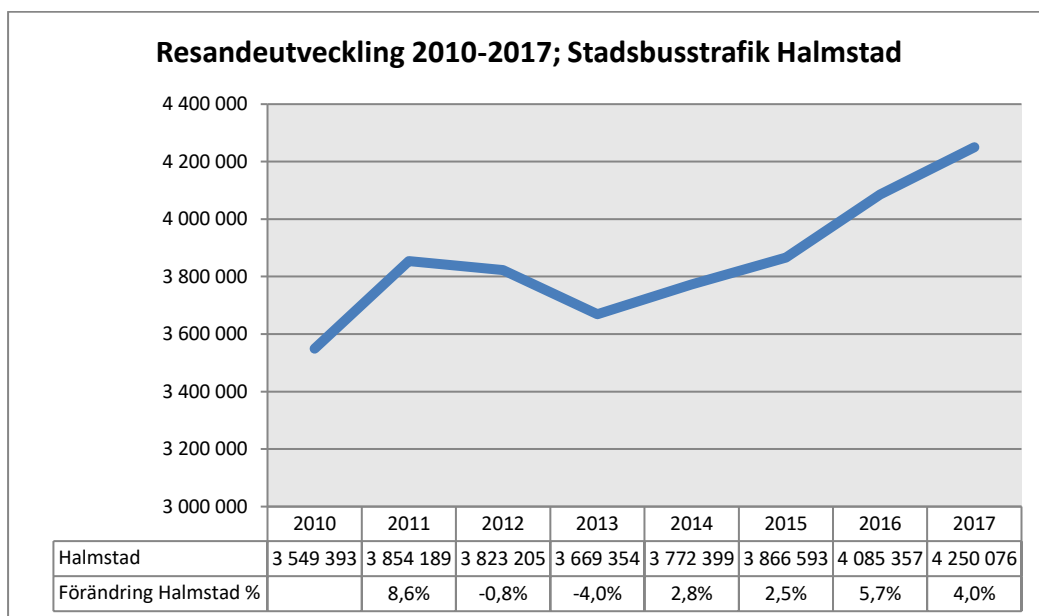
I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan med ett kundräkningssystem. Den nya mätmetoden har gett en kraftig ökning på Viskadalsbanan som påvisar ett tidigare stort mörkertal. Enligt KRS-siffror hade Viskadalsbanan ca 195 000 resor inom Halland under 2017. På Halmstad-Nässjö järnväg har det under 2017 skett manuella resanderäkningar under vår/höst för att få en bättre bild av resandet. Utifrån genomförda räkningar bedöms resandet uppgå till ca 96 500 resor i Halland. Resandeuppföljningen på HNJ-banan är en viktig del i det nu pågående 3-åriga testprojekt i syfte att öka resandet.

Stadsbusstrafik

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Av alla resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för 72 procent av resorna. Resandeutvecklingen för all stadsbusstrafik har fortsatt en mycket positiv utveckling. Från 2014 och framåt har resandet ökat varje år. Den kraftiga resandeökningen som skedde under 2016 (+10,2%) följdes upp under 2017 med en ökning på 5,7 procent.

Stadsbusstrafik Halmstad

Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek där den står för nästan 23 procent av samtliga resor i Halland och en övervägande del av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2016 nådde resandet för första gången över 4 miljoner resor och resandet har fortsatt uppåt under 2017 med närmare 4,3 miljoner genomförda resor och en ökning på 4,0 procent jämfört 2016. Resandeökningen är extra glädjande då det under 2017 varit en besvärlig tid med många ombyggnationer och vägarbeten. I december var de nya stadsbusshållplatserna färdigställda på Laholmsvägen vilket innebär att stadsbuss, regionbuss och tåg är samlat på ett och samma ställe. Nya resecentrum skapar goda förutsättningar för en fortsatt resandeökning och en bättre sammankoppling av trafikslagen tåg, stadsbuss och regionbuss.

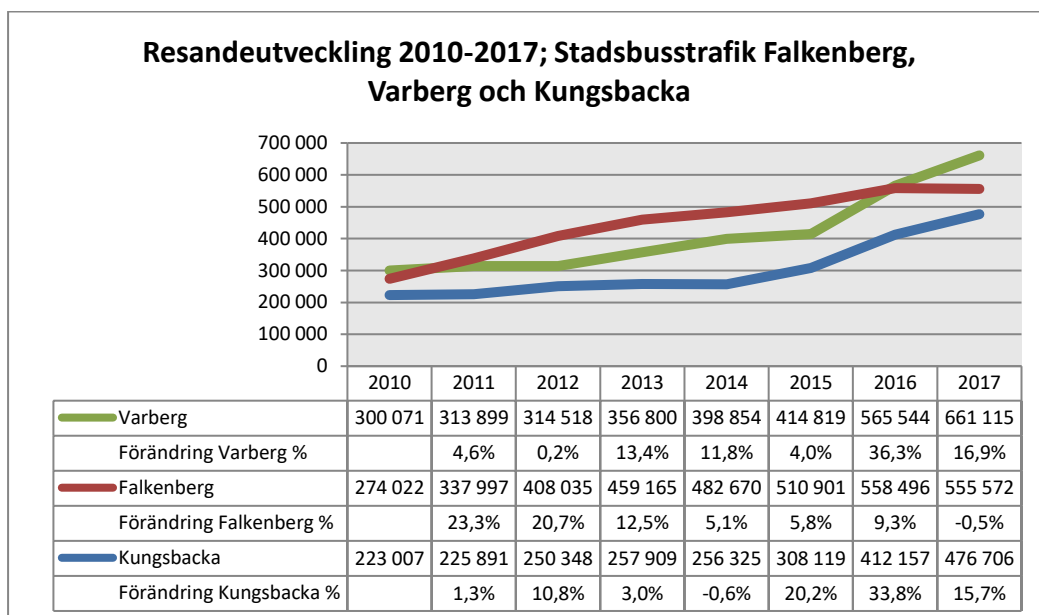


Figur 8: Resandeutveckling 2010-2017; Stadsbusstrafik Halmstad

Stadsbusstrafik Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

Stadsbusstrafiken i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka har samtliga genomgått en renodling av linjenät med satsning på huvudlinjer med ökat turutbud och rakare körväg samt koppling till tågtrafiken på Västkustbanan. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 och Varberg samt Kungsbacka under 2015. För samtliga städer har det justerade linjenätet medfört en positiv resandeutveckling. Varberg fortsätter att öka kraftigt under 2017 och nådde för första gången över 600 000 resor under ett år. I Kungsbacka fortsätter också den positiva resandeutvecklingen (+15,7 procent) trots att över 2,5 år gått sedan linjeomläggningen. I Falkenberg minskade resandet för första gången under 2017 sedan linjenätet gjordes om. En stor del i förklaringen är den tågurspärning som skedde i Varberg vilket kraftigt påverkade stationspendeln linje 10 som står för nära hälften av alla resor i stadsbusstrafiken i Falkenberg. Ytterligare förklaring till den

negativa trenden var att asylboendet i Olofsbo stängde tidig vår 2017 vilket starkt hade bidragit till resandeökningen 2016.

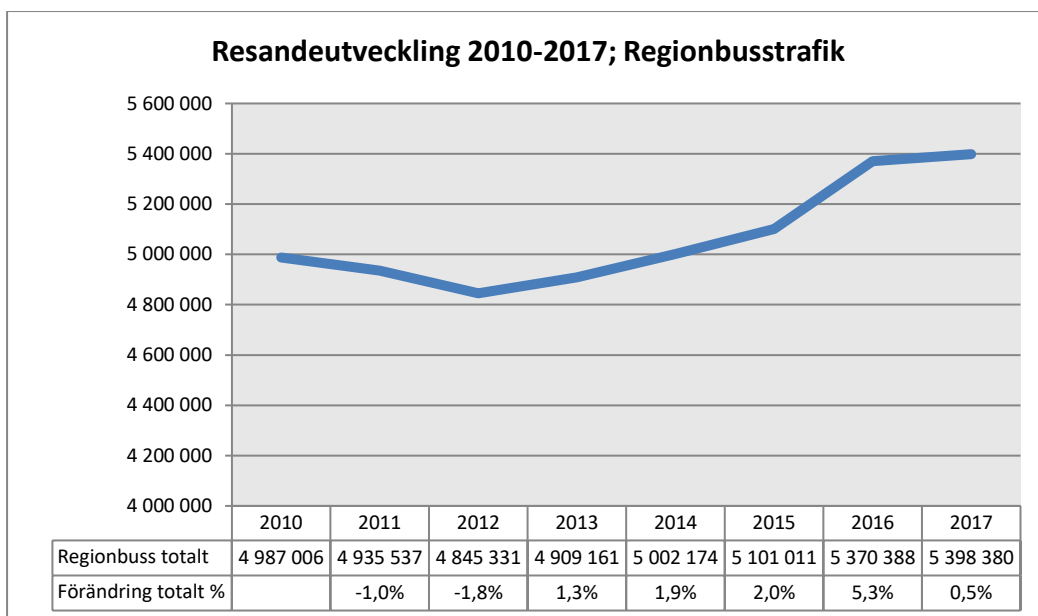


Figur 9: Resandeutveckling 2010-2017; Stadsbusstrafik Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

Regionbusstrafik

Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden vänt och resandet pekar åter uppåt, under 2017 ökade resandet med 0,5 procent. Resandeökningen ligger till största del på huvudlinjerna medan övriga linjer minskar eller är oförändrade. Utvecklingen med en ökad resandetyngd på huvudlinjerna ligger i linje med fastställda principer i Trafikförsörjningsprogrammet om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, d.v.s. i utpekade kollektivtrafikstråk där huvudlinjerna trafikerar.

En stor del av förklaringen till den något svagare utvecklingen i regionbusstrafiken för 2017 (+0,5%), är att många av de asylboenden som öppnades under 2016 vilka bidrog till resandeökning 2016, stängdes i slutet av 2016 och början på 2017 vilket medförde ett resandetapp jämfört 2016. Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken stod Kungsbacka regionbusstrafik för 40 procent, regionbusstrafik söder för 34 procent (Halmstad, Laholm, Hylte) och regionbusstrafik norr för 26 procent (Falkenberg, Varberg).



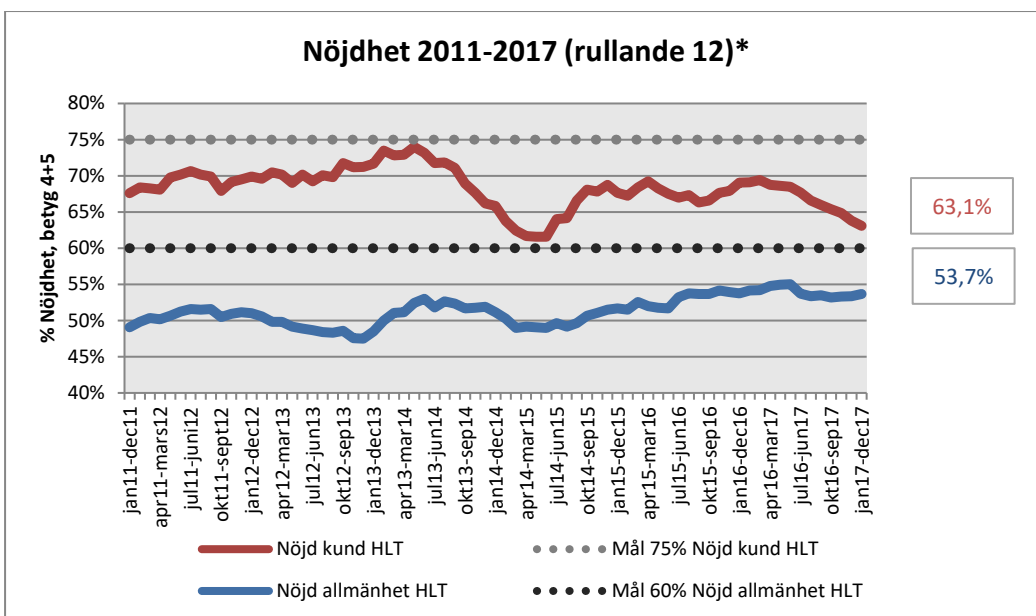
Figur 10: Resandeutveckling 2010-2017; Regionbusstrafik

Nöjdhet

Nöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning bland allmänhet och kunder. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång/några gånger i månaden. Målet för 2017 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 75 procent och att andelen nöjda invånare/allmänhet ska uppgå till minst 60 procent.

Under 2017 hade nöjdheten hos kund en negativ utveckling. Jämfört 2016 minskade nöjdheten med närmare sex procentenheter vilket går i motsatt riktning till uppsatt mål. Utvecklingen ser samma ut även för hela Halland inklusive Kungsbacka. Gällande nöjdhet hos allmänheten ligger denna kvar i stort oförändrad jämfört 2016 och målet missas därför även där. Även sett till nöjdhet med senaste resan sker en minskning till 78 procent vilket är långt ifrån uppsatt mål för 2017 på 87 procent. I förhållande till övriga nyckeltal för nöjdhet är dock nöjdheten med senaste resan förhållandevis hög då 8 av 10 är att betrakta som nöjda.

En förklaring till det försämrade resultatet är urspårningen i Varberg som ledde till stort missnöje bland våra resenärer samt skapade en negativ bild av kollektivtrafiken ur allmänhetens synvinkel. Ytterligare faktor som misstänkts påverkat resultatet åt det negativa hållet är att Kollektivtrafikbarometern gjordes om med start 2017. Förändringen innebar att frågorna justerades och framförallt förändrades metoden för urval av respondenter vilket misstänks skapat vissa resultatskillnader jämfört tidigare Kollektivtrafikbarometer. Tidigare var huvudsaklig metod för enkäten telefonintervju men med den omarbetade Kollektivtrafikbarometern utgörs en större del av webbenkäter. På nationell nivå har man bland annat konstaterat att den nya metoden fångar fler studerande, kvinnor och vaneresenärer.



Figur 11: Nöjdhet 2011-2017 (rullande 12)

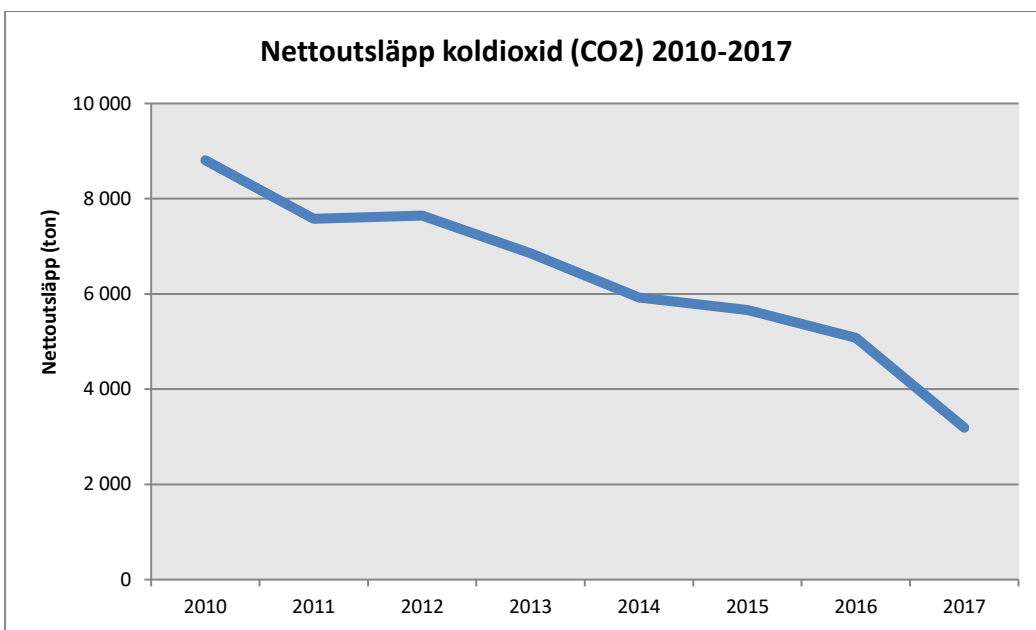
*Utifrån tidigare fastställd målbild för 2017 mäts utfallet kring nöjdhet för Halland exkl. Kungsbacka. Från 2018 kommer uppföljning och mål göras för hela Halland inkl. Kungsbacka.

Miljö

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

En stor del av resandet i Halland sker med eldrivna tåg vilket är ett koldioxid neutralt färdmedel då all el i det svenska järnvägsnätet kommer från vattenkraft. I busstrafiken har andelen körda kilometer med förnyelsebara drivmedel ökat under 2017. Inom Hallandstrafikens verksamhet används tre typer av förnyelsebara drivmedel; RME (Rapsmetylester), HVO (Hydrerad vegetabilisk olja) och biogas. En succesiv ökning av bussar med Euro 6-standard sker också vilket resulterar i lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider jämfört tidigare generationer av Euro-klasser.

Totalt har 96 procent av Hallandstrafikens busstrafik utförts med förnyelsebara drivmedel under 2017, en uppgång med ca 17 procentenheter jämfört 2016. Inom stadsbusstrafiken har 95 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 19 procentenheter jämfört föregående år. Regionbusstrafiken utfördes till 96 procent med förnyelsebara drivmedel, en ökning med ca 15 procentenheter jämfört 2016. Vid jämförelse 2017 med 2010 har nettoutsläppet av koldioxid inom busstrafiken minskat med 64 procent vilket nedan diagram visar. Under 2017 har koldioxidutsläppen minskat med 37 procent ställt mot föregående år.



Figur 12: Nettoutsläpp koldioxid (CO2) 2010-2017

Den positiva utvecklingen är kopplad till den trappmodell som finns i nuvarande trafikavtal med en successiv stegring av miljökraven. Nya drivmedel såsom HVO har under kort tid vunnit mark mot fossil diesel vilket drivit på utvecklingen snabbt i positiv riktning utifrån mål om 100 procent fossilfri kollektivtrafik.

Marknad och kommunikation

Under 2017 har fokus varit på våra prioriterade områden – kund och leverans. Målet är att öka vår marknadsandel och få fler att börja åka kollektivt, samt att öka både våra kunders och invånarna i Hallands nöjdhet med Hallandstrafiken. Aktiviteterna bygger på att locka fler att testa kollektivtrafiken via bland annat Fria resor-erbjudandet och företagsförsäljning, samt stärka varumärket med vår kommunikation till både befintliga och nya kunder.

Fria resor

Med Fria resor-kampanjen vänder vi oss till de hallänningar som inte åker med oss idag. Med erbjudandet om fria resor vill vi få fler att börja resa med oss och upptäcka fördelarna med att resa kollektivt, och i slutändan öka vår marknadsandel samt resandet.

2017 gjordes 8 607 utskick med Fria resor-erbjudandet till bland annat Sofieberg, Unnaryd, Fyllinge, Andersberg och Bua. Totalt tog 1 645 personer chansen att resa fritt i 14 dagar och testa på kollektivtrafiken, varav 166 personer återladdade sitt kort efter perioden för att fortsätta resa med oss. Det innebär att 10 procent av de som deltog i kampanjen valde att återladda sitt kort efter att ha rest gratis i 14 dagar, vilket ses som ett bra resultat för kampanjen.

Företagsförsäljning

De olika företag som finns i Halland är en viktig målgrupp när det gäller att öka vår marknadsandel. Fokus har legat på att öka antalet tjänsteresor, samt att få fler företag att erbjuda anställda årskort mot nettolöneavdrag.

Antal tjänsteresor med Företag Flex-kortet 2017 landade på nästan 31 000 resor, vilket

är en ökning med 21 procent jämfört med året innan. Försäljningen ökade från drygt 3,5 miljoner kr 2016 till drygt 4,5 miljoner kronor 2017, vilket är en ökning med nästan 28 procent.

Försäljningen av årskort ökade med 17 procent 2017 jämfört med året innan och landade på 10,6 miljoner kronor för 2017 (9 miljoner kronor 2016).

Sommarkortet

Med Sommarkortskampanjen når vi nya kunder med ett glatt och positivt budskap. Sommarkortet har ett mycket förmånligt pris och strategin är att det är så pass bra prissatt att många vågar ta chansen att prova på att resa med kollektivtrafiken.

