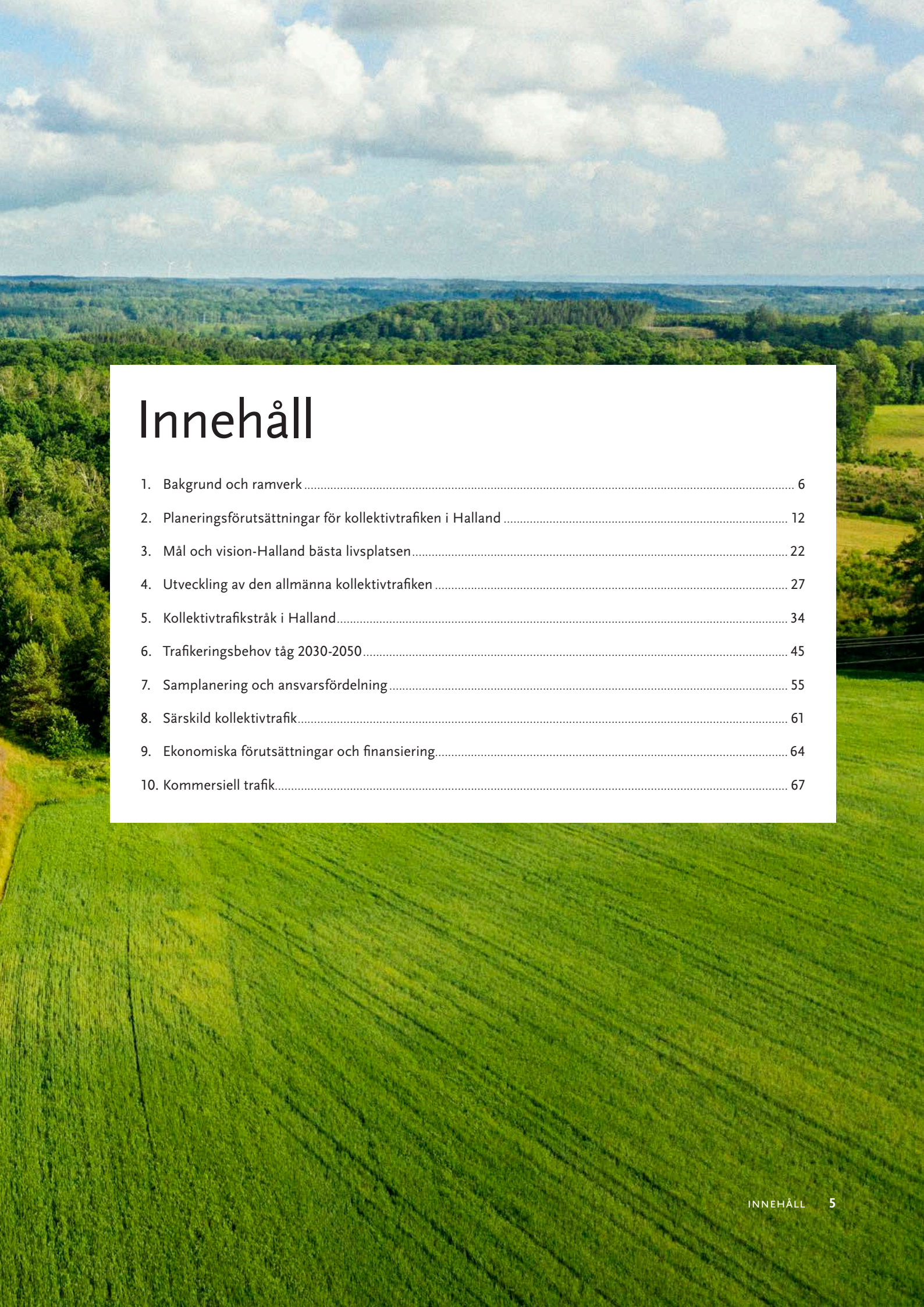
Trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Region Halland