Antalet hallänningar som passar på att resa kollektivt med Sommarkortet ökar för varje år, och 2017 var inget undantag. Försäljningen slog även detta år alla tidigare rekord med nästan 14 000 sålda Sommarkort. Det är en ökning på cirka 15 procent jämfört med 2016, då det såldes nära 12 000 Sommarkort. Med tanke på att försäljningen då ökade med nästan 30 procent jämfört med året innan, blir 2017 års resultat ännu starkare.

Mobilappen

I målbilden av det kommande nya biljett- och betalsystemet ser vi att mobila enheter kommer bli ytterst viktiga, både som försäljnings- och kommunikationskanal. Kunden ska via sin mobila enhet kunna hantera hela sin resa – från sök/köp resa, information under resans gång och till eventuella ärenden efter resan.

Mot denna bakgrund var det viktigt att redan under 2017 börja arbetet med att få fler att använda vår mobilapp. Vi har därför fortsatt arbetet med att marknadsföra fördelarna med appen, både när det gäller enkelheten att köpa biljett, samt de befintliga tjänsterna i appen såsom reseplanerare, se var bussen befinner sig på karta etc.

Under 2017 ökade antalet sålda biljetter i appen med 69 procent. Sammanlagt såldes drygt 356 000 biljetter i appen under året, jämfört med 210 150 året innan. Under samma period ökade antalet aktiva användare av appen med 25 procent, en ökning från 38 685 2016 till 48 481 2017.

Treårigt testprojekt på HNJ-banan

Efter beslut i Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland genomförs ett treårigt testprojekt på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) med start i december 2017. Resandet är idag lågt och har en stagnerande resandeutveckling.

Målet för projektet är att öka resandet och därmed nå 30 procents kostnadstäckningsgrad, utifrån gränsen för lågfrekvent resande som finns fastställt i Trafikförsörjningsprogrammet i Halland. För att nå 30 procents kostnadstäckningsgrad måste resandet öka med 111 procent utifrån resandeutfallet 2016.

Med tanke på det högt satta målet med projektet behöver vi gå ut brett över flera målgrupper i vår kommunikation. Strategin är att öka kännedomen om banan och skapa uppmärksamhet, samtidigt som vi informerar om utökade tågtider.

Inför trafikstarten i december 2017 togs ett marknadsföringspaket fram med hjälp av byrå. Paketet innehöll: En specialedition av tidningen Lingonet, ett direktutskick till

hushållen längs med banan, pressmaterial/pressinformation, material till hemsidor och kundtidningar, målgruppsanpassade affischer i A3-format, annonser – print och digitalt och roll-ups. Materialet spreds av både kommunerna längs med banan och av Hallandstrafiken. Utöver detta lyfte även Hallandstrafiken budskapet i våra egna kanaler.

Infrastruktur

Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar mycket och sammanfattningsvis kan det konstateras att den fortfarande är låg och att det kvarstår mycket arbete för att en acceptabel och jämn standard ska uppnås. Ansvaret för delar av infrastrukturen för kollektivtrafiken i Halland övergick i samband med den nya kollektivtrafiklagen till Hallandstrafiken som i sin tur har tecknat avtal med alla kommuner i Halland om ansvarsfördelningen när det gäller drift, underhåll samt om- och nybyggnad av hållplatser. Principen är att kommunerna och Trafikverket ansvarar för markarbeten och Hallandstrafiken ansvarar för resenärsservice, d.v.s. den utrustning som finns ovan mark. För att underlätta detta arbete har Hallandstrafiken tagit fram en Hållplatshandbok där allt förklaras mer utförligt vem som gör vad, hur hållplatser ska se ut m.m.

Under 2017 har ombyggnaden av hållplatser samt utbyte av väderskydd fortsatt på det kommunala och enskilda vägnätet. Utbyggnadstakten på det statliga vägnätet går dessvärre fortsatt långsamt, vilket är en fråga som Hallandstrafiken kontinuerligt lyfter mot Trafikverket som äger ansvaret för ombyggnationer på det statliga vägnätet. I Kungsbacka, Varberg och Falkenbergs centralorter har 27 nya väderskydd placerats ut i samband med avtalsslut för privat aktör. I Halmstad har det varit ett omfattande arbete kring färdigställandet av Resecentrum etapp 2 samt ombyggnationen av Österskans. Ett större omtag har också gjorts för HNJ-banans stationer (Oskarström, Torup, Kinnared, Landeryd) i Halland som en del i pågående testprojekt i syfte att öka resandet. Bland annat har väderskydd och cykelställ bytts ut. Några exempel på ombyggda hållplatser finns i bilaga 2.

Större arbeten (ombyggnad plattformar och/eller väderskydd) med hållplatser under 2017						
	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	2	1	0	1	0	0
Kommunalt/enskilt vägnät	4	13	12	0	3	2
Summa/kommun	6	14	12	1	3	0

Tabell 3: Större arbeten med hållplatser under 2017

5. Kommande aktiviteter 2019-2021

Trafik

I detta avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar under perioden 2019-2021. Trafikobjekten som föreslås för 2019-2021 finns beskrivna i nedanstående tabell samt med utförligare beskrivning senare i detta avsnitt. Föreslagna trafiksatsningar ger en ökad kostnad med 8 miljoner kronor (netto).

Objekt	Beskrivning
Västtåg Varberg-Göteborg	Utökning av tågtrafiken mitt på dagen under vardag med 2 dubbelturer. Syftet är att möta ett ökat resbehov sträckan Varberg-Göteborg.
Pågatåg Halmstad-Helsingborg	Utökning av tågtrafiken med 1 dubbeltur i syfte att bygga igen tidslucka som idag finns på morgonen. Åtgärden skapar en sammanhållen halvtimmestrafik.
Öresundståg	Komplettering av helgtrafiken på Öresundståg i syfte att skapa en mer attraktiv tidtabell. I nuvarande tidtabell finns många variationer vilket skapar en otydlighet gentemot resenär.
Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	Skapa en mer attraktiv tidtabell med bättre spridning av turer samt kompletterad helgtrafik.
Västtåg Kungsbacka-Göteborg	Omfördelning samt utökning av turutbud i syfte att tillse ökat resbehov.
Västtåg Varberg-Borås	Förbättrad tidtabell under helg genom bättre spridning av turer samt utökat turutbud.
Stationspendel Laholm	Ny stationspendel i Laholm med koppling till/från samtliga tåg. Reducering av linje 320 och kompletterat utbud på linje 324.
Linje 10 Falkenberg	Påstigning i samtliga dörrar i syfte att snabba upp restiden och säkerställa passning till/från tåg.
Busstrafik till ny husfabrik i Sunvära	Ny husfabrik anläggs i höjd med Väröbacka vid E6 vilket innebär många nya arbetstillfällen och ökat resbehov. Befintlig Ringshalstrafik används för att lösa resbehov till/från husfabriken.
Trafikering av Gröningen havsbad i Halmstad	Trafikering av Gröningen havsbad under sommartid. Trafikupplägget förutsätter infrastrukturåtgärder från Halmstads kommun.
Linje 227 Laholm-Ränneslöv-Våxtorp	På grund av otydlig linjesträckning med olika körvägsvarianter föreslås en renodling av linjen med samma körväg i båda riktningar via Vallberga.

Tabell 4: Förslag på trafikobjekt 2019-2021

Västtåg Varberg-Göteborg

Bakgrund

Sedan trafikstarten 2009 har resandet med Öresundståg ökat för varje år. Vid jämförelse 2017 med 2009 är resandeökningen 143 procent. Trafiken har stor betydelse för Hallands utveckling och fungerar som en stomme i den halländska kollektivtrafiken. Den största resandeutvecklingen har skett i norra Halland mot Göteborg med tyngdpunkt från Varberg och norrut. I Varberg har antalet resenärer sedan 2009 ökat med nära 60 procent. Åsa station, som öppnade i december 2013, har gett ett stort tillskott av resenärer och har sedan trafikstarten ökat med nästan 70 procent i antal resenärer.

Den positiva resandeutvecklingen har med åren skapat ökad trängsel ombord på tågen. Problemet är som störst under morgon och eftermiddag då många ska till arbete och studier. Tillskottet av resenärer har hanterats genom att köra fler Öresundstågsavgångar med dubbla tågsätt, vilket är det längsta som går utifrån begränsning av plattformslängd på Göteborg C. Utöver ökad kapacitet genom längre tåg har även kompletterande avgångar tillkommit på sträckan Varberg-Göteborg med Västtågen i samarbete med Västtrafik. Från december 2016 med ytterligare utökning 2017 trafikerar två dubbelturer med Västtågen Varberg-Göteborg i pendlingsläge med uppehåll i Åsa. Kombinationen av längre tåg och fler turer med Västtågen har skapat mer kapacitet under den absoluta peaktiden och ger därmed utrymme för en fortsatt resandeökning de kommande åren enligt Hallandstrafikens bedömning. Den nya trafiken Varberg-Göteborg ska ses som en början på Hallands tredje tågsystem som finns beskrivet i Trafikförsörjningsprogrammet för Halland. Sett till resbehov och då framförallt Åsa station finns idag stora tidsluckor i tågtrafiken under dagtid, kvällar och helger.

En av de största utmaningarna i nuläget för tågtrafiken i Sverige är den bristande punktligheten, d.v.s. att tågen inte kommer fram i rätt tid. Under 2017 var punktligheten för persontågstrafiken i Sverige 90,3 procent. Det nationella snittet har varit i stort oförändrat under de senaste fem åren. För Öresundstågen som trafikerar i Halland var motsvarande siffra 90,1 procent. Detta innebär i praktiken att var tionde tåg är försenat. Att som resenär kunna lita på att komma fram i tid är en av de mest avgörande faktorerna i val av färdmedel. Problemet med punktligheten i tågtrafiken hänger till stor del ihop med kapaciteten. Om det är mycket trafik på en järnvägssträcka ökar risken för problem och förseningar.

Västkustbanan från Lund till Göteborg är idag hårt belastad med både lokaltåg, regionaltåg, snabbtåg och godståg. Idag är närmare 90 procent av Västkustbanan utbyggd till dubbelspår. Den blandade trafiken i kombination med att dubbelspår fortfarande saknas på delar av sträckan innebär ett störningskänsligt system. För att kunna möta en fortsatt resandeutveckling med en utbyggd tågtrafik behöver Västkustbanan byggas ut helt till dubbelspår. Ett antal viktiga infrastrukturåtgärder finns planerade för Västkustbanan kommande år vilket på sikt kommer att skapa mer kapacitet. En sträcka som indirekt påverkar är den mellan Arlov och Lund där en utbyggnad till fyrspår har påbörjats under hösten 2017 med färdigställande 2024. Sträckan Maria (strax norr om Helsingborg) – Ängelholm ska byggas ut till dubbelspår med byggtid 2021-2023. I förslag till nationell plan finns även en utbyggnad av dubbelspår på sträckan Maria-Helsingborg med där möjlig byggstart ligger någonstans under åren 2024-2029. Dagens Halmstad C är en flaskhals och i förslag till nationell plan finns en ombyggnad med möjlig byggstart 2024-2029. Utbyggnaden av dubbelspår

mellan Varberg och Hamra i form av Varbergstunneln kommer att pågå mellan 2019-2024. Även Västlänken i Göteborg påverkar kapaciteten på Västkustbanan och byggtiden för denna är 2017/2018-2026.

Mycket arbete kvarstår därför innan Västkustbanan är fullt utbyggd. En större kapacitetsbrist kommer att finnas åtminstone fram till 2026 när de allra största infrastrukturåtgärderna finns på plats. Under byggtiden för dessa infrastrukturåtgärder kommer dessutom kapaciteten begränsas genom förlängda restider och färre tillgängliga spår. En stor utmaning kommande år kommer att vara att möta ett ökat resbehov i Halland samtidigt som punktlighet och restider värnas i befintlig trafik.

Syfte

Att fortsatt utveckla tågtrafiken mellan norra Halland och Göteborg är ett prioriterat område utifrån resbehov och mål om ökad regionförstoring genom utvecklad kollektivtrafik. Den historiska utvecklingen där allt fler bosätter sig i Halland och pendlar mot Göteborgsområdet väntas fortsätta även kommande år. För att kunna möta en fortsatt resandeökning är Hallandstrafikens ambition att arbeta vidare med Hallands tredje tågsystem. Genom en utbyggnad av detta system kan fler resmöjligheter skapas för norra Halland med stopp i Åsa under pendlingsläge, dagtid, kvällar och helger. I ett första skede ser Hallandstrafiken ett behov av att bygga ut turutbudet under dagtid på vardagar där det idag finns vissa tidsluckor i trafiken.

Hallandstrafiken lägger stor vikt vid att värna om restiden och punktligheten på Västkustbanan. Den genomgående Öresundstågstrafiken mellan Göteborg-Malmö/Köpenhamn kopplar Halland mot två starka tillväxtregioner i norr och söder. Enligt Trafikförsörjningsprogrammet ska nuvarande stoppbild bevaras på den genomgående Öresundstågstrafiken där kort restid är av hög prioritet. Om Halland frångår dagens stoppbild genom att låta samtliga Öresundståg stanna i Åsa riskerar fler stopp att tillkomma i grannlänen vilket skulle få förödande konsekvenser för restid men också punktlighet.

Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår en utökning med två dubbelturer mitt på dagen under vardagar med Västtågen sträcka Varberg-Göteborg med uppehåll i Åsa. Genom kompletterande avgångar mitt på dagen får Åsa ett turutbud över hela vardagen, en tidslucka kvarstår i riktning mot Göteborg efter kl. 19.05. Från Varberg föreslås avgång kl. 11.50, 14.50 och från Göteborg kl. 10.25, 13.25. Till varje ny tågavgång ska det finnas bussanslutning vid Åsa station för att möjliggöra byte.

Pågatåg Halmstad-Helsingborg

Bakgrund

I december 2015 var Hallandsåstunneln färdigställd efter en byggtid på över 20 år. Med Hallandsåstunneln på plats kortades restiden mellan Halmstad och Helsingborg till strax under timmen. Den sänka restiden innebar att nya pendlingsmöjligheter möjliggjordes och för att möta denna utveckling förlängdes Pågatågstrafiken från Helsingborg till Halmstad i december 2015. Med tillkommande sju dubbelturer per vardag med Pågatågen skapades tillsammans med Öresundstågen halvtimmestrafik mellan Halmstad och Helsingborg i pendlingsläge med undantag för en mindre tidslucka på morgonen i bägge riktningar. Från det att Hallandsåstunneln öppnade med den utökade trafiken har en kraftig inflyttning skett till kustområdet Mellbystrand/Skummeslöv där en del i förklaringen troligtvis är de förbättrade

kommunikationerna mot framförallt norra Skåne.

Syfte

I syfte att skapa en mer attraktiv tidtabell med komplett halvtimmestrafik under morgonen föreslås en komplettering av turutbudet för att fylla ut befintlig tidslucka.

Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår en utökning med en dubbeltur per vardag. Från Halmstad söderut tillkommer avgång 05.46 vilket skapar halvtimmestrafik 05.12-09.12. I andra riktning tillkommer avgång med ankomst i Halmstad 08.21 vilket skapar halvtimmestrafik 04.53-08.53.

Öresundståg

Bakgrund

Öresundstågstrafiken på Västkustbanan har stor betydelse för Hallands utveckling. Inte minst sett till att binda samman Halland med grannregionerna men också för resor inom Hallands gränser. Under vardagar utgörs resandet främst av dagliga pendlingsresor till arbete och studier. Under helg skiftar resandet till mer långväga resor med tyngdpunkt på fritidsresor. För att stärka Halland som bästa livsplatsen utgör tågtrafiken ett viktigt verktyg för att snabbt kunna ta hallänningar till arbete och studier men också till nöje och fritid. Tillsammans har de halländska städerna ett attraktivt utbud av aktiviteter och med närhet till exempelvis Göteborg, Helsingborg och vidare Malmö/Köpenhamn breddas utbudet ytterligare.

Under helg har Öresundståget timmestrafik som grund, d.v.s. en gång i timmen går det ett tåg genomgående Göteborg-Malmö/Köpenhamn i båda riktningar. Variationer finns dock under framförallt morgon och kväll där vissa av avgångarna trafikerar delsträckor men också där det finns skillnader mellan lördag och söndag.

Syfte

Då även helgtrafiken identifieras som en viktig faktor för att stärka Hallands konkurrenskraft som region föreslås en komplettering av trafikutbudet under helg. Justeringar sker främst under morgon och kväll där det idag finns tidsluckor samt varianter mellan lördagar och söndagar vilket sammantaget skapar en otydlig och haltande tidtabell.

Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår följande kompletteringar för helgtrafiken på Öresundstågen. Samtliga förändringar kräver en samsyn med Skånetrafiken.

Riktning norrut:

- Tåg 1008 Köpenhamn (avg. 05.27) – Göteborg (ank. 09.05) under söndag. Tidigaste turen från Skåne till Göteborg under söndagar ankommer idag Göteborg 10.05.
- Tåg 1104 Köpenhamn (avg. 21.27) – Göteborg (ank. 01.05) fredag, lördag och söndag. Senaste tåget till Göteborg ankommer idag 00.05.
- Tåg 11002 Hyllie (avg. 04.59) – Göteborg (ank. 08.05) lördag och söndag. Tidigaste turen från Skåne till Göteborg ankommer idag 09.05 på lördagar och 10.05 på söndagar.
- Tåg 11154 Helsingborg (avg. 04.53) – Göteborg (ank. 07.05) under lördag. I nuläget går det för Hallands räkning ett tåg i motsvarande läge med start

Halmstad som därmed förlängs söderut mot Helsingborg.

Riktning söderut:

- Tåg 1027 Halmstad (avg. 06.12) – Köpenhamn (ank. 08.28) lördag och söndag. Tidigaste turen idag från Halmstad söderut under lördag och söndag avgår idag 07.12 respektive. 08.12.
- Tåg 1033 Göteborg (avg. 05.55) – Köpenhamn (ank. 09.28) under lördag och söndag. Tidigaste turen från Göteborg söderut mot Skåne under lördag/söndag avgår idag 06.55.

Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö

Bakgrund

I det senast antagna Trafikförsörjningsprogrammet för Halland beslutades om ett treårigt projekt på Halmstad-Nässjö järnväg skulle startas upp i syfte att öka resandet. Som en del i satsningen utökades i december 2017 antalet avgångar med tåget från fem dubbelturer/vardag till totalt sju dubbelturer/vardag. En matarbuslinje till/från tågen inrättades också mellan Hyltebruk och Landeryd i syfte att förbättra Hyltebruks koppling till järnvägen. Utöver trafiksatsningen innefattar också projektet utökad marknadsföring samt en upprustning av stationsmiljöer.

Syfte

Projektet är pågående och tidtabellen utvärderas löpande. Hallandstrafiken arbetar tillsammans med Jönköpings länstrafik med att utveckla en mer attraktiv tidtabell för tågtrafiken till december 2018.

Trafikförändring

Hallandstrafiken har i arbetet med kommande tidtabell önskemål om att skapa ytterligare en dubbeltur per vardag (totalt åtta), fler direkta tåg till Nässjö utan byte, jämnare spridning på avgångarna över dygnet till/från Halmstad samt en översyn av helgtrafiken. I arbetet undersöks också möjligheten att införa bevakning av Oskarström station vilket skulle ge fler mötemöjligheter på sträckan och därmed större möjlighet att justera tågavgångarna. Samtliga förändringar gällande tågtrafiken kräver en samsyn med Jönköpings länstrafik.

Västtåg Kungsbacka-Göteborg

Bakgrund

Kungsbackapendeln är av avgörande betydelse för utbytet mellan Kungsbacka och Göteborg samt mellanliggande orter. Resandet har en positiv utveckling och resandet är idag högt på vissa specifika avgångar under morgon och eftermiddag. Att säkerställa den långsiktiga utvecklingen av Kungsbackapendeln är av största vikt. För att kunna köra den täta trafiken är uppställningsmöjligheter för tågen av betydelse. I Göteborg kommer det under en överskådlig framtid råda brist på uppställning vilket är ett stort bekymmer. Ett arbete har därför pågått under det senaste året för att identifiera om tågen i större utsträckning kan ställas upp i ändarna av linjerna.