Förord



Innehåll

1. Bakgrund och ramverk 6
2. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken i Halland 12
3. Mål och vision-Halland bästa livsplatsen 22
4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken 27
5. Kollektivtrafikstråk i Halland 34
6. Trafikeringsbehov tåg 2030-2050 45
7. Samplanering och ansvarsfördelning 55
8. Särskild kollektivtrafik 61
9. Ekonomiska förutsättningar och finansiering 64
10. Kommersiell trafik 67

1. Bakgrund och ramverk

Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs strategiskt på kort- och lång sikt.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik kan indelas i lokal och regional, interregional samt internationell kollektivtrafik. I kollektivtrafiklagen som inrättades 2012, regleras den lokala och regionala kollektivtrafiken. Regional kollektivtrafik definieras i lagen som ”sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbetspendling eller annat vardagsresande och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”. Beslut om allmän trafikplikt gäller regional kollektivtrafik.

Regional kollektivtrafikmyndighet

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har ansvar för den regionala kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Fem av länets sex kommuner har även överlämnat ansvar för färdtjänsten och riksfärdtjänsten till Region Halland.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det övergripande styrdokumentet för Halland. Här återfinns Hallands vision: Halland – bästa livsplatsen 2020.

Regional Tillväxtstrategi

Tillväxtstrategin som togs fram 2014, utgår ifrån RUS och riktar in sig på de tillväxtskapande faktorerna. Målen i Tillväxtstrategin är utgångspunkten för det regionala Trafikförsörjningsprogrammet.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Kollektivtrafiklagen beskriver att trafikförsörjningsprogrammet bland annat ska innehålla riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken. Det ska rymma både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. Programmet innehåller även en redovisning av färdtjänst och sjukresor, information om arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser, mål kopplade till ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet samt Region Hallands inställning till kommersiell trafik. Programmet aktualiseras vart fjärde år i samband med ny mandatperiod.

Kollektivtrafikplan

Varje år utformar Hallandstrafiken en Kollektivtrafikplan utifrån riktlinjerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Framtagandet av planen sker i nära dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag till Region Hallands budgetprocess. I planen beskrivs det operativa genomförandet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare två år framåt.

Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt avses den kollektivtrafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer ska vara ett ansvar för samhället. Denna trafik ska beskrivas och formellt beslutas av myndigheten. Trafiken ska därefter upphandlas och regleras enligt politiskt beslutade riktlinjer. Beslut om allmän trafikplikt är information till invånare och näringsliv samt till trafikföretag som avser utföra kommersiell trafik.

Kommersiell kollektivtrafik

I trafikförsörjningsprogrammet görs en avvägning mellan vilken trafik som samhället tar ansvar för och vilken trafik som bedrivs kommersiellt. Det förenklar för företag att komma in på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud för invånarna. Kollektivtrafiklagen gör det fritt för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik.

Samarbete för utveckling av kollektivtrafiken

Kort- och långsiktig utveckling av kollektivtrafiken enligt programmet görs i samarbete mellan bland andra de halländska kommunerna, Region Halland, Hallandstrafiken och Trafikverket.

P
P
P

KOLLEKTIVTRAFIKLAGEN I SAMMANDRAG

1§ Regionen och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala kollektivtrafiken. [...] Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska bära ansvaret.

1b§ Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla.

2§ I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet(RKM)

8§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram(TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

9§ Trafikförsörjningsprogrammet ska tas fram i samråd med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i angränsande län, berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag, näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

ÖVRIGA UPPGIFTER FÖR DEN REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN

12§ Efter överenskommelse med regionen eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller regionen ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. *Lag (2019:950)*.

13§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrupper.

14§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.

NÄRMARE OM INNEHÅLLET I REGIONALA TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,
2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,
3. åtgärder för att skydda miljön,
4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,
5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt
6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

1.2 Organisation och samverkan

Region Halland

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt. Region Halland är länsplaneupprättare vilket innebär ansvar för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i länet och den regionala infrastrukturplanen. Det ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur på regionala vägar och till viss del även på järnvägar. Kollektivtrafik och infrastruktursatsningar är nära knutna till varandra.

Hallandstrafiken

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

Trafikverket

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

Kommunerna i Halland

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

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog med kommun-och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken anordnar regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur.

Angränsande regioner

Halland gränsar till Västra götalands regionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande kollektivtrafiken kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågsystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg samt Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår.

Inom RSS är det framtaget ett positionspapper. (positionspapper-kollektivtrafik)[1] Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspapperet har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram kring utvecklingen av den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen-samarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark och de tillhörande 85 kommunerna. Tillsammans arbetar

[1] (https://regionsamverkan.se/wp-content/uploads/2019/10/Positionspapper-kollektivtrafik-2019-10-07.pdf) Positionspapperets punkter finns inarbetade i Trafikförsörjningsprogrammet.

de olika parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,3 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse. Greater Copenhagen arbetar bland annat med att stärka en gränslös kollektivtrafik som ska göra det lättare att resa inom Greater Copenhagen.

STRING

STRING (Southwestern Baltic sea Transnational area Implementing New Geography) är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Halland är med i. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg.

1.3 Samrådsprocessen

Dialog med berörda aktörer

Dialog och samarbete är centralt för att kollektivtrafiken ska bidra till samhällsutveckling och möta hallänningarnas vardagsbehov. Trafikförsörjningsprogrammet har utformats efter dialog med kommuner, Trafikverket, grannregioner, branschföretag men också medborgare och resenärer. Analysen av dialogerna togs omhand av Region Halland i samarbete med Hallandstrafiken och kommer att användas som ett underlag till det strategiska arbetet med kollektivtrafik i länet.

I dialog med kommuner, Trafikverket och grannregioner var fokus på kollektivtrafiken som ett verktyg för utveckling av regionen och för att möjliggöra att fler väljer kollektivtrafiken som sitt första val. Kommunerna presenterade sina utvecklingsplaner och beskrev den inriktning som de ansåg var viktig för kollektivtrafiken på kort- och lång sikt. I dialog med grannregionerna var den gränsöverskridande trafiken i fokus samt gemensamma utmaningar kopplade till kollektivtrafiken. Dialogen med Trafikverket har fokuserat på det behov av infrastruktur som krävs för att utveckla kollektivtrafiken och som ligger till grund för att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik.

Dialog med medborgare

Som en del i dialogfasen användes en digital enkät. Syftet med dialogen var att lyssna in invånarnas och resenärernas behov och få input till trafikförsörjningsprogrammet.

I den digitala enkäten fick invånare svara på frågor som handlar om resbehov, utmaningar och möjligheter kopplade till kollektivtrafiken. Enkäten fanns under några månader tillgänglig på Region Hallands webbsida, i ett sammanhang där det gick att fördjupa sig mer om Trafikförsörjningsprogrammet. Den marknadsfördes i sociala medier och togs också fram som ett fysiskt större vykort, för invånare att fylla i. Några strategiskt viktiga platser valdes ut och besöktes i Halland. Syftet var att få en mångfald i svarsunderlaget, att ge så många som möjligt att delta och påverka processen.

Remiss till intressenter i samhället

Remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet skickades till kommuner, grannregioner, Trafikverket, Länsstyrelsen, intresseorganisationer, civilsamhället och tillgänglighetsforum.

2. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken i Halland

I detta kapitel sätts kollektivtrafiken i Halland i ett större sammanhang och fokuserar på de övergripande förutsättningar, som påverkar och har påverkat den halländska utvecklingen.