Syfte

I syfte att sprida uppställningen av tågen härlett till kapacitetsbrist i Göteborg föreslås uppställning av fler tåg i Kungsbacka. Konskevensen blir att vissa avgångar får dras in samtidigt som större möjlighet ges att köra tågen när resbehovet är som störst.

Trafikförändring

Från Kungsbacka förlängs kvartstrafiken på morgonen genom ny avgång kl. 05.34. På eftermiddagen sätts ny avgång in kl. 14.34. På kvällen tas avgång kl. 19.04 bort vilket kan motiveras utifrån lågt resande. Sammantaget ger förslaget kvartstrafik från Kungsbacka under tiderna 05.19-09.19, 14.19-18.49.

Från Göteborg dras avgång kl. 05.30 in vilket också kan motiveras utifrån lågt resande. Ny avgång sätts in kl. 09.00. Med förändringen blir kvartstrafiken förlängd under den sena morgonen där resandet också är högre jämfört med tidig morgon.

Västtåg Varberg-Borås

Bakgrund

Västtåg Varberg-Borås trafikerar Viskadalsbanan och binder samman Varberg och Borås samt mellanliggande orter. Under vardagar finns det 10 dubbelturer med Västtågen Varberg-Borås. Tidtabellen för helgtrafiken är dock mer haltande med lägre turantal och ostrukturerad tidtabell. Tidtabellen varierar idag sett till turutbud och riktning men också vid jämförelse mellan lördag och söndag.

Syfte

I syfte att göra tidtabellen mer attraktiv under helg föreslås en komplettering av helgtrafiken på Viskadalsbanan.

Trafikförändring

En strukturerad tidtabell föreslås med omkring fem dubbelturer under lördag och söndag.

Stationspendel Laholm

Bakgrund

När delar av Västkustbanan byggdes ut till dubbelspår i mitten av 1990-talet flyttades tågstationen i Laholm ut till dess nuvarande läge, ca 3km västerut från centrala Laholm. En stationspendel inrättades i samband med stationsflytten för att kompensera avståndet till det externa stationsläget. Linjen lades ned i början av 2000-talet på grund av lågt resande. För att behålla resmöjlighet till/från tågstationen infördes anropsstyrda turer mellan busstationen och tågstationen, som ytterligare kompletterades med linje 225 (Laholm-Mellbystrand-Båstad station). Under 2008 förlängdes linje 324 (Halmstad-Veinge-Laholm) till tågstationen och 2012 förlängdes även snabbbussalternativet linje 320 (Halmstad-Laholm). Utvecklingen i Laholm har under de senare åren tagit fart med en befolkningstillväxt i Laholms tätort och längs kusten kring Mellbystrand/Skummeslöv. Tack vare Hallandsåstunneln har Laholm restidsmässigt närmast sig norra Skåne vid resa med tåg. I samband med att tunneln öppnades i december 2015 tillkom även Pågatåg Halmstad-Helsingborg vilket skapar halvtimmestrafik i pendlingsläge. Sammantaget innebär det att pendlingsmöjligheterna framförallt till/från Laholm och söderut förbättrats avsevärt.

Utifrån de nya förutsättningarna har antalet pendlare till och från Laholms tätort successivt ökat. För de som reser med tåg finns busskoppling till/från centrum med linje 320/324 som startar och slutar där. Utöver 320/324 som angör vid vändplanen trafikerar linje 225 uppe på bron vilket också är ett alternativ. Sammantaget skapar dessa tre linjer en busskoppling till flertalet tågavgångar dock inte alla. De största bristerna i busstrafikförsörjningen av tågstationen är att bytestiden mellan tåg och buss kan variera kraftigt beroende på vilken tågavgång det gäller. Dessutom är

uppdraget utspritt på tre olika linjer med två olika angöringsplatser, antingen uppe på bron eller nere vid vändplatsen, vilket skapar otydlighet. En annan brist är att linje 320/324 mot Halmstad kan drabbas av förseningar längs sträckan vilket gör att en eventuell tåganslutning brister. Sammanfattningsvis innebär det att trots att busstrafik finns till/från stationen i relativt hög utsträckning är trafiken dåligt anpassad utifrån tågresenärernas resbehov och utgör därför inget tillförlitligt alternativ.

Syfte

Utifrån den problembild som finns idag med busstrafiken till/från tågstationen i Laholm föreslår Hallandstrafiken att en ny busslinje införs med uppdrag som stationspendel att koppla samman Laholms tätort med tågstationen. Den nya stationspendeln skapar helt nya möjligheter att pendla med tåg till och från Laholm både norrut och söderut. Med en anpassad stationspendel till tåget kan en konkurrenskraftig restid uppnås i flera relationer i kombination med en väl utbyggd tågtrafik. Med en dedikerad busspassning kan resenärerna lita på att till varje tåg finns en buss till och från. Detta skapar goda förutsättningar att få fler att välja tåget då det skapas ett tydligt och enkelt upplägg.

Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår en ny stationspendel i Laholm med koppling till/från samtliga tåg vid Laholms tågstation alla dagar i veckan. Som en del i förslaget får linje 320 och 324 busstationen i Laholm som start- och sluthållplats. Samtidigt reduceras turutbudet på linje 320 och linje 324 föreslås få ett ökat turutbud.

I busstrafiken Halmstad-Laholm förbättras turutbudet på linje 324 genom en utbyggd halvtimmesstrafik, från dagens 20 dubbelturer till ca 27 dubbelturer/vardag. Linje 320 som trafikerar som snabbuss i stråket kommer att få reducerat turutbud från dagens intervall med 20-30 minuters trafik till timmesstrafik. Förändringen på linje 320 görs utifrån att tågalternativet Halmstad-Laholm stärks vilket minskar betydelsen av linje 320 vars funktion är att erbjuda en snabb och direkt förbindelse mellan Halmstad-Laholm. Fortsatt kommer det att finnas ett väl utbyggt utbud av busstrafik med nästan 40 dubbelturer/vardag att välja på (320,324). Utbudet kan jämföras med stråket Halmstad-Hyltebruk som har drygt 30 dubbelturer med linje 400. För mellanliggande orter såsom Veinge, Genevad och Trönninge förbättras utbudet då linje 324 får fler turer.

Sett till restid kommer linje 320 och alternativet tåg/stationspendel att vara likvärdig, d.v.s. omkring 30 minuter (sträcka Halmstad Resecentrum-Laholms busstation). Vissa av dagens befintliga resenärer på linje 320 kommer sannolikt uppfatta förändringen som negativ då ett byte behöver göras. Denna försämring bedöms dock övervägas av den potential stationspendeln skapar för ett ökat resande. För resenärer som inte vill byta kommer det tillsvidare finnas ett visst turutbud kvar på linje 320. Därtill finns ett bra turutbud på linje 324 med en något längre restid (ca 45 minuter). Ytterligare konsekvenser av förslaget är att resenärer som idag reser med linje 320/324 vid någon av hållplatserna mellan tågstationen och busstationen i Laholm och som ska vidare mot Halmstad eller mellanliggande orter kommer att behöva byta för att ta sig vidare. Byte kan antingen ske mot tåg med stationspendeln för resa mot Halmstad alternativt vid busstationen där linje 320/324 trafikerar om målpunkten är någon av de mellanliggande orterna.

Linje 10 Falkenberg

Bakgrund

Linje 10 i Falkenberg är den busslinje som kopplar samman Falkenbergs externa tågstation med Falkenbergs centrum. Linjen har stor betydelse för Falkenbergs utveckling då många resenärer dagligen använder den till arbete/studier både till/från Falkenberg. Linje 10 står för omkring hälften av alla resor i Falkenbergs stadstrafik. Det är av hög prioritet att linjen är tillförlitlig i passningen till tåget. Under senare år har linjen fått allt större problem med tidhållning. Problemet har sin grund i flera orsaker däribland fler resenärer, långsamma biljettköp och ökad trängsel på grund av ökad biltrafik. Framförallt på eftermiddagen resulterar detta i att bussanslutningar till tåget riskerar att missas på grund av att bussen inte hinner fram i tid. Även i det omvända perspektivet när ett tåg är sent kan konsekvensen bli att väntande buss vid tågstationen måste avgå sent. Detta resulterar i sen vändning vid Falkenbergs bussterminal och risk för missad tåganslutning. Sammantaget skapar dagens situation en osäkerhet bland resenärer vilket i slutändan minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft.

Syfte

Syftet med förändringen är att säkerställa passningen till/från tåg på linje 10 i Falkenberg. Det är av stor betydelse att resenärer kan lita på linjens koppling till/från tåget för att fortsatt utgöra ett attraktivt och tillförlitligt alternativ.

Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår påstigning i samtliga dörrar på linje 10 i syfte att minimera tiden vid hållplats och därmed säkerställa passning till/från tåg. Idag är biljettköp ett av de moment som till stor del påverkar tidhållningen negativt på linjen. När det handlar om minuter kan exempelvis två biljettköp med bankkort innebära att bussen missar tåganslutningen. Genom att tillåta påstigning i alla dörrar och öppen visering finns möjlighet att korta restiden.

Problematik återstår dock kring en allt mer besvärlig trafiksituation med ökade framkomlighetsproblem. Gällande denna aspekt krävs att ett arbete startas upp tillsammans med Falkenbergs kommun i syfte att utreda hur busstrafiken till/från stationen kan prioriteras i gaturummet på såväl kort och lång sikt.

Busstrafik till ny husfabrik i Sunvära

Bakgrund

Derome bygger en ny husfabrik vid motet till E6 i höjd med Värö. Anläggningen kommer att färdigställas under sommaren 2018 och verksamheten planeras att vara igång till september 2018. Initialt kommer husfabriken att ha omkring 40 anställda och vid full produktion på sikt ca 80 anställda.

Syfte

I syfte att möta upp förväntat resande till/från husfabriken föreslår Hallandstrafiken att busstrafik tillses i anslutning till husfabriken.

Trafikförändring

I området trafikerar idag busstrafik mellan Varberg och Ringhals under morgon/eftermiddag. Ringhalsbussar som trafikerar E6 föreslås köra inom den nya husfabriken. Utifrån att verksamheten startas upp i september 2018 föreslås satsningen att tidigareläggas till tidtabellskiftet i augusti samma år.

Trafikering av Gröningen havsbad i Halmstad

Bakgrund

Sedan flera år tillbaka har det funnits önskemål om busstrafik till det tillgänglighetsanpassade havsbadet Gröningen i Halmstad under sommarmånaderna. Trafikering har inte kunnat lösas då det inte har funnits någon busstrafik i området samt att trafikering omöjliggjorts då vägen till badplatsen är för smal samt att vändplats saknas.

Syfte

I syfte att kunna tillse busstrafik till badet föreslår Hallandstrafiken att busstrafik införs under sommartid.

Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår kompletterande busstrafik under sommaren till/från badet för att möjliggöra resor dit. Förändringen förutsätter att Halmstads kommun utför infrastrukturåtgärder som möjliggör för bussen att ta sig fram. Troligtvis handlar det om en byggnation av vändplan samt breddning av väg för att säkerställa att bussen kan ta sig fram. Hallandstrafiken behöver tillsammans med Halmstads kommun komma överens om vilka åtgärder i detalj som är nödvändiga för att kunna bedriva den tänkta busstrafiken. I objektet ingår också en möjlig översyn av linje 62, 63, 64 och 65 där ambitionen är att koppla samman vissa av linjerna och därmed tydliggöra linjestrukturen för stadstrafiken i sin helhet.

Linje 227 Laholm-Ränneslöv-Våxtorp, ändrad linjesträckning

Bakgrund

Idag körs linje 227 i olika varianter antingen via Vallberga eller Edenberga. Linjen körs med 10 dubbelturer per vardag och har utöver det 2 anropsstyrda dubbelturer på lördagar och 1 anropsstyrd dubbeltur på söndagar. Laholms kommun har prioriterat gång- och cykeltrafik vid Nybergs lid inne i Laholm i form av hastighetsdämpande åtgärder (två farthinder) och avsmalnad vägbana till förmån för bredare gång- och cykelbana. Farthindren har lett till flertalet skador på fordon och det är idag omöjligt för två tunga fordon (buss eller lastbil) att mötas på sträckan. Hallandstrafiken har därför i samförstånd med Laholms kommun beslutat att inte trafikera sträckan från och med 2018-06-18. Från och med 2018-06-18 körs linje 227 som går mot och från Edenberga in till Lagaholmsskolan och vänder för att sedan köra tillbaka och återgå till sin ordinarie sträckning.

Syfte

Av anledning att linje 227 görs om inne i Laholm på grund av framkomlighetsproblem ser Hallandstrafiken ett behov av att se över hela linjesträckningen som idag är otydlig med olika linjevarianter. Genom att skapa en tydligare linjesträckning med samma körväg på alla turer ser Hallandstrafiken en potential att kunna öka resandet, framförallt utifrån att skapa fler resmöjligheter till och från Vallberga.

Trafikförändring

Hallandstrafiken föreslår att linjesträckningen för linje 227 blir enhetlig enligt sträckningen Laholm-Vallberga-Ränneslöv-Våxtorp. Förslaget innebär att hållplatserna Edenberga, Gråberg och Ränneslöv Kristineborgsvägen dras in. Under 2017 hade hållplats Edenberga 1,5 påstigande i snitt per vardag, Gråberga 1,2 påstigande i snitt per vardag och Ränneslöv Kristineborgsvägen 3,2 påstigande i snitt per vardag. Förslaget möjliggör en tydligare linjesträckning i Laholm och utför fortsatta samma

uppdrag som tidigare med undantaget att förse Edenberga med kollektivtrafik. Vallberga får ett utökat turutbud med de turer som idag trafikerar via Edenberga. Motsvarande dagens utbud i Edenberga sätts in på sträckan Edenberga till Ränneslöv i form av anropsstyrd trafik med koppling till linje 227. Därtill får hållplatserna Såghuset, Kryddvägen och Örtvägen i Laholm ett minskat turutbud. Trafikering kvarstår dock på dessa hållplatser genom linje 228 (Laholm-Hishult).

Marknad och kommunikation

Kommunikationen och marknadsföringen för 2018 och framåt ska bidra till att nå Hallandstrafikens övergripande mål gällande nöjda kunder, ökat resande och ökad marknadsandel.

Ett nytt biljett- och betalsystem, nytt CRM-system (Customer relationship management) och ny app med nya lösningar och tjänster kommer förenkla för våra kunder, kampanjer som Sommarkortet stärker varumärket och bidrar till ett positivt budskap över längre tid och med Fria resor-kampanjer kan vi locka fler att prova på att resa med oss. Över lag ska kommunikationen lyfta de fördelar som möjliggör ett enklare, bekvämare och snabbare sätt att resa.

Ny mobilapp

En ny app är upphandlad och kommer att lanseras i närtid. När den nya appen lanseras kommer även biljettsortimentet ses över och lanseras ihop med den nya appen. Ett stort kommunikationsarbete kommer behövas för att informera om förändringarna och fördelarna med den nya appen. Vi behöver även fokusera kommunikationen med målet att flytta över kunder från det gamla biljettsystemet till det nya. Ett nytt CRM-system kommer även lanseras i samband med den nya appen, som kommer medföra förbättringar både för våra kunder och internt. Ett nytt CRM-system öppnar även upp för tjänsteresor i den nya appen.

Mot denna bakgrund är det viktigt att vi får in våra kunder i den nya appen och i det nya biljettsystemet. Vi kommer därför lägga stort fokus på marknadsföring och kommunikation runt appen, både när det gäller enkelheten att köpa biljett men även de nyheter som kommer med den nya appen i form av sortiment och tjänster.

Operatörssamverkan

När det gäller målet med nöjda kunder är vi mycket beroende av våra operatörer och i förlängningen förarna som är vårt ansikte utåt och som möter våra kunder dagligen. Ett prioriterat arbete tillsammans med våra operatörer är redan igång sedan hösten 2017, där den senaste reklamfilmen med fokus på föraren var ett första led i att lyfta förarna. Arbetet kommer fortsätta under 2018 och framåt, där vi bland annat kommer närvara på operatörernas APT.

Samverkan med våra operatörer är även en viktig del att ta med i vår kommande upphandling rörande trafik 2020.

När det gäller de olika tågoperatörerna deltar vi aktivt i de olika marknadsgrupperna. Inom Öresundståg finns ett väl fungerande samarbete där ett värdegrundsarbete redan genomförts med både tågvärdar och lokförare. Detta arbete fortgår inom ramen för Öresundstågssamarbetet.

Sommarkortet

Vi kommer fortsatt arbeta med kampanjer såsom Sommarkortskampanjen där vi når nya kunder med ett glatt och positivt budskap. Sommarkortet har ett mycket förmånligt pris och strategin är att det är så pass bra prissatt att många vågar ta chansen att prova på att resa med kollektivtrafiken.

Sommarkortskampanjen når även våra befintliga kunder och ger en positiv varumärkesbyggande påverkan. Kampanjen är mycket synlig med ett starkt och positivt budskap, som visar upp Halland från sin bästa sida med Hallandstrafiken som avsändare.

Det positiva budskapet i kombination med det fördelaktiga priset bör även stärka arbetet för nöjdare kunder. Både våra kunder och invånarna i Halland möts av ett mycket positivt budskap under en lång period över hela sommaren.

Fria resor

Med Fria resor kampanjen vänder vi oss till de hallänningar som inte åker med oss idag. Med erbjudandet om Fria resor vill vi få fler att börja resa med oss och upptäcka fördelarna med att resa kollektivt, och i slutändan öka vår marknadsandel samt resandet. Fokus ligger i de områden där satsningar på kollektivtrafiken har gjorts, vilket har gett förutsättningarna för ett ökat resande.

Från 2018 är planen att satsa på att göra lite större nedslag än tidigare år. Bland annat genom att även förstärka kampanjen i andra kanaler för att få ett större tryck runt kampanjen.

Pågående projekt

Vid sidan av ovan och mindre kommunikationsinsatser över året fortgår arbetet med pågående projekt för att förbättra kunderbidandet. Vi arbetar med att ta fram en helt ny grafisk profil som är tänkt att börja gälla när upphandlingen av ny trafik implementeras 2020. Testprojektet på HNJ-banan fortgår och så gör kommunikationen och marknadsföringen runt denna. 2018 har vi anlitat en byrå för fortsatt kampanjarbete med målet att öka resandet på banan.

Infrastruktur

För att locka nya resenärer till kollektivtrafiken och nå de övergripande målen är infrastrukturen för kollektivtrafiken en viktig framgångsfaktor. Att hållplatser och stationer har bra väntytter, väderskydd, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett bra sätt och bygger upp och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. De höjer kvaliteten på kollektivtrafiken vilket är avgörande för ett ökat resande.

I Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att det ska finnas en större bytespunkt med utökad resenärservice per tätort i kollektivtrafikstråken år 2025. Tanken med att utrusta en bytespunkt i tätorterna med utökad service är att hållplatsen kan vara en del i en centrumbildning/torgyta/mötesplats och utgöra en attraktiv del av ett mindre centrum. En sådan hållplats kan byggas när kommunerna tar initiativ till att utveckla en mindre tätort/kommundel. Hallandstrafiken kan då i samarbete med kommunen hitta ett lämpligt läge där hållplatsen får en central plats och blir lätt att använda. En central plats gör också att invånare blir påmind om kollektivtrafiken och trafiken marknadsförs på ett bra sätt. I nuläget finns planer att bygga bytespunkter med utökad

resenärsservice i Getinge och Tvååker. Dessa två bytespunkter blir piloter för vad en sådan bytespunkt kan innehålla. Det är troligt att fler bytespunkter kommer att byggas kommande år, omkring 1 till 2 stycken per år.

Utifrån vikten av kollektivtrafikens infrastruktur har Hallandstrafiken i sin budget för 2018 avsatt 9,5 Mkr för hållplatsåtgärder och drift. Även fortsatt för åren 2019-2021 kommer området infrastruktur vara ett prioriterat område.

Framtida pris- och betalsystem

Hur enkelt det är att köpa biljetter och hur begripligt biljettsortimentet är har stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Genom utökade försäljningskanaler och ett bättre kundanpassat biljettsortiment bidrar Hallandstrafiken till en ökad attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling i regionen, vilket leder till ökad tillväxt och arbetsmarknadsförstoring.

Hallandstrafiken kommer under de närmsta två åren att införa ett nytt biljett- och betalsystem. Lanseringen kommer att ske i etapper och parallellt med nuvarande biljett- och betalsystem, som helt tas ur drift december 2019. Den mest påtagliga skillnaden jämfört med idag är att stationära försäljningskanaler minskar till fördel för platsoberoende då kunderna i allt högre utsträckningen använder sin mobiltelefon eller internet för köp av resa. Även om antalet stationära försäljningskanaler minskar så ökar möjligheterna att kunna sälja biljetter via kanaler som idag inte används, vilket bidrar till att fler människor än idag kommer ha möjlighet att enkelt hitta och köpa sin resa.

En framgångsfaktor för att få fler att välja kollektivtrafiken är att erbjuda ett biljettsortiment som är enkelt att förstå, som är anpassat efter resenärens behov och därmed gör det enkelt för kunden att hitta rätt biljett. Faktorer som påverkar priset bör så långt det går appliceras på hela sortimentet för att uppnå full transparens. Dagens biljettsortiment, både Hallandstrafikens och övriga länstrafikbolags, erbjuder biljetter med antingen kort eller lång tidsgiltighet, vilket kan vara en anledning till att kollektivtrafiken har svårt att hävda sig mot bilen när resbehovet ligger någonstans däremellan.

Taxor

I angivna riktlinjer för taxor i Trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det ska vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda och upphandlad/kommersiell trafik ska fungera bra ihop. Över en längre tidsperiod ska intäkterna från resenärerna överstiga 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet i Halland. I Trafikförsörjningsprogrammet framgår att Hallandstrafikens styrelse har mandat att besluta om taxenivåerna inom ramen för de principer som regionfullmäktige fastställt. Taxenivån ska kunna användas som ett verktyg i arbetet med kollektivtrafikens utveckling. Eventuell justering av taxor beslutas först efter att Regionfullmäktige fastställt budget för 2019.

6. Ekonomi

I Kollektivtrafikplan beskrivs förslag på trafiksatsningar för åren 2019-2021. Föreslagna trafikobjekt ger en kostnadsnivåökning på 8,0 miljoner kronor netto per år, d.v.s. trafikens totala kostnader inklusive biljettintäkter. Utöver förslag till trafiksatsningar arbetar Hallandstrafiken kontinuerligt med översyn av trafikutbudet för att säkerställa att befintliga resurser används på bästa sätt. En genomgång och analys av lågfrekvent resande kommer fortsatt att utgöra en viktig del i detta arbete.

Om och när de föreslagna trafikobjekten kan genomföras är beroende av hur ekonomin utvecklar sig för Hallandstrafiken. Av den anledningen kopplas inte heller de föreslagna trafiksatsningarna till ett enskilt år. Det bör dessutom tilläggas att Hallandstrafiken kommer att upphandla all busstrafik (exkl. Kungsbacka) samt driften av Öresundståg med trafikstart under 2020. I storleksordning utgör den här trafiken 80 procent av den totala kostnaden för den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Vad dessa två upphandlingar kommer att få för ekonomiska konsekvenser för Hallandstrafiken är idag svårt att förutsäga. Men det är alldeles uppenbart att de kommande tre åren innebär en osäkerhet när det gäller vilka ekonomiska förutsättningar som kommer att gälla.

7. Särskild kollektivtrafik

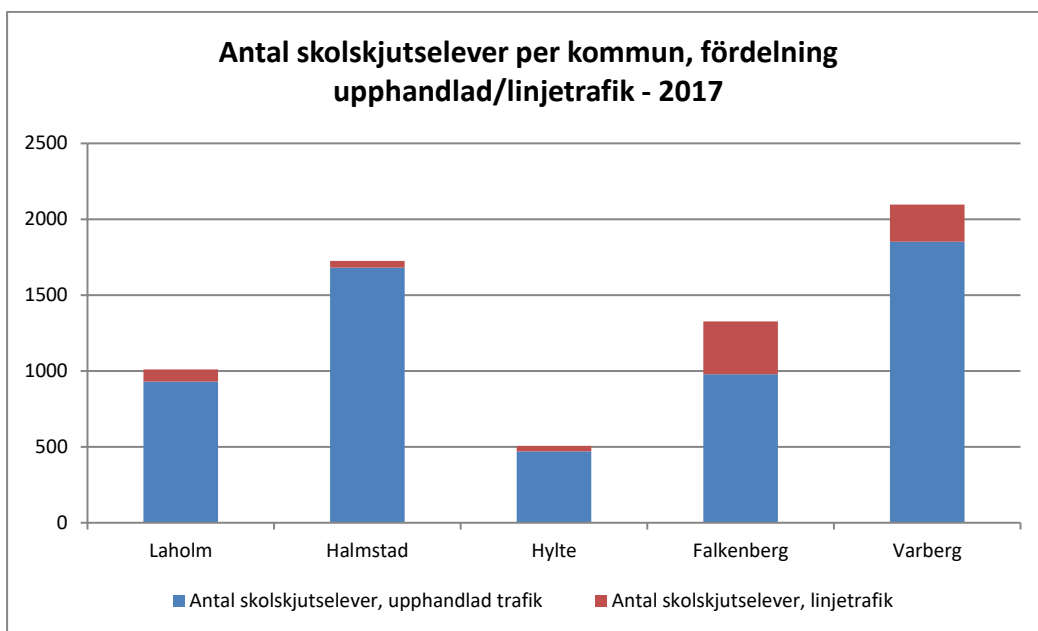
Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls kunder efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hos Hallandstrafiken finns skolskjutsar, färdtjänst och sjukresor som former av särskild kollektivtrafik.

Skolskjuts

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

I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Hallandstrafikens mål är att använda befintliga resurser på bästa sätt och därmed hålla nere kostnaderna för skoltrafiken. Genom att samla kompetens och resurser under ett tak skapas unika samordningsmöjligheter mellan skolskjutstrafik och allmän trafik för att uppnå störst nytta av samhällets samlade resurser. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen med 8-60 platser medan mindre taxifordon med 4-8 platser hanteras direkt mellan kommun och operatör, från juli 2018 kommer dock Hallandstrafiken även ansvara för de mindre taxifordonen. De mindre taxifordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende. I upphandlingsarbetet av busstrafiken med trafikstart 2020 kommer stort fokus att ligga på att uppnå nya integreringsmöjligheter mellan linje- och skolskjutstrafik. Utifrån strategin i den allmänna kollektivtrafiken att satsa resurser i utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken. Hallandstrafiken ser därför en fortsatt potential i att samordna och hantera de olika trafikslagen för att uppnå större nytta och ökad effektivitet.

Totalt var det 6666 skolskjutsberättigade elever i Laholms, Halmstads, Hylte, Falkenbergs och Varbergs kommun under 2017. Detta är en minskning med 8 procent jämfört 2016. Under 2016 ökade antalet skolskjutsberättigade med anledning av flyktingkrisen och de många asylboenden som öppnades. Elever som bodde på asylboenden blev därmed skolskjutsberättigade. I slutet av 2016 och början av 2017 stängdes flera asylboenden vilket innebar att antalet skolskjutsberättigade återigen minskade. Nedan diagram visar antalet skolskjutsberättigade elever per kommun samt fördelning kring vilka som reser i upphandlad skoltrafik eller i linjetrafik. Falkenberg och Varberg har en högre andel elever som reser i linjetrafiken jämfört med kommunerna i söder. Den största förklaringen till detta är att kollektivtrafikstråken till stor del sammanfaller med skolornas placering vilket gör det möjligt att planera fler elever i linjetrafiken. Flest antal skolskjutselever finns i Varberg följt av Halmstad och Falkenberg. Bortsett kommunernas befolkningsstorlek vilket genererar fler elever, har framförallt Varberg och Falkenberg en stor landsbygd med spridd befolkning vilket innebär fler skolskjutsberättigade.



Figur 13: Antal skolskjutsselever per kommun, fördelning upphandlad/linjetrafik - 2017

Anropsstyrd trafik

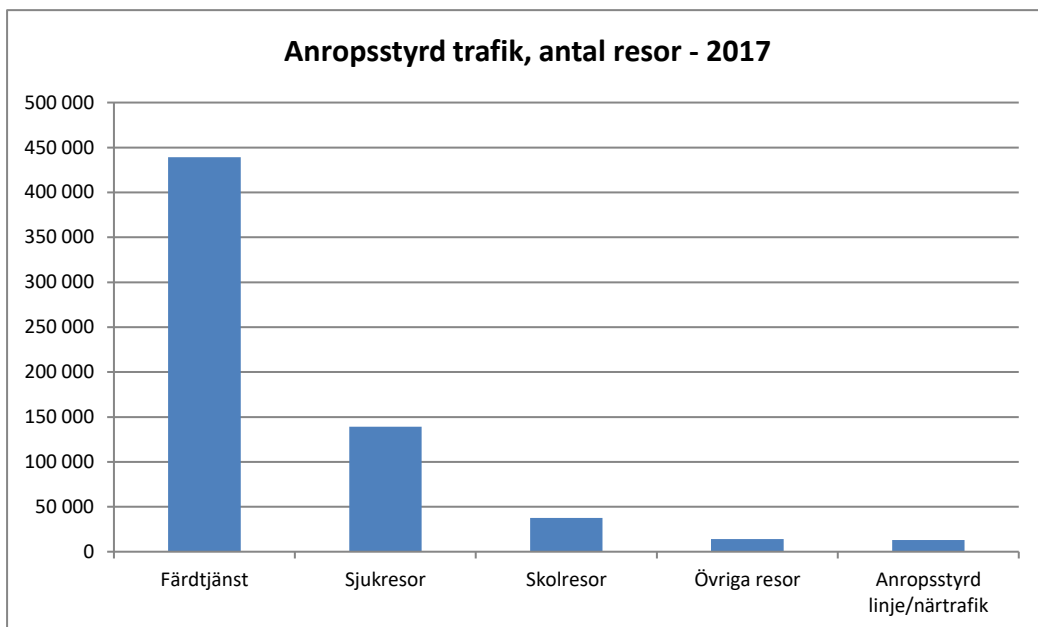
Den anropsstyrda trafiken kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar närtrafik och anropsstyrd linjetrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst och sjukresor och är öppen för kunder först efter att ett beslut fattats om kundens rättighet till trafikslaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Närtrafik finns i alla halländska kommuner och kan användas av kunder som bor eller mer än tillfälligt vistas på en plats i Halland som har längre än två kilometer till en hållplats. Närtrafik är även tillgängligt om det från den närmaste hållplatsen inte går någon linjetrafik inom en timme från önskad avresetid. Den anropsstyrda linjetrafiken utförs på linjer och turer där underlaget för busstrafik är litet och trafiken kan utföras med småfordon. Det kan gälla vissa tider på dygnet eller vissa veckodagar eller enskilda turer som ersatts med anropsstyrd trafik. Trafiken utförs enligt tidtabell men först efter att kunden beställt sin resa.

Färdtjänst är till för personer som har en funktionsnedsättning som inte är tillfällig, som har svårigheter att förflytta sig på egen hand eller resa med allmänna kommunikationsmedel. För att kunden ska kunna använda färdtjänst krävs ett individuellt beslut och dessa beslut fattas av Region Halland för alla kommuner utom Kungsbacka. Som sjukresa räknas resor till och från läkarvård, sjukvårdande behandling eller tandläkare. Utgångspunkten för en sjukresa är att den ska utföras med det för samhället billigaste färd sättet.

Resandet med den anropsstyrda trafik uppgick till ca 643 000 resor under 2017, vilket är en ökning med 3,7 procent jämfört föregående år. Framförallt är det resandet med färdtjänst (+4,6%) och sjukresor (+4,2%) som ökat. 2017 har till stor del präglats av de leveransproblem som drabbat våra kunder. Fordonbrist, inställda turer och leverantörer som inte lever upp till avtalad nivå är något som har pågått under hela året. Trots utdelade viten, krav på handlingsplaner och skriftliga varningar har endast

tillfälliga förbättringar skett i leveransen. För att komma tillrätta med problematiken har trafiken upphandlats på nytt och nya avtal börjar gälla sommaren 2018. Hallandstrafikens ambition och förhoppning är att leveransnivån ska förbättras med nya trafikavtal på plats.



Figur 14: Anropsstyrd trafik, antal resor - 2017

8. Bilagor

Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2017

Nummer Linje	Ej anropsstyrt														
	Km produktion	% av tot produkt km	% av avtal km	Tim produktion	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Antal resor med skolkort	Antal resor skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	% av avtal	Antal dt vardag	Antal dt lördag	Antal dt söndag
145	Halmstad - Växjö	143 746	1%	77%	2 599	0,6%	76%	55,3	42 508	16%	0,8%	87%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	90 458	1%	42%	1 919	0,6%	37%	47,1	27 009	45%	0,5%	43%	7	0	0
224	Laholm Buss stn. - Ivg stn.	7 640	0%	0%	281	0,1%	0%	27,1	2 177	9%	0,0%	0%	2,5	1	1
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Stator	117 805	0,9%	3%	3 271	1,0%	3%	36,0	38 458	50%	0,7%	2%	12,5	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	59 442	0,5%	1%	1 698	0,5%	2%	35,0	15 207	51%	0,3%	1%	5,5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Väcktorp	92 051	0,7%	43%	2 457	0,8%	47%	37,5	27 950	53%	0,5%	45%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	21 820	0,2%	100%	453	0,1%	100%	48,2	4 560	63%	0,1%	100%	4	0	0
303	Resecentrum - Sannarpsgymnasiet	440	0,0%	0%	26	0,0%	0%	16,9	790	67%	0,0%	0%	8	0	0
307	Kvibille / Oskarström - Gråsås	12 709	0,1%	31%	332	0,1%	29%	38,3	250	8%	0,0%	4%	2	0	0
309	Simlångsdalen - Bygget	5 582	0,0%	14%	168	0,1%	15%	33,2	590	100%	0,0%	9%	1	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	248 533	1,9%	6%	8 225	2,6%	7%	30,2	98 178	26%	1,8%	6%	22	11	6
316	Halmstad - Åled - Oskarström	382 609	3,0%	9%	12 093	3,8%	11%	31,6	203 629	20%	3,8%	12%	27,5	11,5	9
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	72 304	0,6%	2%	1 930	0,6%	2%	37,5	13 227	14%	0,2%	1%	5	8	2
319	Halmstad - Tönnersjö	22 563	0,2%	55%	637	0,2%	56%	35,4	5 873	4 111	70%	0,1%	3	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	311 131	2,4%	8%	8 468	2,6%	8%	36,7	129 591	45 553	35%	2,4%	22	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 523	0,2%	14%	866	0,3%	17%	35,2	7 274	3 207	44%	0,1%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	413 570	3,2%	10%	12 696	4,0%	11%	32,6	215 450	56 113	26%	4,0%	20	16	8
325	Halmstad - Markaryd	42 535	0,3%	23%	801	0,2%	24%	53,1	6 437	2 722	42%	0,1%	2	0	1
330	Halmstad - Harplinge	121 312	0,9%	3%	3 745	1,2%	3%	32,4	50 048	19 704	39%	0,9%	3	17	0
331	Harplinge - Getinge	2 024	0,0%	32%	59	0,0%	40%	34,3	200	100%	0,0%	33%	0	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	116 614	0,9%	3%	2 891	0,9%	3%	40,3	81 498	16 474	20%	1,5%	8,5	3	2
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	534 419	4,2%	13%	14 866	4,6%	13%	35,9	155 385	34 023	22%	2,9%	26	14	7
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	678 073	5,3%	17%	18 253	5,7%	17%	37,1	288 855	68 108	24%	5,4%	27,5	13	8
362	Ullared - Svenljunga	21 586	0,2%	1%	417	0,1%	1%	51,8	1 241	132	11%	0,0%	1	1	1
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	1 014 890	7,9%	25%	21 487	6,7%	19%	47,2	377 519	99 509	26%	7,0%	34	9,5	7
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	22 647	0,2%	1%	546	0,2%	0%	41,5	14 129	11 663	83%	0,3%	0,5	0	0
417	Hyltebruk - Landerød	1 676	0,0%	1%	43	0,0%	2%	39,0	116	31	27%	0,0%	6,5	0	0
431	Hyltebruk - Unnaryd	128 147	1,0%	99%	2 264	0,7%	98%	56,6	34 450	22 436	65%	0,6%	13	0	0
432	Hyltebruk - Gislaved	5 782	0,0%	100%	111	0,0%	100%	52,1	6 436	4 193	65%	0,1%	7	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Eftra	23 536	0,2%	17%	845	0,3%	20%	27,9	6 138	4 139	67%	0,1%	3	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	64 029	0,5%	100%	1 346	0,4%	100%	47,6	13 223	7 347	56%	0,2%	6,5	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	117 068	0,9%	83%	3 287	1,0%	80%	35,6	44 583	22 262	50%	0,8%	13	4	4
555	Falkenberg - Ullared - Älvsved	454 009	3,5%	16%	9 879	3,1%	15%	46,0	224 210	65 519	29%	4,2%	19	9,5	4,5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	346 391	2,7%	12%	7 420	2,3%	11%	46,7	136 847	30 892	23%	2,5%	17	7	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	41 602	0,3%	1%	972	0,3%	1%	42,8	21 020	10 167	48%	0,4%	2	1	1
558	Ullared - Åtran - Fegen	127 964	1,0%	100%	2 520	0,8%	100%	50,8	57 322	32 283	56%	1,1%	10	2	1
559	Ullared - Okome	4 252	0,0%	68%	88	0,0%	60%	48,3	400	400	100%	0,0%	1,5	0	0