2.1 Övergripande förutsättningar för kollektivtrafiken

Ett växande Halland med en flerkärnig ortstruktur

Halland växer i ett växande sydvästsverige. Befolkningen i Halland har ökat konstant sedan 1950-talet och befolkningen ökar i snabb takt. Befolkningstillväxten sker framför allt utmed kusten men även i många orter i det halländska inlandet. Detta då inflyttningen till dessa delar är störst och bostadsbyggandet är mest omfattande. Den halländska befolkningstillväxten är en kombination av inflyttningar, födelseöverskott, en växande, föränderlig och bred arbetsmarknad samt ökad tillgänglighet genom infrastrukturinvesteringar.

Medelinkomsten i Halland är hög och den växer liksom den halländska befolkningens utbildningsnivå. Längs kustområdena är både utbildningsnivå, förvärvsfrekvensen och medelinkomst som högst. Medelinkomster, förvärvsfrekvenserna och utbildningsnivån är över rikssnittet även i det halländska inlandet. Ett område, likt Halland, som haft en stor inflyttning under lång tid får högre medelinkomst, ökat skatteunderlag, högre utbildningsnivå, växande lokala arbetsmarknader och ökad rörlighet. Det ger bra förutsättningar till utveckling men genererar också ett behov av att transportera sig.

Halland har en god utveckling med flera jämnstarka kommuner och det finns inget givet regionalt centrum för hela länet. Det finns heller ingen gemensam arbetsmarknad för hela Halland. Dock växer redan befintliga arbetsmarknader. En bidragande faktor till detta är tågtrafiken på Västkustbanan som möjliggör goda resmöjligheter mellan lokala och regionala arbetsmarknader. Eftersom Halland är en del av flera lokala och regionala arbetsmarknader innebär detta att det inte finns en generell kollektivtrafiklösning som gäller för hela Halland som tillgodoser alla behov i arbets- och studiependlingen. I Halland är det olika transportbehov som behöver tillgodoses beroende på om det är i norr och söder, utmed kusten eller i inlandet.

Halland är en del av den flerkärniga ortstrukturen i sydvästra Sverige och detta har bidragit till Hallands positiva utveckling. Genom att det är lätt att resa inom regionen och till närliggande arbetsmarknader utanför Halland med både bil och kollektivtrafik ökar attraktiviteten. Den korta restiden mellan orterna längs kusten och inlandet har inneburit att arbetsmarknaderna växer. Det innebär också att regionen blir en sammanhängande helhet där det är lätt att förflytta sig utan att märka de administrativa gränserna vilket gynnar de halländska kommunerna.

Att Halland och hela västkusten är flerkärnigt öppnar för större utbyte mellan orterna då orterna ofta kompletterar varandra. Detta utbyte bör tillgodoses med kollektivtrafik där underlag av resenärer finns. Trots den omfattande och ökande pendlingen kan det konstateras att hallandskommunerna inte är helt beroende av pendling över en kommungräns för invånarnas förvärvsarbete. Fyra av kommunerna i Halland har starka egna arbetsmarknader där majoriteten av kommuninvånarna bor och arbetar i samma kommun. Dock är dessa kommuner beroende av mellankommunal pendling. Hallandskommunerna har alltså en hög självförsörjningsgrad. De två kommuner i Halland som har störst andel utpendlare är Kungsbacka, som ingår i Göteborgsregionens arbetsmarknad, och Laholm som har en stor utpendling till Halmstad. I sydvästra Sverige är kommuner med stor andel utpendlare geografiskt koncentrerade till storstädernas närområden.

Ett växande Halland genererar ett större resbehov

Rörligheten och utbytet mellan orterna, kommunerna och regionerna är omfattande och den här trenden förstärks ytterligare av inflyttare, främst från Göteborg. Halland drar nytta av storstadskoncentrationen, bland annat genom att stora delar av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad.

Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige. Göteborgs arbetsmarknad har med tiden växt in i stora delar av Halland och den kommer bli än tydligare när Västlänken kan tas i bruk, vilket sker tidigast år 2026. När Västlänken är på plats kommer det att vara möjligt att införa tågsystem som går direkt till stationer norr och öster om Göteborg utan byte. Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region. Men för att arbetsmarknaderna ska växa hållbart är det viktigt att det både är möjligt och effektivt att resa med kollektivtrafik. En stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad vilket i framtiden kommer att leda till kapacitetsbrister i kollektivtrafiksystemet. Med anledning av detta behöver kapaciteten byggas ut för att möjliggöra för hållbart resande även i framtiden.