Nummer	Linje	% av tot										Ej anropsstyrt			
		Km produktion	% av produkt km	Tim produktion	% av avtal	Tim	% av tot produkt tim	% av tot avtal timme	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt vardag	Antal dt lördag
615	Varberg - Bua - Frillesås	784 430	6,1%	27,2%	18 773	5,9%	28%	41,8	269 438	68 861	26%	5,0%	29	12	6
616	Varberg - Veddige	131 616	1,0%	5%	3 869	1,2%	6%	34,0	42 668	12 175	29%	0,8%	11	6	
620	Varberg - Kärradale	9 435	0,1%	0%	303	0,1%	0%	31,1	5 093	3 473	68%	0,1%	1		
651	Varberg - Ullared	398 423	3,1%	14%	8 062	2,5%	12%	49,4	158 900	31 927	20%	3,0%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	433 007	3,4%	15%	11 252	3,5%	17%	38,5	188 617	58 904	31%	3,5%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 617	0,3%	1%	1 031	0,3%	2%	38,4	13 178	5 415	41%	0,2%	7	1	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 371	0,2%	100%	507	0,2%	100%	40,2	2 148	1 400	65%	0,0%	1		
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	123 249	1,0%	47%	2 873	0,9%	45%	42,9	44 613	18 990	43%	0,8%	6	1,5	2
662	Varberg - Trönninge - Vallinge	49 085	0,4%	19%	1 356	0,4%	21%	36,2	21 401	14 255	67%	0,4%	12	3,5	2
664	Varberg - Strackenäs	78 011	0,6%	29%	1 819	0,6%	28%	42,9	28 955	21 981	76%	0,5%	5		
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	13 169	0,1%	0%	269	0,1%	0%	48,9	2 204	2	0%	0,0%	1	1	
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	14 407	0,1%	5%	355	0,1%	6%	40,6	3 297	2 158	65%	0,1%	3		
690	Breared - Vårö Bruk - Ringhals	37 437	0,3%	1%	1 016	0,3%	2%	36,8	11 121	3 241	29%	0,2%	2		
691	Träslövsläge - Ringhals	16 367	0,1%	1%	402	0,1%	1%	40,7	7 130	1 021	14%	0,1%	1		
692	Varberg - Ringhals	30 914	0,2%	1%	761	0,2%	1%	40,6	22 229	4 942	22%	0,4%	2		
693	Träslövsläge - Ringhals	17 353	0,1%	1%	443	0,1%	1%	39,2	8 086	1 681	21%	0,2%	1		
694	Varberg - Ringhals	12 969	0,1%	0%	312	0,1%	0%	41,6	9 688	1 861	20%	0,2%	1		
695	Trönninge - Ringhals	30 769	0,2%	1%	668	0,2%	1%	46,1	13 369	5 811	44%	0,2%	2		
697	Varberg - Ringhals	14 120	0,1%	0%	273	0,1%	0%	51,8	6 639	971	15%	0,1%	1		
717	Röshult - Kungsbacka	69 918	0,5%	5%	1 919	0,6%	5%	36,4	32 241	18 925	59%	0,6%	9		
720	Kungsbacka - Särögården	398 117	3,1%	30%	12 890	4,0%	37%	30,9	176 084	61 315	35%	3,3%	44	21	21
730	Älskogsbr - Iserås - KBA stn	6 107	0,0%	0%	205	0,1%	0%	29,8	18 235	7 045	39%	0,3%	6		
731	Kba stn. - Älskogsbräcka	458 066	3,6%	29%	14 733	4,6%	34%	31,1	447 089	162 358	36%	8,3%	41	27	17
732	Frillesås - Fjärås - KBA stn	544 009	4,2%	35%	13 167	4,1%	31%	41,3	361 398	114 671	32%	6,7%	28	30	16
733	Älskogsbr - Stenstugan - KBA stn	201 223	1,6%	13%	5 621	1,8%	13%	35,8	90 196	44 093	49%	1,7%	19	14	7
734	Älskogsbr - Tröskeberg - KBA stn	346 434	2,7%	22%	9 358	2,9%	22%	37,0	196 512	80 943	41%	3,7%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	44 608	0,3%	3%	1 476	0,5%	4%	30,2	25 341	18 465	73%	0,5%	6		
740	Hällingsjö - Fjärås	123 326	1,0%	9%	2 751	0,9%	8%	44,8	17 176	13 219	77%	0,3%	8		
741	Kba stn. - Nåkälla - Sätilla	114 662	0,9%	9%	2 806	0,9%	8%	40,9	49 271	28 934	59%	0,9%	9		
742	Kungsbacka station - Förlanda	169 905	1,3%	13%	4 008	1,3%	11%	42,4	109 786	45 303	41%	2,0%	25	8	
743	Litserhult - Fjärås	77 720	0,6%	6%	1 745	0,5%	5%	44,5	20 446	18 251	89%	0,4%	7	7	
744	Kungsbacka stn. - Idala - Horred	139 699	1,1%	11%	2 878	0,9%	8%	48,5	48 160	25 966	54%	0,9%	8		
745	Fjärås - Åsa - Idala	57 390	0,4%	4%	1 160	0,4%	3%	49,5	13 048	11 316	87%	0,2%	6		
746	Kba stn. - Frillesås - Stättaredsv	52 529	0,4%	4%	1 068	0,3%	3%	49,2	15 374	10 650	69%	0,3%	4		
747	Kungsbacka station - Ölmanås	39 512	0,3%	3%	1 232	0,4%	4%	32,1	40 492	31 575	78%	0,8%	7		
748	Kyrkobyn - Landa - Åsa	38 974	0,3%	3%	1 029	0,3%	3%	37,9	20 048	16 667	83%	0,4%	5		
767	Snipen - Lindome	20 805	0,2%	1%	481	0,2%	1%	43,3	6 344	3 310	52%	0,1%	10		
777	Varberg - Åsa	83 067	0,6%	3%	1 772	0,6%	3%	46,9	22 578	6 443	29%	0,4%	12		
Blå	Särö/Kullavik - Göteborg	1 684 169	13,1%	98%	35 832	11,2%	98%	47,0	454 604	84 631	19%	8,5%	94	43	43
Summa		12 826 472		320 433		11,2%	40,0	40,0	5 375 962	1 747 838					

Nummer Linje	% av tot produkt		Km produktion		Tim produktion	% av tot produkt tim		Medel-hastighet	Antal resor		% av tot produkt resande		Antal turer		Antal turer	
	km	produktion	km	produktion		tim	tim		med skolkort	skolkort	resande	resande	vardag	lördag	vardag	lördag
10-77	Halmstad stadstrafik	3 009 828	62,0%	141347	61,5%	21,3	4 250 076	464 303	10,9%	71,5%	1 031	680	500			
1-10	Falkenberg stadstrafik	563 430	11,6%	26459	11,5%	21,3	555 572	70 134	12,6%	9,3%	331	166	112			
1-80	Varberg stadstrafik	836 407	17,2%	39997	17,4%	20,9	661 115	92 366	14,0%	11,1%	292	153	143			
1-4	Kungsbacka stadstrafik	444 785	9,2%	21919	9,5%	20,3	476 706	134 578	28,2%	8,0%	238	105	91			
Summa		4 854 450		229 722		20,9	5 943 469	761 381								

Nummer Linje	Km produktion		% av tot produkt km		Tid produktion	% av tot produkt tim		Medel-hastighet	Antal resor		% av tot produkt resande		Antal dt		Antal dt	
	avtal	km	avtal	km		tim	tim		med skolkort	skolkort	resande	resande	vardag	lördag	vardag	lördag
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	206 295	5,8%	2867	7,3%	72,0	96 547	1,3%	7	3	4					
67	Västtåg Varberg-Borås	160 515	4,5%	2568	6,5%	62,5	194 591	2,7%	10	4,5	4,5					
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Göteborg	2 829 174	79,0%	28546	72,8%	99,1	4 641 703	63,3%	28	18	18					
101	Västtåg Varberg - Göteborg	24 686	0,7%	257	0,7%	96,1	48 170	0,7%	2							
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	107 366	3,0%	1169	3,0%	91,8	162 500	2,2%	7							
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	254 966	7,1%	3801	9,7%	67,1	2 184 747	29,8%	56	38	34					
Summa		3 583 002		39 208		81,4	7 328 257									

Bilaga 2: Ombyggda hållplatser 2017

Trumgatan Laholm, FÖRE



Trumgatan Laholm, EFTER (ombyggnation av hållplats)



Videbergsvägen Bua, FÖRE



Videbergsvägen Bua, EFTER (byte av väderskydd)



Gullbrannavägen Eldsberga (FÖRE)



Gullbrannavägen Eldsberga (EFTER) ombyggnation av hållplats



Samrådsredovisning Kollektivtrafikplan 2019 med utblick 2020-2021

Innehåll

Kungsbacka kommun	2
Varbergs kommun	4
Falkenbergs kommun	7
Halmstads kommun.....	9
Laholms kommun	13
Hylte kommun	16

Kungsbacka kommun

Ökad marknadsandel

Vi ser en positiv resandeutveckling för Halland men att marknadsandelen ligger still. Med nöjdare resenärer så förväntas marknadsandelen öka. Vi bör fundera på hur vi ska öka marknadsandelen med hänsyn taget till att vi inom GR har en ambition på minst 40% marknadsandel till år 2025. En bidragande faktor kan vara hur vi skapar attraktiva stadsmiljöer genom både tystare, effektivare och bättre turtäthet för kollektivtrafiken, främst i Kungsbackas tätort. Med en ökad samverkan och samplanering kring hur vi kan stärka kollektivtrafiken i takt med att vi ökar bostadsbyggandet i Kungsbackas tätort borde detta gynna en hållbar tillväxt i Halland och på sikt regionförstoringen.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken håller med om att en stor utmaning ligger i att nå en ökad marknadsandel. En fortsatt resandeökning är inget självändamål om samtidigt biltrafiken ökar. För att nå en ökad marknadsandel krävs, som Kungsbacka kommun skriver, en ökad samverkan och samplanering mellan bostadsbyggande/verksamheter och kollektivtrafiken. Detta är också något Trafikförsörjningsprogrammet för Halland lyfter tydligt.

Komfortbussar väg 158 Kungsbacka-Göteborg

Vi ser gärna komfortbussar via väg 158 mellan Kungsbacka och Göteborg.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten men vill också påpeka att det redan idag trafikerar tät busstrafik i stråket genom Blå- och Rosa express och i förlängningen söderut linje 720. Därtill är busstrafiken från Onsala (linje 731,734) kopplad mot Kungsbackapendeln vilket möjliggör effektiva byten och en konkurrenskraftig restid in mot Mölndal och Göteborg. Gällande kapacitet bedömer Hallandstrafiken att det inom en överskådlig framtid kommer att finnas plats på Kungsbackapendeln. Det finns därför i nuläget inget behov av att starta upp parallell busstrafik utifrån att det är fullt på tåget.

Zonstruktur

En fråga som är avgörande för vår framtida resandeutveckling är zonstrukturförslaget som Västra Götalandsregionen tagit fram. Vi förespråkar två zonsförslaget, där GR kommunerna ingår i en och samma zon. De administrativa gränser och av taxereglering som finns idag mellan Kungsbacka och Göteborg skapar stora skillnaden i pris och leder till fullbelagda pendelparkeringar som inte går att bygga ut mer inom Kungsbacka kommun. Kommunen anser att Hallandstrafiken måste ta ett stort ansvar i frågan.

Kommentar HLT:

Diskussion kring taxesystem och prissättning sker inom upprättat samverkansavtal med Västtrafik. Hallandstrafikens ingång är att minimera effekten av länsgränsen mot Västtrafik för att underlätta för gränsöverskridande resor vilket har stor betydelse för Halland då pendlingsströmmarna till/från Göteborg är stora.

Trafikering Åsa station

Kommunen ser mycket positivt till det ökade resandet till och från Åsa station och de föreslagna nya tågstoppen för Åsa station med Västtåget. Det är dock önskvärt att Hallandstrafiken arbetar för att få till ytterligare stopp vid Åsa station både dagtid och sen kvällstid på helgerna.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken ser mycket positivt på den goda resandeutvecklingen i Åsa. Som ett led i detta har utbudet förstärks två år i rad genom satsningen på kompletterande avgångar med Västtågen Varberg-Göteborg. Från december 2017 trafikerar totalt två dubbelturer/vardag under morgon och eftermiddag. Hallandstrafikens ambition är att fortsatt utveckla trafiken med Västtågen som en början på Hallands tredje tågssystem. Enligt förslaget i Kollektivtrafikplan 2019 ser Hallandstrafiken ett behov av att främst bygga ut trafikutbudet under dagtid på vardagar. På sikt ser Hallandstrafiken en utveckling av kvälls- och helgtrafiken.

Varbergs kommun

Förslag trafikobjekt

Hallandstrafiken uttrycker i remissbrev att 2019 ser ut att innebära stora kostnadsökningar i den befintliga trafiken och verksamheten. Hallandstrafiken påtalar att om och när de föreslagna trafikobjekten kan bli av är en senare fråga beroende av hur ekonomin utvecklar sig för Hallandstrafiken. Av den anledningen kopplas inte heller de föreslagna trafiksatsningarna till ett enskilt år. Om det finns risk att Hallandstrafiken inte får föreslaget tillskott för satsningar kan flera av de föreslagna åtgärderna skjutas på framtiden. Varbergs kommun menar att kollektivtrafiken är viktig för kommunens fortsatta utveckling och menar att satsningarna på de föreslagna utökningarna i tågtrafiken bör genomföras tidigt under planperioden.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten att tågtrafiken är av stor vikt för kommunens fortsatta utveckling och därmed prioriterad.

Västkustbanan

Varbergs kommun är positiva till de planerade utökningen av tågavgångar på Västkustbanan för att möta ett ökat resbehov. Den största resandeutvecklingen har skett i norra Halland mot Göteborg med tyngdpunkt från Varberg och norrut. Den positiva resandeutvecklingen har med åren skapat ökad trängsel ombord på tågen. Det viktiga är att Hallandstrafiken får möjlighet att genomföra åtgärderna så snart som möjligt. Varbergs kommun menar att det är av största vikt att öka möjligheterna för resenärer att pendla inom en allt större arbetsmarknadsregion. Genom att fortsätta arbetet med att skapa fler tågavgångar är det lika viktigt att upplevelsen är positiv av tågresan, vilket innebär att tågen möter resenärens behov av exempelvis möjligheter till säker uppkoppling under resan, sittmöjligheter för samtliga påstigande, övriga utrymmen är rena och funktionsdugliga.

Kommentar HLT:

Att möta ett ökat resande på Västkustbanan har under de senaste åren varit ett prioriterat område för Hallandstrafiken, inte minst är Västtågen Varberg-Göteborg ett bevis på detta. Hallandstrafiken håller med om att själva komforten kring resan är av stor betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Som ett led i detta kommer samtliga 111st Öresundståg att renoveras med start 2018 och vidare fram till 2022.

Viskadalsbanan

Viskadalsbanan är ett av Varbergs högst prioriterade stråk. Det är bra att det blir fler turer på Viskadalsbanan även under helgerna. Viskadalsbanan har under senaste åren haft nedsatt hastighet på grund av bristande underhåll. Enligt den Trafikverkets planering kommer Viskadalsbanan att rustas upp under perioden 2020-2022, klart sommaren 2022) med medel ur Nationell plan (som skall antas våren 2018).

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar att kommunen ser Viskadalsbanan som ett högt prioriterat stråk i kommunen.

Trafikering ny husfabrik Sunvära

Varbergs kommun ser positivt på att redan hösten 2018, i samband med att Deromes nya husfabrik tas bruk, kunna trafikera Deromes nya husfabrik i Sunvära. Befintlig busstrafik mellan Varberg och Ringhals kommer att användas till och från husfabriken. Det är viktigt att Hallandstrafiken tillsammans med Derome marknadsför den nya sträckningen. Genom att erbjuda gratis resor med kollektivtrafiken under en provperiod, kan vara ett sätt att marknadsföra den nya sträckningen.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken tar med sig synpunkten att genomföra en "Fria resor"-kampanj kring den nya trafiken.

Utveckling regionbusstrafik

Någon ytterligare satsning för Varbergs kommun kopplat till regionbussarna finns inte med i Kollektivtrafikplan 2018. Varbergs kommun vill att Hallandstrafiken se över möjligheterna att skapa turer till nordöstra delarna av kommunen, bland annat Kungsäter. Kommunen vill också att bussarna på linjen Varberg-Veddige kvällstid trafikerar Trönninge och mindre orter i närheten som Tofta och Lindberg, för att möjliggöra för fler att åka kollektivt sent på kvällen.

I Kollektivtrafikplan 2018 finns en planering för utveckling av Ullaredstråket, regionbusslinje 651 Varberg-Ullared som skulle prioriteras 2019. Utvecklingen av denna bussförbindelse finns inte med i planen för 2019 utblick 2020-2021. Varbergs kommun ser det som positivt att denna utveckling prioriteras, det gör att fler kan arbetspendla samt att den avlastar väg 153 med biltrafik.

Kommentar HLT:

Kungsäter trafikeras idag av 9 turer per vardag (utan byte) med linje 661 och 664, 6 turer riktning Varberg och 3 turer tillbaka. En stor del av resandet utgörs av skolresor. Sett till antal invånare har Kungsäter ett förhållandevis bra utbud jämfört andra orter i kommunen. Hallandstrafiken ser dock ett visst behov av senare tur från Varberg mot Kungsäter, sista avgår idag 16.35. Detta sker när ekonomin så tillåter.

Hallandstrafiken noterar synpunkten om justerad trafikering för linje 616 Varberg-Veddige, under kvällstid för att möjliggöra resa för Trönninge, Tofta och Lindberg. Hallandstrafiken tar med sig synpunkten i det fortsatta planeringsarbetet.

Hallandstrafiken ser fortsatt ett behov av att utveckla busstrafiken i stråket Varberg-Ullared. Efter närmare analys konstaterades dock att en renodling och ev. utökning av trafiken lämpligen görs i samband med trafikstart för nytt bussavtal, dvs 2020.

Infrastruktur

Varberg är en växande kommun med ökande befolkning och därmed också ökat behov av transporter. För att behålla och locka nya resenärer är infrastrukturen en viktig framgångsfaktor. Att hållplatserna i hela kommunen har väderskydd, belysning och är väl underhållna signalerar att resenärerna är viktiga. Varberg anser att arbetet behöver intensifieras för att få utväxling på de medel som finns under planperioden. Varbergs kommun deltar gärna i arbetet med att prioritera vilka hållplatser på statligt vägnät som behöver åtgärdas. Det är angeläget att detta arbete får prioritet under de kommande åren. Varbergs kommun ser också att det är av stor vikt att säkerheten och tillgängligheten vid samtliga busshållplatser är god. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter

bör prioriteras. Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att det ska finnas en större bytespunkt med utökad resenärsservice per tårtort i kollektivtrafikstråken år 2025. En sådan hållplats kan byggas när kommunen tar initiativ. Varberg har tagit initiativ till att sådan hållplats byggs i Tvååker under 2018, från Varbergs kommun finns förslag att ett liknande projekt genomförs i Veddige under planperioden. Genom att använda medel från flera olika aktörer skapas möjligheter att göra något väldigt bra för våra serviceorter.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken håller med om betydelsen av infrastrukturen kring kollektivtrafiken. Hallandstrafiken ser det som mycket positivt att kommunen är delaktig i arbetet kring hållplatser kopplat till prioritet då många hållplatser idag är eftersatta. Hallandstrafiken anser att arbetet kring den utökade bytespunkten i Tvååker varit positivt och ett bra exempel för framtida bytespunkter.

Prissättning

I angivna riktlinjer för taxor i Trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det ska vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda. Över en längre tidsperiod kan intäkterna från resenärerna överstiga 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet i Halland. Varbergs kommun anser att Hallandstrafiken behöver vara återhållsam med höjning av biljettpriserna så att inte resandeutvecklingen vänder åt fel håll. För att få acceptans för ytterligare höjning av biljettpriset måste resenären uppleva en tydlig förbättring av exempelvis ökad komfort, ytterligare utökad tidtabell eller andra åtgärder som resenären upplever som positiv.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten.

Integreringsmöjligheter linje- och skolskjutstrafik

I upphandlingsarbetet av busstrafiken med trafikstart 2020 kommer stort fokus att ligga på att uppnå nya integreringsmöjligheter mellan linje- och skolskjutstrafik. I utpekade kollektivtrafikstråk kan skolskjutstrafiken bli en viktig kugge för att skapa tillgång till kollektivtrafik utanför stråken. Varbergs kommun ser positivt på arbetet med att hitta nya integreringsmöjligheter, mer flexibilitet vad gäller kopplingar mellan linjetrafik och skolturer.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten och delar Varbergs kommuns uppfattning att det finns stora integreringsmöjligheter mellan linje- och skolskjutstrafik.

Anropsstyrd trafik – särskild del/färdtjänst

Varbergs kommun har och kommer att få en kraftig ökning av kostnader för färdtjänsten. Varberg har tillsammans med Hallandstrafiken och Region Halland startat upp arbetet för att skapa en bättre dialog och uppföljning av kostnadsökningen samt ser över de möjligheter som kommunen själv kan påverka för att minska ökningen av kostnaderna.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten och håller med Varbergs kommun om att dialogen kan förbättras kring färdtjänsten och dess utveckling.

Falkenbergs kommun

Busstrafik Falkenberg-Ullared

Falkenbergs kommun uppmärksammar att Hallandstrafiken i planförslaget inte har med planerade projekt enligt Kollektivtrafikplan 2018, vad gäller utveckling av Ullaredsstråket (busslinje 651 och busslinje 555). Stråket är utpekade som ett prioriterade stråk av Region Halland och är av stor betydelse för arbetspendlingen mellan Ullared och Falkenberg. Falkenbergs kommun förutsätter att Hallandstrafiken fullföljer de nödvändiga satsningar på stråket med ökat trafikutbud och ökad turtätheten för att möta upp resandeutvecklingen mellan Ullared och Falkenberg. En attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik mellan Ullared och Falkenberg är mycket viktig för Ullareds fortsatta utveckling.

Kommentar HLT:

Falkenberg-Ullared är ett utpekade stråk enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram och därmed en prioriterad trafik för Hallandstrafiken. Under 2016 och delvis 2017 var resandet högt på framförallt linje 555 till stor del på grund av asylboendet Lia Hof. När detta stängde under senvåren 2017 minskade också resandet kraftigt på linje 555. Hallandstrafiken ser fortsatt ett behov av att renodla trafiken och successivt bygga ut trafikutbudet efter resbehov. Hallandstrafiken ser dock att linje 555 och 556 har ett sammantaget väl utbyggt turutbud med totalt 27 dubbelturer vardag som i nuläget matchar resbehovet i stråket.

Västkustbanan

Hallandstrafiken redovisar ett ökat resande med Öresundstågen från Falkenbergs station. Falkenbergs kommun ser denna trafikutveckling som mycket positiv. Utökade pendlingsmöjligheten till och från Göteborg är viktig för Falkenbergs kommun och Region Halland som helhet. För att en satsning på utökade turer inte ska försämra förutsättningarna för Falkenbergs kommun, vill vi dock understryka vikten av att föreslagna åtgärder inte påverkar restider med tåg mellan Göteborg och Falkenberg. I Hallandstrafikens kommande trafikplaner förutsätter vi även att Hallandstrafikens satsning på utökade tågturer på Västkustbanan trafikerar hela sträckan mellan Göteborg och Halmstad. Vidare har vi vissa farhågor avseende Hallandstrafikens målsättning att driftsätta ett tredje tågssystem till och från Göteborg. Där vi ser att det är ytterst angeläget för kommunens framtida utveckling att ett nytt tredje tågssystem inte kommer på plats förrän tillräcklig kapacitet kan säkerställas.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken ser robusthet och punktlighet som ett mycket prioriterat område för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och i synnerhet tågtrafik. Ingångsvärdet är restiden ska värnas och att inga förändringar ska bidra till försämringar i befintligt Öresundstågssystem på Västkustbanan.

Linje 10

Falkenbergs kommun delar Hallandstrafikens beskrivning av busslinje 10 som betydelsefull för många falkenbergares dagliga pendlare till arbete och studier. Falkenbergs kommun ställer sig positivt till att samverka med Hallandstrafiken för att utreda hur kollektivtrafiken mellan centrum och järnvägsstationen kan prioriteras.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken ser fram emot ett fortsatt arbete med kommunen kring utvecklingen av linje 10.

Halmstads kommun

Västkustbanan

Det positivt att tågtrafiken på Västkustbanan renodlas och att det blir en tydlighet i utbudet även på helger. Kommunen ser även positivt på den tydlighet i resonemangen som återfinns på sidorna 23-24 i kollektivtrafikplanen. Här finns väl beskrivet att nuvarande uppehållsbild för de genomgående Öresundstågen ska bibehållas. Halmstads kommun värnar restiden på Västkustbanan och till Göteborg då utbytet med denna storstadsregion är viktig för kommunens utveckling. I detta avsnitt beskrivs även det tredje tågsystemet som nu håller på att utvecklas mellan Varberg och Göteborg. Halmstads kommun följer utveckling av detta tredje tågsystem och ser i ett längre perspektiv att detta även förlängs till Halmstad vilket öppnar upp för nytt stationsläge utmed Västkustbanan. En tågstation tillsammans med annan samhällsutveckling ger goda förutsättningar för utveckling och tillväxt i kommunens orter.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar Halmstads syn kring betydelsen av tågtrafiken på Västkustbanan och dess koppling till kommunens fortsatta utveckling. Hallandstrafiken genomför i nuläget en tågutredning som underlag till reviderat Trafikförsörjningsprogram.

Halmstads stadsbusstrafik

Halmstads kommun växer och studeras befolkningsutvecklingen för åren 2010-2017 i kommunen så framkommer att Halmstads kommun har vuxit med ca 6 700 invånare. Drygt 6 000 av dessa har bosatt sig i tätorter som trafikeras med stadsbusstrafik. Det byggs mycket i kommunen och större bostadsområden som är på gång är bland annat Ranagård och Fyllinge IV kvadranten. På Vallås bygger HFAB ca 140 lägenheter med etappvis inflytt våren 2018. Stadsbusstrafiken i kommunen är viktig och det blir tydligt att här finns en potential då resandeunderlaget stadigt växer då planering och byggnation av nya bostäder sker. Det är därför väldigt positivt att ett gemensamt arbete om stadsbusstrafikens mer långsiktiga utveckling har påbörjats.

Det är väldigt trevligt att läsa om resandeutvecklingen som skett med stadsbusstrafiken i kommunen. I avsnittet om stadsbusstrafiken på sidan 15 kan även läggas till att kommunens tillköp av seniorkortet bidragit till den positiva resandeutvecklingen i kommunen. Detta är ett tydligt exempel att också sänkning av taxor eller ändrade regler för en produkt kan vara ett av de verktyg som kan användas för att stimulera ett ökat resande och måluppfyllnad.

Kommunen saknar en renodling av linje 10 och 50 till Vallås och vidare till Stenhuggeriet och Gulbrandstorp.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken delar Halmstads kommuns bild att stadsbusstrafiken i Halmstad har en stor potential för ökat resande. För att nå ett ökat resande och högre marknadsandel ser Hallandstrafiken att stadsbusstrafiken i högre grad behöver prioriteras i gaturummet för att snabba upp restid, skapa större kapacitet och i slutändan en mer konkurrenskraftig kollektivtrafik. Hallandstrafiken håller med om att ett tydligare upplägg för linje 10/50 är önskvärt och detta finns med i det fortsatta planeringsarbetet.

Markarydsbanan

Kommunen efterfrågar investeringar för tågtrafik på Markarydsbanan i kommande Kollektivtrafikplaner.

Kommentar HLT:

Trafikering av Markarydsbanan kommer att omhändertas i kommande Kollektivtrafikplaner utifrån planeringsprocessen för persontågstrafik på Markarydsbanan.

Stationspendel Laholm

Att införa en stationspendel i Laholm kan precis som Hallandstrafiken lyfter i Kollektivtrafikplanen innebära en försämring för vissa resenärer och det är därför mycket bra att denna trafikförändring beskrivs väl i kollektivtrafikplanen. Kommunen har inga synpunkter på förändringen i sig mer än att vi noterar att linje 324 blir av ännu större vikt för de mellanliggande orterna. En stor fördel hade varit om denna trafik förändring hade samkörts med en justering av taxezonen för Trönninge.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten.

Upphandling av busstrafik

Tidshorizonten för Kollektivtrafikplanen innebär att den även sträcker sig över kommande upphandling och att ny operatör och nya fordon ska implementeras i Halland. Utförliga resonemang om detta saknas. Hur ser Hallandstrafiken att ny upphandling påverkar luftföroreningar och buller osv? Det hade passat bra att inkludera detta i kap. 5, Kommande aktiviteter och här lägga till en rubrik om Miljö.

Kommentar HLT:

Avstämning med kommunerna har skett i ett antal olika samarbetsforum som till exempel Kollinfra, Chefsgrupp Halland och Kommunberedning. Enligt Region Hallands Trafikförsörjningsprogram ska kollektivtrafiken drivas med fossilfria bränslen senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet.

Kombinerad mobilitet

Vidare är det väldigt intressant att läsa att Hallandstrafiken är på gång att införa en ny app. Det vore i detta sammanhang intressant att veta hur Hallandstrafiken tänker kring frågan om kombinerad mobilitet. Finns det ambitioner för denna typ av helhetsgrepp hos Hallandstrafiken och vad möjliggör den nya appen i detta sammanhang?

Kommentar HLT:

Appen utgör en viktig del i det nya pris- och betalssystem som Hallandstrafiken övergår till under 2019. Appen öppnar upp möjligheten att skapa fler tilläggstjänster till nytta för kunden, ex. anpassad störningsinformation. Utifrån ett perspektiv med kombinerad mobilitet ser Hallandstrafiken en potential att kollektivtrafiken i högre utsträckning kan kombineras med andra trafikslag såsom cykel, i syfte att skapa fler resmöjligheter. Kollektivtrafiken kan till exempel kopplas samman med hyrcykelsystem men också genom att fler cykelparkeringar byggs vid hållplatserna för att möjliggöra ett "hela resan"-perspektiv.

Process Kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikplanen innehåller trafikförändringar för åren 2019-2021. Nytt för i år är att det inte med tydlighet framgår för vilket av åren de föreslagna trafikförändringarna kommer att ske. För att kommunen ska kunna gå i takt med investeringar i infrastruktur krävs en tydlighet när de planerade förändringarna ska genomföras. Detta gäller främst investeringar i infrastruktur då denna kräver framförhållning men också inför ett genomförande där kommunikation och förankring är viktiga bitar.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken är medvetna om att framförhållning är A och O i en planeringsprocess, inte minst när det handlar om infrastruktur. Hallandstrafiken ser behov av ett fortsatt tätt samarbete med kommunen med löpande avstämningar.

Kollektivtrafik till Gröningen havsbad

Det är mycket positivt att Hallandstrafiken inom tidsperioden föreslår kollektivtrafik till Gröningen. Detta är något som kommunen spelat in önskemål om i flera år. Då denna trafikförändring kräver investeringar i infrastruktur är det viktigt att en helhet kan presenteras som bland annat inkluderar tänkt linjesträckning och utkast på tidtabell. Kommunen ser fram emot ett fortsatt arbete och dialog för möjliggöra denna trafikförändring som kommer att tillgängliggöra denna del av Östra stranden.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken ser att en tät dialog krävs i frågan med Halmstads kommun för att skapa förståelse för trafikupplägg samt vilka infrastrukturåtgärder som krävs för att möjliggöra busstrafik till Gröningen.

Utbyggnadstakt av hållplatser på det regionala vägnätet

Vidare så är det häpnadsväckande att det inte byggs fler hållplatser på det regionala vägnätet. Frågan har varit aktuell i flera år och ändå ser vi i tabellen på sid. 21 det enbart byggdes fyra hållplatser i hela Halland under 2017. Det hade varit intressant att höra vilka åtgärder som görs för att snabba upp takten för att standarden på hållplatser längs det statliga vägnätet ska normaliseras.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken håller med om att det går alltför långsamt i utbyggnadstakten på det regionala vägnätet. Hallandstrafiken och Region Halland lyfter frågan kontinuerligt mot Trafikverket hur takten kan snabbas upp.

Bytespunkt med utökad resenärsservice

Under 2019 byggs den första "bytespunkt med utökad resenärsservice" i kommunen. Denna kommer att byggas på kommunalt vägnät vilket säkert har underlättat processen för ett genomförande. Framöver ser kommunen att flera orter som kan bli aktuella för denna typ av hållplats och kommunen känner en viss oro att huvudmannaskapet för vägen kan komma att påverka utbyggnadstakten och möjligheterna för ett genomförande. Utbyggnaden av dessa hållplatser kräver långsiktighet och kommunen ser en möjlighet att koppla denna utbyggnad till kommunens mer långsiktiga planering. Att peka ut platser som kan bli aktuella för denna typ av hållplats bör ske i samverkan då Hallandstrafikens långsiktiga planer för regionbusslinjerna är ett viktigt underlag.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten. Förenklade stråkanalyser planeras till hösten i vilket lämpliga bytespunkter kan pekas ut. En viktig förutsättning för bytespunkter med utökad resenärsservice är att kommunen initierar en omvandling på flera plan, hållplatsen i sig är en del av frågan men inte hela. Hallandstrafiken bedömer att utbyggnadstakten troligtvis lär vara max 1-2 bytespunkter per år i hela Halland.

Laholms kommun

Mål för kollektivtrafik

Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafik är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En ökad marknadsandel för en hållbar samhällsutveckling. I Laholms kommun går det starka stråket i norr/södergående riktning. Västkustbanan, och linje 320, 324 mot Halmstad och linje 225 mot Mellbystrand och Skummeslövsstrand som stärks alltmer.

Utvecklingen av trafiken i dessa starka stråk får inte innebära en landsbygd utan fungerande kollektivtrafik. En förädling av närtrafiken samt integration mellan linje- och skolskjutstrafik är mycket viktiga för mindre orter utanför utpekade "starka stråk".

Trafikplanen anger en fortsatt genomgång och analys av lågfrekvent resande. Detta i kombination med ett relativt högt krav på biljettintäkter, 60% av kostnaderna, under en period med stora upphandlingar ger en oroskänsla för kollektivtrafik utanför "starka stråk".

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten. Som Laholms kommun konstaterar är det av stor vikt att samordna tillgängliga resurser för att erbjuda fler resmöjligheter, speciellt utanför stråken där utbudet är begränsat. Här ser Hallandstrafiken på sikt en potential i att bättre kunna samordna linje- och skolskjutstrafik.

Process kollektivtrafikplan

Tidigare trafikplaner har deltagit på kommande års planerade trafikförändringar och ytterligare två års utblick. Denna uppdelning har gjort det väldigt tydligt vad trafikplanen innebär i förändringar av trafiken för kommande tidtabell. I trafikplan 2019 har redovisningen av trafikförändringar under perioden 2019-2021 inte någon tidsaxel. Varje objekt bland de olika förslagen förutsätter sin budget, som inte är beslutad. Det innebär att hela förslaget i trafikplanen blir diffust och det saknas ett tydligt upplägg för trafikåret 2018 att yttra sig över.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar synpunkten.

Västkustbanan

Öresundstågtrafiken fungerar som en stomme i den halländska kollektivtrafiken. Riskerna att kapacitetsbrister i norra delar av länet kan leda till försämrade restider och punktlighet för södra delar av länet, bör bevakas. En tillförlitlig och snabb genomgående trafik med ett stopp per kommun är viktigt.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken ser robusthet och punktlighet som ett mycket prioriterat område för att skapa en attraktiv kollektivtrafik och i synnerhet tågtrafik. Ingångsvärdet är restiden ska värnas och att inga förändringar ska bidra till försämringar i befintligt Öresundstågssystem på Västkustbanan.

Stationspendel Laholm

Sedan 1996 när järnvägsstationen flyttades ut från centrala Laholm, 3 km västerut, har det funnits olika lösningar för att kompensera utlokaliseringen. Stationspendel, anropsstyrd trafik och angörande linjetrafik har på olika sätt försökt upprätthålla det ökande antal tåganslutningar och pendlares efterfrågan på enkel, stabil och snabbt byte till/från centrum.

En stationspendel har idag helt andra förutsättningar att locka nya pendlare till tåget. För att ytterligare attrahera pendlare till/från Skåne är det viktigt med ett gemensamt utbud av periodkort.

Konsekvensen att linjetrafiken, linje 324 och 320, går tillbaka till busstationen som ändhållplats innebär byte för vissa reserelationer och påverkar till Halmstad. Som helhet resulterar dock stationspendeln till ett mer varierat utbud av kollektivtrafik där fördelarna överväger.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar att Laholms kommun ställer sig bakom förslaget för stationspendeln i sin helhet.

Linje 227, ändrad linjesträckning

Linje 227, Laholm-Vallberga-Ränneslöv-Våxtorp, har idag en svåröverskådlig linjesträckning. Det är en linje med 10 turer, måndag till fredag, och fem olika alternativa resvägar!

Vallberga får i och med omläggningen en förbättrad trafik. Edenberga/Gråberg ersätts med anropstyrd trafik och genom Laholms stad följs samma körväg som för övriga linjer dvs. ej Danska vägen utan Repslagaregatan och LP Hanssons väg.

Prioriteringen av gående och cyklister i Nybergs lid är helt rätt ned denna del av centrum förtätas genom flera stor byggprojekt. Andelen äldre ökar i och med förtätningar och Nybergs lid är en viktig skolväg till Parkskolan samtidigt som det enbart är 400 meter till busstationen.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken noterar att Laholms kommun inte har några synpunkter på förändringen.

Campus Laholm, utbildning, fritid, Kulturskola etc.

För att ungdomar och unga vuxna ska utvecklas, utbilda sig samt skapa sig en egen försörjning är goda kommunikationer en förutsättning. Kollektivtrafik från kommunens yttre delar är avgörande för dessa elever. De förändringar som genomfördes 2015 måste omvärderas med hänsyn till dagens elevunderlag. Linje 228 behöver förlängas från Hishult till Kornhult, gärna Björnhult, med minst två turer per skoldag. Linje 227 behöver förlängas från Våxtorp till Nordanå med minst två turer per skoldag.

Kollektivtrafiken till Laholms tätort bör överlag planeras så satt att ankomsttiden på morgonen är senast klockan 07.55. Avgångstiden på eftermiddagen bör tidigast vara klockan 16.20-16.30, för att passa flest elever. Även senare avgångar är önskvärda då de möjliggör aktiviteter i anslutning till skoldagen. Anropsstyrd avgång är en möjlighet för att ge en trygghet i hemresan från kommunens Aktivitetshus för fritidsaktiviteter och en Kulturskola.

Kommentar HLT:

Trafiken på de berörda sträckorna, Hishult-Kornhult och Våxtorp-Drakabygget, drogs in i december 2015 på grund av lågt resande. På sträckan Hishult-Kornhult var det i genomsnitt 1,5 resenär per vardag varav 1 gymnasielev. Trafikutbudet var 1,5 dubbelturer/vardag. Mellan Våxtorp-Drakabygget reste i genomsnitt 3,5 resenärer per vardag varav 2,2 var gymnasieelever. Turutbudet var 2 dubbelturer/vardag.

Hallandstrafiken har inga indikationer på att resandeunderlaget ökat något under de senaste åren. Laholms kommun får gärna bidra med kunskap om så är fallet. Mellan Hishult och Björnhult finns idag samordning mellan linje 228 och skolbusstrafiken vilket möjliggör resa in till Laholm på morgonen och tillbaka på eftermiddagen. Någon liknande lösning finns inte från Våxtorp och söderut men Hallandstrafiken kan analysera detta närmare under hösten. En fortsatt utmaning är att synliggöra dessa kopplingar i reseplanerare, detta område arbete Hallandstrafiken vidare med.

Trafikering Markarydsbanan

I takt med att planeringen för persontåg på Markarydsbanan konkretiseras måste arbetet med konsekvenser och möjligheter för linjetrafiken påbörjas. En resvaneundersökning för att hitta behov och resmönster som kan bli stomme i ett nytt linjenät för Laholms kommun. Tre järnvägsstationer i kommunen innebär nya behov och möjligheter för ett hållbart samhälle.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken är delaktiga i arbetet med planeringen av tågtrafiken på Markarydsbanan och kommer i detta arbete utreda förutsättningarna kring busstrafiken i relation till tågtrafiken på Markarydsbanan.

Hylte kommun

Bytesplats

Byteplats är en viktig roll för att länka samman omgivande landsbygd med kollektivtrafiken. De är framför allt bytespunkter mellan olika trafikslag och, de behöver vara attraktiva och hålla hög standard, med till exempel trygg parkering för bil och cykel, laddningsmöjligheter, säkra övergångsställen, väder skyddad vänt-utrymme med belysning och i möjligaste mån anslutande cykelvägar. Bilen spelar en stor roll för möjligheten att bo på landet och kommer att göra det även fortsättningsvis. Men med attraktiva bytespunkter till kollektivtrafiken i stråken, behöver man inte ta bilen hela resa, och andelen körda mil kan minska totalt sett. Att kombinera skolskjuttrafiken och kollektivtrafiken blir ett komplement till närtrafik i glesbefolkade delar som idag saknar en väl utbyggd kollektivtrafik.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken håller med om hållplatsens betydelse för helhetsupplevelsen av kollektivtrafiken. Underhållet har varit eftersatt under flera års tid och standarden är generellt låg för hela länet. En successiv förbättring väntas kommande år i takt med ökade insatser gällande hållplatsunderhåll samt mer avsatta medel för ombyggnation av hållplatser. I Regionalt Trafikförsörjningsprogram finns så kallad bytespunkt med utökad resenärsservice beskriven vars funktion är att höja kollektivtrafikens attraktivitet genom exempelvis extrautrustat väderskydd och pendelparkering för bil/cykel. Som Hylte kommun konstaterar är det av stor vikt att kunna kombinera skolskjuttrafik och linjetrafik i syfte att skapa fler resmöjligheter, speciellt utanför stråken där utbudet är begränsat. Här ser Hallandstrafiken på sikt en potential att bättre kunna samordna linje- och skolskjuttrafik. Ett steg i denna riktning är att öppna upp skolturer för allmänhet.

Linjetrafik Hyltebruk-Torup-Falkenberg

En snabb busslinje mellan Hyltebruk och Falkenbergs station via Torup är mycket angelägen för att möjliggöra arbets- och studieutbyte med Falkenberg, Varberg och Göteborg. Objekt: Hyltebruk-Torup-Falkenberg borde skapas och läggas in i: "Förslag på trafikobjekt 2019-2021".

Kommentar HLT:

Hyltebruk-Falkenberg är inte utpekad som ett stråk enligt Trafikförsörjningsprogrammet. Hallandstrafikens bedömning kvarstår att resandeunderlaget i relationen är för litet utifrån mål om kostnadstäckning. Hallandstrafiken har under hösten 2017 haft en dialog med Falkenbergs och Hylte kommun kring förutsättningar för ett ev. tillköp av trafik och där presenterat olika trafikeringförslag med tillhörande kostnadsbild.

Linjetrafik Hyltebruk-Kinnared-Ullared

En busslinje mellan Hyltebruk och Ullared har en viktig roll för att knyta samman de kompletterande arbetsmarknaderna i Hyltes och Falkenbergs kommuners inland. Inledningsvis föreslås en trafikering under högtrafik morgon och kväll, som sedan kan utökas i takt med att resandeunderlaget växer. Objekt: Hyltebruk-Kinnared-Ullared borde skapas och läggas in i: "Förslag på trafikobjekt 2019-2021".

Kommentar HLT:

Pendlingen 2016 mellan tätorterna i stråket (Hyltebruk, Kinnared, Fegen, Ätran, Ullared) uppgick till ca 170 personer. Med en beräknad hög marknadsandel på 20% (var femte person reser kollektivt) innebär det 34 dagliga resenärer som tillsammans gör 68 resor vardag. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett rimligt alternativ krävs åtminstone 12 dubbelturer (24 turer totalt) enligt Hallandstrafikens bedömning vilket innebär i princip timmestrafik morgon/eftermiddag. Utslaget per tur blir det 2,8 resenärer per tur. Hallandstrafiken bedömer att resbehovet är för lågt för att kunna motivera ny busstrafik i relationen. Den höga marknadsandel som ovan beräkning baseras på kommer dessutom med stor sannolikhet vara svår att uppnå utifrån faktorer såsom varierande arbetstider och lokalisering av boende/verksamheter i förhållande till busslinjens sträckning.

Halmstad-Nässjö järnväg

Tågtrafiken har en viktig roll för utvecklingen av de framtida transportsystemen, dels för den regionala utvecklingen, dels för att minska transporternas klimatpåverkan. För personresor har tågtrafiken framför allt stor betydelse för att korta restiderna för längre sträckor. Halmstad-Nässjöbanan är en viktig länk till framför allt arbetsmarknaderna i Värnamo, Jönköping och Växjö, men också till Stockholmsregionen särskilt när höghastighetsbanan via Värnamo färdigställts. Idag genomförs ett treårigt testprojekt på Halmstad-Nässjö järnväg med start i december 2017. Vi är tacksamma för utökat antal turer men tycker att man borde jobba mer med att göra reklam och marknadsföra banan. Marknadsföringen av Krösatågen (HNJ-testet) måste innehålla rätt budskap och dit hör att tågen utgör ett bra resealternativ till och från Stockholm, detta är lika viktigt som att gå ut i flera kanaler (som planen mest beskriver) att ha gjort "omtag" vad gäller hållplatser/stationer är lovvärt men otillräckligt och inte alltid tycks garantera enbart höjd standard, i alla fall i Torup har resandemiljön och säkerheten delvis försämrats genom släckta lampor och resanderäkningen på HNJ bör också göras under sommaren, i planen står att den traditionellt gjorts vår/höst.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken har ett stort fokus på marknadsföringen i projektet. Löpande avstämningar har skett med kommunerna inom en specifik marknadsgrupp i vilken Hallandstrafiken anser att Hylte kommun visat ett svagt intresse. Samma sak gäller för frågor inom trafik och infrastruktur där Hylte kommun knappt deltagit eller svarat på ställda frågor från Hallandstrafiken. En avgörande faktor för att nå framgång i projektet är att kommunerna aktivt deltar i arbetet, inte minst utifrån den lokalkännedom kommunen besitter exempelvis gällande lämpliga arbetsplatser för riktade kampanjer.

Inom projektet har hittills en rad marknadsföringsåtgärder genomförts som vid trafikstart då en specialutgåva av Krösatågets tidning (Lingonet) togs fram med information om projektet. Denna skickades ut till hushåll längs HNJ-banans sträckning. Under april månad genomfördes en två veckor lång "fria resor"-kampanj med totalt 3500 utskick. I september kommer Hallandstrafiken att delta under Landerydsdagarna bland annat genom att köra dit med ett Krösatåg. I marknadsföringen har både det lokala perspektivet lyfts men också de mer långväga kopplingarna mot exempelvis Stockholm då bägge delar behövs om resandet ska öka.

HLT beklagar att Hylte kommun ser upprustningen av Torup station som en försämring. Hallandstrafiken anser att en större framgång hade kunnat uppnås om upprustningen av väderskydd,

cykelparkering etc. sammanfallit med ombyggnationen av Torups centrum vilket har varit planerat under en lång tid tillbaka utan att något har hänt.

Anpassning av busstrafik Halmstad-Hyltebruk

Sommarresandet är hyfsat stort och busstrafiken Halmstad-Hyltebruk i en del turer skulle kunna anpassas bättre till tågtiderna i Torup för att möjliggöra fler bekväma kollektivtrafikresor till exempelvis Brännögård eller Rydöbruk där tåget är första eller sista länken. I dag "missar" bussen tågen i Torup med bara någon enstaka minut.

Kommentar HLT:

Hallandstrafiken gjorde en rad Anpassningar i busstrafiken vid senaste tidtabellskiftet i syfte att få en jämnare spridning mellan avgångarna buss/tåg. I föregående remissvar på Kollektivtrafikplan 2018 framförde Hylte vikten av att trafikslagen inte ska konkurrera med varandra, utan snarare komplettera. Till exempel skrev kommunen följande: "Det är också viktigt att så långt möjligt undvika avgångar med buss och tåg från samma ort i samma riktning, något som i dag sker flera gånger om dagen i Torup".

En konsekvens av förändringen som gjordes med Anpassning av tidtabellen för linje 400 blev att ev. bytesmöjligheter upphörde. Hallandstrafiken anser att det är anmärkningsvärt att Hylte kommun nu ser helt annorlunda på frågan.

Linje 432 Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved

Bussslinje 432 Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved måste avspegla behovet av goda pendlingsförutsättningar. I dag pendlar många till arbete och skola med denna linje. För Hylte kommuns del är det mycket viktigt att kunna möjliggöra för arbets- och studiependling genom kollektivtrafik både inom och utom regionen. Hylte kommun ser därför ett behov av ökade avgångar och bättre planerad trafik på sträckan Hyltebruk-Smålandsstenar-Gislaved.

Kommentar HLT:

Linjen har under flera år haft ett minskat resande. En starkt bidragande orsak till detta har varit att allt fler gymnasieungdomar i Hylte väljer Halmstad framför Gislaved vilket haft stor effekt på resandet. Som ett led i det minskade resandet reducerades turutbudet i december 2017 utifrån principer för lågfrekvent resande. I riktning från Hyltebruk drogs två turer bort med avgångstid 08.35 och 17.40. I Hylte kommun hade dessa två turer i genomsnitt 1,7 respektive 0,8 påstigande i snitt per tur. I motsatt riktning mot Hyltebruk försvann en tur med avgångstid 07.50 från Smålandsstenar med 2,7 påstigande/snitt inom Gislaveds kommun och 0,1 påstigande/snitt i Hylte kommun. Kvarstår gör 5,5 dubbelturer per vardag och resandet per månad uppgår till ca 500 resor.

Kommunpendlingen Hylte-Gislaved uppgår till ca 700 personer (båda riktningar). En försvårande omständighet utifrån perspektivet med kollektivtrafik är att ca hälften av de som pendlar mellan kommunerna bor utanför tätort. Detta innebär att många behöver ta sig med exempelvis bil för att sedan byta till buss vilket innebär att restiden blir lång. Många väljer då att ta bilen hela sträckan mellan boende och arbete. Hallandstrafiken tar med sig synpunkten om förbättrad trafik i det fortsatta planeringsarbetet.



Ärende 12 – Taxejustering december

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Bakgrund

- Det föreligger ett behov av att justera priserna för att öka bolagets intäkter (budget 2019)
- Regionen har fattat ett beslut som ger Hallandstrafiken möjlighet att justera priserna med i genomsnitt 3 %.
- Det förslag till taxejustering som presenteras på kommande sidor innehåller två varianter av justering av priset för periodkort.

Förslag till taxejustering 2019

- Enkelbiljetter justeras med i genomsnitt 2,7 %, vilket ger 8,5 mnkr i ökade intäkter
- Periodbiljetter justeras med i genomsnitt 2,8-2,9%, vilket ger 3,25-3,75 mnkr i ökade intäkter

Ovanstående ger en total intäktsökning på 11,75-12,25 mnkr, vilket motsvarar 2,7 % av intäkterna för 2018.

Taxejusteringen genomförs i samband med tidtabellskiftet i december 2018.

Enkelbiljetter

Zon (er)	dagens pris	nytt pris	diff%	diff kr
1	26 kr	27 kr	3,8%	1 kr
2	39 kr	40 kr	2,6%	1 kr
3	51 kr	53 kr	3,9%	2 kr
4	63 kr	65 kr	3,2%	2 kr
5	75 kr	77 kr	2,7%	2 kr
6	86 kr	89 kr	3,5%	3 kr
7	97 kr	100 kr	3,1%	3 kr
8	108 kr	111 kr	2,8%	3 kr
9	119 kr	122 kr	2,5%	3 kr
10	129 kr	133 kr	3,1%	4 kr
11	139 kr	143 kr	2,9%	4 kr
12	149 kr	153 kr	2,7%	4 kr
13	159 kr	163 kr	2,5%	4 kr
14	169 kr	173 kr	2,4%	4 kr
15	179 kr	183 kr	2,2%	4 kr
16	189 kr	193 kr	2,1%	4 kr
17	199 kr	203 kr	2,0%	4 kr
18	209 kr	213 kr	1,9%	4 kr
19	216 kr	221 kr	2,3%	5 kr
			2,7%	

- Enzonsresa har kostat 26 kr under 2017 och 2018.
- Nytt pris i app och reskassa 23 kr (22,10 idag).
- Resa Hstd – Gbg 193 kr HLT +43 kr VT = 236 kr (202,75 kr RK), ej inkl VT höjning jan.
- Genomsnitt 2018 1,3%

Periodbiljetter – förslag 1

zon (er)	dagens pris	nytt pris	diff %	diff kr
1	620 kr	630 kr	1,6%	10 kr
2	720 kr	735 kr	2,1%	15 kr
3	820 kr	840 kr	2,4%	20 kr
4	920 kr	945 kr	2,7%	25 kr
5	1 020 kr	1 050 kr	2,9%	30 kr
6	1 120 kr	1 155 kr	3,1%	35 kr
7	1 220 kr	1 260 kr	3,3%	40 kr
8	1 320 kr	1 365 kr	3,4%	45 kr
9	1 420 kr	1 470 kr	3,5%	50 kr
10	1 520 kr	1 575 kr	3,6%	55 kr
11	1 620 kr	1 680 kr	3,7%	60 kr
			2,9%	

- Inför taxa 2018 höjdes samtliga periodbiljetter med 5 kr. Vilket innebär att kortare resor fick ett större procentuellt påslag än längre (0,8-0,3%, genomsnitt 2018 0,5%)
- Grundpriset höjs med 10 kr (630 kr) zonpriset med 5 kr (105 kr).
- Innebär ökad kostnader för de kommuner med tillköp kommunkort (+5%).
- Årsbiljetten prissättning speglar periodbiljettens (faktor 8,5)

Periodbiljetter – förslag 2

zon (er)	dagens pris	nytt pris	diff %	diff kr
1	620 kr	635 kr	2,4%	15 kr
2	720 kr	740 kr	2,8%	20 kr
3	820 kr	845 kr	3,0%	25 kr
4	920 kr	950 kr	3,3%	30 kr
5	1 020 kr	1 055 kr	3,4%	35 kr
6	1 120 kr	1 155 kr	3,1%	35 kr
7	1 220 kr	1 255 kr	2,9%	35 kr
8	1 320 kr	1 355 kr	2,7%	35 kr
9	1 420 kr	1 455 kr	2,5%	35 kr
10	1 520 kr	1 555 kr	2,3%	35 kr
11	1 620 kr	1 655 kr	2,2%	35 kr
			2,8%	

- Inför taxa 2018 höjdes samtliga periodbiljetter med 5 kr. Vilket innebär att kortare resor fick ett större procentuellt påslag än längre (0,8-0,3%, genomsnitt 2018 0,5%)
- Grundpriset höjs med 15 kr (635 kr) zonpriset med 5 kr (105 kr) för de första 5 zonerna. Zonpriset oförändrat från zon 6 (100 kr)
- Innebär ökad kostnader för de kommuner med tillköp kommunkort (+5%).

Långsiktig plan för tidtabellsskiften

Förslag till beslut	Styrelsen beslutar att <ol style="list-style-type: none">1. Hallandstrafiken ansluter sig till Samtrafikens plan för gemensamma tidtabellsskiften för tåg- och busstrafik i Sverige.2. i övrigt godkänna informationen
----------------------------	---

Bakgrund

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

Behovet av långsiktiga riktlinjer för tidtabellsskifte har främst uppkommit på grund av att vissa kommuner planerar sitt läsår för grund- och gymnasieskola med viss avvikelse från Hallandstrafikens befintliga tidtabellsskiften under sommaren. Detta har medfört att Hallandstrafiken vid återkommande tillfällen behövt göra utökningar i sommartidtabellen under ett antal dagar för att lösa skolelevernas resbehov vilket har inneburit oförutsedda kostnadsökningar i trafiken.

En nationell långsiktig plan för tidtabellsskiften finns framtagen av Samtrafiken. Hallandstrafiken följer inte Samtrafikens riktlinjer i nuläget utan har som regel legat en vecka förskjuten. För att kunna ge kommunerna rätt förutsättningar att planera läsårstider efter tidtabellsskiftena krävs långsiktiga riktlinjer som Hallandstrafiken idag saknar.

Samtrafikens planeringsförutsättningar

I Samtrafikens verksamhet ingår att genom planeringssamverkan samordna och skapa bra förutsättningar för Samtrafikföretagens arbete med tidtabeller och planering av attraktiva anslutningar för resenärer som ska byta mellan trafikföretagens förbindelser och mellan olika färdmedel. I detta arbete ingår att ta fram en långsiktig plan för det gemensamma tidtabellsskiftet

för tåg och buss för övergång till sommar- och vintertidtabell. Syftet med planen är att ge trafikföretagen och de parter som är beroende av kollektivtrafikplaneringen såsom kommuner, skolor med flera, ett underlag för planering på flera års sikt. Sommarperioden enligt Samtrafikens riktlinjer är nio veckor.

Konsekvenser för kommuner

En övergång till Samtrafikens planeringsförutsättningar ger en tydlig och långsiktig plan på flera års sikt för kommunerna i deras planering av framförallt läsårsperioder. För läsårsperiod 2018/2019 följer både grund- och gymnasieskolaredan Samtrafikens plan. En övergång till Samtrafikens plan bedöms därmed inte påverka skolornas planering av läsårsperioder i någon större grad mer än att det skapas en ökad tydlighet.

Förslag till beslut

Samtliga grannlän följer idag Samtrafikens riktlinjer exkluderat Skåne. Det är av stor betydelse att den gränsöverskridande trafiken fungerar, inte minst mot Göteborg och Västtrafik. Samtrafiken presenterar löpande en femårsplan för tidtabellsskiftet vilken i tidigt skede kan utgöra underlag för kommunerna vid planering av kommande läsårsperioder.

Förslag innebär att Hallandstrafiken efterföljer den av Samtrafiken framtagna planen för gemensamma tidtabellsskiftet för tåg- och busstrafiken i riket med start från tidtabellsår 2019. I det fall en kommun avviker från fastställd plan för tidtabellsskiftet med utökat behov av skolresor under sommarperiod föreslås detta hanteras enligt regelverk för tillköp enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram.

Bilaga:	1)Samtrafikens planeringsförutsättningar 2018
----------------	---

Innehåll

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 2018.....	2
1 Allmänt om planeringssamverkan	3
- Gemensam tidplan för planeringssamordning mellan tåg och buss	3
- Långsiktig plan för gemensamt tidtabellsskifte för tåg och buss	3
- Gemensam annonseringskalender för trafik vid storhelger.....	3
- Samtrafikplanen med överenskomna bytestider för byten mellan tåg, buss och båt	3
- Tågtabeller som underlag för anslutningsplanering	3
2 Gemensam tidplan för arbetet med trafikdata för 2018.....	4
3 Långsiktig plan år 2018–2022 för gemensamt tidtabellsskifte för tåg/buss/båt.	5
4 Gemensam annonseringskalender för trafik vid storhelger.....	5
5 Samtrafikplanen - minsta bytestid vid tågstationer	7

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 2018

för trafik för perioden 10 december 2017 – 8 december 2018.

I samtrafikens verksamhet ingår att genom planeringssamverkan samordna och skapa bra förutsättningar för Samtrafikföretagens arbete med tidtabeller och planering av attraktiva anslutningar för resenärer som ska byta mellan trafikföretagens förbindelser och mellan olika färdmedel. Bytet, och särskilt bytestiden, är en känslig del i resan. I marknadsuppföljningar märks tydligt att bra anslutningar direkt ger fler resor.

I detta dokument finns de gemensamma förutsättningarna för en god planering, med inriktning på attraktiva anslutningar mellan Samtrafikföretagens tåg- och busstrafik. Dokumentet uppdateras med ny version på Samtrafikens webb vid eventuella ändringar under tidtabellsperioden.

1 Allmänt om planeringssamverkan

Kombinerade resor med fungerande byten mellan olika trafikföretag och färdmedel gör det enklare att resa kollektivt. Samordning av trafikplaneringen syftar till att resenären ska få korta gångavstånd och lagom långa bytestider vid byten mellan tåg, buss och båt.

Genom planeringssamverkan ska Samtrafiken samordna och skapa bra förutsättningar för Samtrafikföretagens arbete med tidtabeller och sin planering av attraktiva anslutningar så att resenärer lätt kan byta mellan trafikföretagens förbindelser och mellan olika färdmedel.

Själva tidtabellssamordningen sker regionalt mellan planerare hos de olika trafikföretagen.

Inför varje trafikår ger Samtrafiken ut planeringsförutsättningar och tar fram planeringsunderlag i form av nedanstående verktyg:

- Gemensam tidplan för planeringssamordning mellan tåg och buss
Samtrafiken fastställer årligen en gemensam tidplan för arbetet med tåg tidtabeller. Se kapitel 2.
- Långsiktig plan för gemensamt tidtabellsskifte för tåg och buss
Samtrafiken fastställer en långsiktig plan för de gemensamma skiftesdagarna, dvs att trafikföretagen byter tidtabell vid samma tidpunkt. Detta är en grundförutsättning för att skapa väl fungerande anslutningar. Se kapitel 3.
- Gemensam annonseringskalender för trafik vid storhelger
Kalendern anger vilken veckodag som Samtrafikföretagen gemensamt använder i tryckta tidtabeller för annonsering av trafiken under storhelger. T ex annonseras trafik som går på midsommarafon som lördag. Se kapitel 4.
- Samtrafikplanen med överenskomna bytestider för byten mellan tåg, buss och båt .
Riksdatabasen innehåller alla bytespunkter för byten mellan all kollektivtrafik, med uppgift om vilken kortaste bytestid som behövs mellan två turer för att det ska räknas som en godkänd anslutning. Bytestiderna ligger till grund för vilka förbindelser som presenteras i reseplaneraren Resrobots informationskanaler samt i Resplus informations- och säljkanaler. Se kapitel 5 för de viktigaste tågstationsbytena eller för samtliga stationer i 'Sök bytestider' på Samtrafikens webb: <https://samtrafiken.se/tjanster/trafikplanering/planeringsforutsattningar/>
- Tågtabeller som underlag för anslutningsplanering
För att underlätta planeringssamordningen av anslutningar mellan tåg och buss framställer Samtrafiken tågtabeller i flera omgångar under tågplaneprocessens gång. Slutligen framställs korrektur för tågtabellerna där trafikföretagen kan kontrollera att all trafik- och annonseringsdata är korrekt, samt att de planerade anslutningarna mellan tåg och buss fungerar enligt den fastställda tågplanen. Se gemensam tidplan kapitel 2.

2 Gemensam tidplan för arbetet med trafikdata för 2018

<u>Datum</u>	<u>Aktivitet</u>
2017-04-10	Sista datum för ansökan om tåglägen T18
2017-05-05	Vissa tåglinjetabeller från ansökan om tåglägen T18 publiceras på Samtrafikens webbsida, (särskild inloggning)
2017-07-03	Förslag till tågplan T18 publiceras av Trafikverket
2017-07-14	Under v29, tåglinjetabeller från Trafikverkets förslag av T18 publiceras på Samtrafikens webbsida, särskild info om inloggning
2017-08-30	<i>Sista dag för beställning av prisändring till försäljning mot preliminära data 171210–180107</i>
2017-09-08	Om underlag finns tillgängligt: tåglinjetabeller från lägesbeskrivning T18 på Samtrafikens webbsida, särskild info om inloggning
2017-09-11	<i>Sista dag för inrapportering av helgavvikelser 171210–180107, för sälj mot preliminära data</i>
2017-09-26	<i>Start försäljning mot preliminära data för perioden 171210–180107</i>
2017-09-22	Fastställd tågplan T18 publiceras av Trafikverket
2017-10-16	under vecka 42: korrektur 1 för tåglinjetabeller T18 (helår) läggs ut på Samtrafikens webbsida, särskild info om inloggning
2017-10-27	Senast svar på korrektur 1(helår) för tåglinjetabeller Samtrafik tillhanda.
2017-11-06	under vecka 45: korrektur 2 (helår) för tåglinjetabeller T18 läggs ut på Samtrafikens webbsida, särskild info om inloggning
2017-11-14	Senast svar på korrektur 2 (helår) för tåglinjetabeller Samtrafik tillhanda.
2017-11-20	under vecka 47: tåglinjetabeller (helår) T18 publiceras på Samtrafikens Resrobot-webbsida, Uppdateras löpande under tidtabellsåret.
2017-12-09	Trafikstart av tågplan T18
senast 2018-03-05	<i>Buss- och båttider för sommar-höst levereras till Samtrafik. Gäller även den tågtrafik som inte ingår i Trafikverkets fastställda tågplan.(sammanfaller med inlämningsdatum i mars för hållplatsförändringar)</i>
2018-03-20	<i>Resrobot släpps för sommarperioden. (sammanfaller med uppdateringsdatumet för hållplatsförändringar, mars månad)</i>
2018-03-20	<i>Resplusförsäljning för sommar släpps. Försäljning sker utifrån det trafikdata som finns levererat från trafikföretagen till Samtrafik.(sammanfaller med uppdateringsdatumet för priser, mars månad)</i>
2018-05-22	<i>ResRobot/Resplusförsäljningen för höstperioden släpps. (sammanfaller med uppdateringsdatumet för priser, maj månad)</i>

3 Långsiktig plan år 2018–2022 för gemensamt tidtabellsskifte för tåg/buss/båt.

Samtrafiken har i samråd med Samtrafikägarnas referenskommitténs arbetsgrupp för planeringssamverkan beslutat att anta som riktlinje nedanstående långsiktiga plan för det gemensamma tidtabellsskiftet för tåg och buss samt för övergång till sommar- och vintertidtabell.

Syftet med planen är att ge trafikföretagen och de parter som är beroende av kollektivtrafikplaneringen såsom kommuner, skolor med flera, ett underlag för planering på flera års sikt.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabellsskifte i december, startdag:
2018	Må 18 juni	Må 20 augusti	Sö 9 december
2019	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december
2020	Må 15 juni	Må 17 augusti	Sö 13 december
2021	Må 14 juni	Må 16 augusti	Sö 12 december
2022	Må 13 juni	Må 15 augusti	Sö 11 december

4 Gemensam annonseringskalender för trafik vid storhelger

Generellt gäller att röda dagar i almanackan annonseras som SoH (söndag och helgdag). Övriga dagar annonseras som den veckodag de infaller på med undantag för midsommarafton 2017 (se rödmarkerat i tabellen)

År	Dag		Veckodag	Trafikeras hos Trafikverket som	Samtrafiken annonserar trafiken som
2017		23-dec	L	L	L
	Julafton	24-dec	S	L	L
	Juldagen	25-dec	M	S	SoH
	Annandag jul	26-dec	Ti	S	SoH
		27-dec	O	M	O?
		30-dec	L	L	L
	Nyårsafton	31-dec	S	L	L
2018	Nyårsdagen	01-jan	M	S	SoH
		02-jan	Ti	M	Ti?
	Trettondedags afton	05-jan	F	F	F?
	Trettondedag jul	06-jan	F	L	L
		07-jan	L	L	L

År	Dag		Veckodag	Trafikeras hos Trafikverket som	Samtrafiken annonserar trafiken som
2018	Skärtorsdagen	29-mar	To	F	To
	Långfredagen	30-mar	F	L	SoH
	Påskafton	31-mar	L	L	L
	Påskdagen	01-apr	S	S	SoH
	Annandag påsk	02-apr	M	S	SoH
		03-apr	Ti	M	Ti
	Valborgsmässoafton	30-apr	M	S	S
	Första maj	01-maj	Ti	S	SoH
		02-maj	O	M	Ti
		9-maj	O	F	O
	Kristi himmelfärdsdag	10-maj	To	S	SoH
		11-maj	F	F	F
	Sveriges nationaldag	06-jun	O	S	SoH
		07-jun	To	M	O
		21-jun	To	F	To
	Midsommarafton	22-jun	F	L	L
	Midsommardagen	23-jun	L	S	SoH
		24-jun	S	S	SoH
	02-nov	F	F	F	
Alla helgons dag	03-nov	L	L	L	

5 Samtrafikplanen - minsta bytestid vid tågstationer gäller from 2017-01-27

För att bytet mellan två tåg skall vara säljbar som anslutning gäller följande för bytestiden, och bytestid är tiden enligt tidtabell mellan ankommande och avgående tåg:

Hållplats	Minsta bytestid, minuter	Avvikelser från minsta bytestiden, minuter (understruket=oavsett riktning)
Alingsås	7	Snälltåget-Västrafiktåg 60
Alvesta	9	SJ-Snälltåget 20; Snälltåget -SJ, -Öresundståg, -Krösatåg 30,SJ Nattåg- Öresundståg 60
Arboga	5	
Emmaboda	5	
Fagersta C	5	
Falköping	8	<u>Snälltåget-Västrafiktåg 60</u>
Flemingsberg	10	<u>SJ-SL 15, MTR-SL 15</u>
Frövi	5	
Göteborg C	15	Inom Västrafiktåg 10
Herrljunga	8	
Hässleholm	10	<u>Snälltåget -Pågatåg, -Öresundståg 30, Pågatåg-SJ Nattåg 20, Öresundståg-SJ Nattåg 30</u>
Karlskrona	8	
Karlstad	8	
Kil	5	
Kristinehamn	8	<u>Inlandsbanan -SJ, -Värmlandstrafiken, -Tågkompaniet, -Tågåkeriet 10</u>
Kungsbacka	5	
Lidköping	5	
Ludvika	5	
Malmö C	15	Pågatåg -Pågatåg, -Öresundståg 10; <u>Snälltåget -Pågatåg, -Öresundståg 30, Öresundståg-Pågatåg 20, Öresundståget-SJ 28, Snälltåget-SJ 60, Öresundståg-Öresundståg 10</u>
Mariestad	5	
Sala	7	
Stockholm C*	20	SL-SL 9; Snälltåget -SJ, -SL, -Snälltåget, -Arlandaexpress 30; SJ-Snälltåget 60
Storvik	5	
Ställdalen	5	
Södertälje hamn	2	<u>SJ-SL 15</u>
Södertälje Syd	10	<u>SJ-SL 15; SL-Snälltåget 15; Snälltåget -SJ, -SL, -Tågåkeriet 30; SL-MTR 15; SL-Tågåkeriet 15</u>
Tranås	5	
Uddevalla	5	
Upplands Väsby	3	SL-SL 5
Uppsala	10	Byte från Lennakatten till övriga 15; SJ,SL till Snälltåget 90; Snälltåget till SJ 75; UL- UL,SL 5; SL-SJ 9; <u>Snälltåget-SL, UL 30; SL-BlåTåget 9</u>
Vaggeryd	5	
Varberg	5	Snälltåget -Öresundståg, -SJ 30
Vänersborg	5	
Västerhaninge	3	
Västerås	8	SJ-UL 10

Älvsjö	8	SJ-SL 20; SL-Snälltåget 20; Snälltåget-SL 10
Öxnered	7	
Övriga stationer	10	

Huvudregeln är att försenade tåg inte inväntas även om vidare förbindelser är annonserade i olika tidtabeller. Förbindelsen bryts för att uppkomna förseningar inte ska drabba annan trafik. Vid bruten förbindelse har tåg företaget som är försenat ansvar för att det upprättas en ny resplan för resenären.

Regeln för byten gäller även övriga byteplatser(knutpunkter) där andra färdmedel än tåg trafikerar. För fullständiga regler och resevillkor se Samtrafikens webb: <https://samtrafik.se/tjanster/resplus/resplus-for-trafikforetag/resevillkor/>

***Stockholm C**

From 2017-07-10 öppnar Citytunneln i Stockholm, vilket innebär en annan gångväg till/från pendeltågen vid Stockholm C. Tågen kommer in på den nya stationen Stockholm City, som ligger under blåa linjens T-central-plattform. Det finns tre varianter för förbindelse till/från Centralstationen:

- gå rakt över Vasagatan och gå ner via den nya stationsnedgången som just nu byggs mitt emot stationen. Därifrån kan man ta rulltrappor eller hiss ner till pendeltågen.
- inomhus kan man gå via förbindelsen under Vasagatan, den som ibland kallas för "suckarnas gång", gå igenom spärrarna som byggs bredvid dagens spärrar till röda/gröna linjens tunnelbana.
- Man kan gå ut via till exempel Arlanda Express och gå ner via biljetthallen som ligger vid Bishops Arms och hamburgerrestaurangen Max och ta rulltrappor/hiss ner till Citybanan.

Enligt Trafikverkets järnvägsplan finns en beräkning på 4,5-5,5 minuters gångväg mellan spår 10 på Stockholm C till pendeltågsplattformen på Stockholm City/Citybanan.

Avvikelser från minsta bytestid (anslutning eller bruten anslutning)

Utöver ovanstående generella minsta bytestid kan trafikföretagen komma överens om att anslutning skall föreligga mellan två turer trots att kravet om minsta bytestid inte uppfylls. Trafikföretagen kan även komma överens om att bruten anslutning skall föreligga mellan två turer trots att kravet om minsta bytestid uppfylls.

Vid önskemål om anslutning eller bruten anslutning mellan olika företag ska företagen kontakta varandra för att komma överens i respektive fall. Parterna måste vara överens vid anslutning medan det räcker med beslut från det ena företaget vid bruten anslutning. I det senare fallet ska man ändå informera det andra företaget om beslutet.

Respektive trafikföretag delger Samtrafikens om turer där man önskar avvikande anslutningstid respektive bruten anslutning utifrån angiven minsta bytestid så att dessa uppgifter kan stämmas av med övriga trafikföretag samt uppdateras i Riksdatabasen.

Ändringar av bytestid:

Behov av ändringar av bytestider under trafikåret insändes till indata@samtrafik.se

Sammanställning över samtliga bytestider

För att söka samtliga bytestider som finns för Resplusresor, både generella och avvikelser, sök via 'Visa bytestider' på Samtrafikens webb: <https://brm.samtrafik.se/showtimes>

Falkenberg
2018-06-11

Trafikverket
405 33 Göteborg

Synpunkter på samrådsremiss nybyggnad gång- och cykelväg Bua-Limabacka, längs väg 850

Trafikverket och Varbergs kommun planerar gemensamt för en gång- och cykelväg längs väg 850. Syftet är att fotgängare och cyklister ska kunna röra sig trafiksäkert genom samhället. Projektet omfattar ca 3000 meter lång gång- och cykelväg längs med väg 850, Buavägen, mellan Bua och Limabacka (Industrivägen). Mellan Limabacka och Bua samhälle saknas en separat gång- och cykelväg. Varbergs kommun har pekat ut sträckan som viktig ur trafiksäkerhets- och pendlingsynpunkt.

Hallandstrafiken anser att det vore önskvärt att vid samband med byggnationen av gång- och cykelväg även anlägga bussfickor vid hållplats Skanta (Österbuavägen) ur trafiksäkerhetsskäl. Därtill är det av vikt att hållplatsfickor i anslutning till gång- och cykelväg kopplas samman med asfaltsremsa.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Falkenberg
2018-07-02

Varbergs kommun
Stadsbyggnadskontoret
Planenheten
432 80 Varberg

Synpunkter på samrådshandlingar, Adjunkten 6 mfl

Planområdet ligger ca 1,5 km söder om Varbergs centrum, i den östra delen av bostadsområdet Sörse, invid Västkustvägen. Planområdet omfattar ca 38 000 m² (3,8 ha) och berör fastigheterna Adjunkten 6, Getakärr 5:1, Getakärr 6:17 och Getakärr 6:44.

Detaljplanens syfte är att tillföra ytterligare en årsring i Sörse-området genom att möjliggöra för flerbostadshus av varierande höjd placerade kring gröna gårdar. Syftet är också att ge utrymme för tillräcklig parkering både för befintliga och nya bostäder, möjlighet till etablering av centrumfunktioner i området samt en ny infart från Västkustvägen i planområdets norra del. Planförslaget möjliggör ca 275-300 bostäder och plats för ca 450 bilar. Bostadshusens våningsantal ska variera mellan 4 och 6 våningar. Parkeringshus tillåts vara upp till 5 våningar. Planförslaget innefattar även gång- och cykelvägar samt en busshållplats.

Inom planområdet finns en busshållplats med vändslinga som trafikeras av linje 60. Ytterligare busshållplatser finns utmed Södra vägen och längs med Västkustvägen norr om planområdet. Båda ligger ca 350 m bort. Planförslaget möjliggör att befintlig busshållplats flyttas och att en ny hållplats anordnas utmed Västkustvägen. Hållplatsen ska trafikeras av stadsbussarnas linje 1 och linje 60. På sikt är det ett möjligt stopp även för regionbussar.

Hallandstrafiken har inga synpunkter på förslaget i stort. Avstämning har skett med Hallandstrafiken kring placering av ny hållplats på Västkustvägen. I genomförandeskedet av den nya hållplatsen bör avstämning åter ske med Hallandstrafiken kring exakt utformning och placering av hållplats.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Falkenberg
2018-08-16

Falkenbergs kommun
Stadsbyggnadskontor
311 80 Falkenberg

Synpunkter på samrådshandling, Tröinge 15:1 mfl

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra en exploatering av kontor i kombination med centrumverksamheter såsom mindre butiker, gym och annan service i direkt anslutning till järnvägsstationen och väg 154. Planområdet är beläget i norra utkanten av Falkenberg, cirka 2 kilometer nordost om Falkenbergs centrum och i direkt anslutning till Falkenbergs station. Planområdet omfattar ca 8,8 ha. Området avgränsas i norr av den äldre sträckningen av väg 701, i väster av väg 154, i öster av Kilavägen och i söder av Västkostbanan och stationsområdet.

Hallandstrafiken ställer sig positiva till en utveckling kring stationsområdet. Öresundstågstrafiken skapar goda förutsättningar för pendling till och från Falkenberg såväl norr- och söderifrån. Hallandstrafiken har i övrigt inga synpunkter på förslaget.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Falkenberg
2018-08-29

Falkenbergs kommun
Stadsbyggnadskontor
311 80 Falkenberg

Synpunkter på samrådshandling Morup 23:1 mfl

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra för nya bostäder i södra delen av Morup. Detaljplanen är flexibel och inom planområdet möjliggörs utbyggnad av friliggande villor, sammanbyggda hus och flerbostadshus. Syftet är även att anpassa detaljplanen efter nuvarande förhållanden och till viss del möjliggöra utveckling av befintliga användningar. Detaljplanen syftar även till att skapa en bättre trafikmiljö utmed väg 768 och till att utveckla gång- och cykelförbindelserna inom planområdet.

Morup trafikeras av linje 652 (Falkenberg-Varberg) med 60min-trafik och linje 553 (Falkenberg-Långås-Morup) med 60min-trafik. I detaljplanen föreslås en ombyggnad av den centrala hållplatsen i Morup till ett busstorget. Busstorget ska ha en kapacitet att kunna ta emot tre bussar samtidigt. In- och utfarterna till busstorget föreslås separeras från varandra och körfält för bussarna ska anläggas på busstorget. Genom att tydliggöra gång- och cykelstråken till busstorget förbättras tillgängligheten till busstrafiken. I anslutning till busstorget föreslås parkeringsplatser för bil och cykel. Det ska också vara möjligt att uppföra en mindre servicebyggnad samt parkeringsbyggnad för cykel.

Hallandstrafiken är positiva till en utveckling av ett busstorg i Morup. Etableringen av busstorget stämmer väl överens med målet enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram med utvecklingen av större bytespunkter i tätorterna längs kollektivtrafikstråken. Hallandstrafiken konstaterar att den tänkta utformningen av busstorget med tre hållplatslägen är tillräcklig. Hallandstrafiken vill poängtera vikten av en tydlig ansvarsfördelning kring driften av busstorget då det enligt tabellen på s. 42, är ett delat ansvar mellan Falkenbergs kommun och Trafikverket. Hallandstrafiken har i övrigt inga synpunkter på detaljplanen.



Daniel Modiggård
Trafikchef



Björn Stenbäck
Trafikstrateg

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Elisabeth Jinnedal <Elisabeth.Jinnedal@hlt.se>
Skickat: den 26 september 2018 11:23
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Hallandstrafiken AB
Bifogade filer: Styprotokoll 2018-09-14.pdf; Ärende 4 b. Försäljningsstatistik tom juli 2018.pdf; Ärende 4 b. Resande - 2018_06-07 Månadsrapport HLT (1).pdf; Ärende 6. Ekonomisk månadsrapport 1807.pdf; Ärende 11. Kollektivtrafikplan 2019_förslag till beslut styrelse 180914.pdf; Ärende 12 - Taxejustering december.pdf; Ärende 13 _Långsiktig plan för tidtabellskiften.pdf; Ärende 15 b. Remisser, yttranden.pdf

Hej!

Översänder protokoll och bilagor från Styrelsesammanträde i Hallandstrafiken AB 2018-09-14.

Med vänlig hälsning

Elisabeth Jinnedal

Administratör, Hallandstrafiken AB

Direkt 0346-71 25 51

Växel 0346-712 500

Post: Box 269, 311 23 Falkenberg

Besök: Holgersgatan 29, Falkenberg

hallandstrafiken.se