Kommunhuvudorterna i och inom pendlingsavstånd utanför Halland utgör kärnor som förser invånare med både arbetstillfällen samt möjligheter till studier och service. För att uppnå regional utveckling är det viktigt för invånarna att kunna nå ett brett utbildningsutbud och att det finns goda möjligheter till studiependling.

Det finns en potential att utöka utbytet mellan Halland och Skåne och då framförallt att knyta orterna längs kusten närmre varandra. Inom samarbetet i Greater Copenhagen råder enighet om att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas och påbörjas så snart som möjligt. Öresundsbron kommer inom en snar framtid att få kapacitetsproblem och därför är det viktigt att möjliggöra fler fasta förbindelser. En förutsättning för en växande arbetsmarknad bygger på befintliga och nya fasta förbindelser över Öresund och dessa har positiva effekter på hela Västkuststråket. En ökad integration i Öresundsregionen främjar utveckling på både Själland och den svenska västkusten. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skapar goda förutsättningar för hallänningarna att ta sig till en större och integrerad arbetsmarknad.

Viskadalsbanan binder ihop Varberg och Borås som är två växande orter med delvis kompletterande arbetsmarknader. Genom en attraktiv trafik på Viskadalsbanan finns en potential för arbetsmarknaderna att växa ytterligare. Med en attraktiv trafik på Markarydsbanan finns det också förutsättningar för att pendlingen i stråket Halmstad-Hässleholm ska öka. Inåt landet finns det också andra kommunöverskridande pendlingsrelationer till och från Halland av varierande storlek. Exempel på detta är pendlingen till och från Gislaved- och Ljungby kommun.

Transporter står för merparten av utsläppen

Klimatförändringar är en stor utmaning och transportsektorn måste ställa om för att begränsa utsläppen av klimatgaser. Samtidigt ökar den totala trafikmängden för varje år. Vi reser mer och längre sträckor och godstransporterna på väg ökar. Kollektivtrafikresandet ökar sakta men inte i takt med det totala resandet. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen där trafiken på E6:an är starkt bidragande.

En mycket stor del av pendlingen sker idag med bil. Bil ses av många som det mest praktiska och ändamålsenliga färdsättet. De negativa miljökonsekvenserna av ett omfattande och ökande bilresande blir alltmer tydliga. De positiva effekterna av ökad rörlighet, som beskrivits ovan, riskerar att hamna i konflikt med beslutade miljömål. Förutom klimatpåverkan orsakar bilismen trängsel och buller som påverkar möjligheten att skapa en tät, funktionsblandad stad med god framkomlighet för kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är ett av flera medel för att minska klimatpåverkan ifrån transportsystemet och att kollektivtrafiken tar mer marknadsandelar ifrån bilen skapar förutsättningar för ett mer hållbart transportsystem.

GLÖM INTE STÄNGA AV LADDAREN!
Hallandstrafiken
I samarbete med
Nobina
BYD

Planera för att möta framtidens resbehov

Det finns inget som idag tyder på att Halland kan vänta sig minskande resandeflöden i närtid. 31 % av den arbetsföra befolkningen i Halland pendlar över en kommungräns, och om restiderna blir kortare tyder mycket på att denna andel kommer att vara större i framtiden. Mycket tyder på att fler kommer att arbeta digitalt på distans vilket kan komma att påverka kollektivtrafiken på sikt.

Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har halverats de senaste trettio åren vilket tydligt visar att rörligheten ökat. Pendlingen ökar mellan regioner, kommuner och städerna i och kring Halland vilket innebär att man i högre utsträckning inte bor och arbetar i samma ort, kommun eller region. Kollektivtrafiken är en starkt bidragande orsak till att arbetsmarknaderna blir större. Utvecklingen visar att antalet pendlare över Hallands norra och södra gräns ökar vilket tyder på att arbetsmarknaderna vidgas. En utvecklad kollektivtrafik och utbyggd infrastruktur som motsvarar det framtida resandebehovet är viktigt för att Halland ska kunna utvecklas hållbart. Vidare måste den framtida planeringen för kollektivtrafiken i Halland vara strategisk samt kommun- och länsgränsöverskridande.

För att kunna planera för framtiden är det viktigt att följa den halländska utvecklingen för ett jämlikt transportsystem. Män pendlar i stor utsträckning längre än kvinnor och högutbildade pendlar oftast längre än lågutbildade. Kollektivtrafiken bidrar till större arbetsmarknadsregioner som leder till att befolkningen får tillgång till en större arbetsmarknad med fler valmöjligheter och att företagen får möjligheter att finna medarbetare med rätt kompetens. Handel, personliga tjänster och företagstjänster är branscher som förväntas växa. Dessa branscher växer i befolkningskoncentrationer, det vill säga där det redan bor många människor. Vilket innebär att den nya tidens jobb är nära knutet till storstadskoncentrationen.

Grunden för att fler ska resa kollektivt är att det finns utbud som motsvarar resbehovet i Halland. Det ska finnas tillräckligt många turer för att skapa flexibilitet i resandet, turerna ska gå på tider som passar resbehovet. Det räcker dock inte med relevant trafik för att flytta över fler resenärer till kollektivtrafiken utan det behövs även information om vilket utbud som faktiskt erbjuds. Det kan behövas andra insatser för att få fler att resa kollektivt. En bra produkt är naturligtvis grunden för kollektivtrafikens attraktivitet men det finns många faktorer som en trafikorganisatör eller en kollektivtrafikmyndighet inte råder över.

Kollektivtrafikmyndighetens primära ansvar är resor till studier och arbete och annat vardagsresande. Resor till arbete begränsar sig numera inte bara till morgon och eftermiddag/kväll under vardagar. Ett ökande antal personer har arbetstider som avviker från det traditionella. Alltfler arbetstagare har möjlighet att styra sin egen arbetstid, många företag tillämpar skift eller andra arbetstidsöverenskommelser som innebär att resan till arbetet kan börja andra tider på dygnet än de traditionella.

Utbudet för vardagsresande omfattar samtliga veckans dagar och en stor del av dygnet även om topparna i resandet fortfarande inträffar morgon och eftermiddag. Högtrafiktiderna har en tendens att tänjas ut till att omfatta flera timmar på morgonen och eftermiddagen vilket kan innebära att resandet efterhand kan komma att spridas ut.

Kollektivtrafiken – en del av den regionala utvecklingen

För att generera samhällsnytta måste kollektivtrafiken samplaneras tillsammans med andra samhällsutvecklande områden. Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bostadsplaneringen, eller andra delar i samhällsplaneringen kan kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft öka. Kollektivtrafikens framkomlighet är en framgångsfaktor som är beroende av insatser i gaturummet där kollektivtrafiken bör prioriteras. Samhälls- och bebyggelseplaneringen har stor betydelse för möjligheten att utveckla en väl fungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafiken bidrar i stor utsträckning till att öka bostadsområdens och städers attraktivitet. Men det är inte stationen i sig som skapar attraktionskraft i en ort, det handlar också om närhet till arbetsmarknad, offentlig service och attraktivt boende.

Nybyggnation av bostäder i närheten av stråk skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken vilket också kan motivera ytterligare satsningar på kollektivtrafiken. Vetskapen om vart i Halland det kommer att gå kollektivtrafik utgör ett viktigt planeringsunderlag i den kommunala översiktsplaneringen. Kollektivtrafikstråken i detta program kan också ge en hänvisning till vad som behövs i form av nybyggnation och ökat befolkningsunderlag, för att nya områden eller stråk ska klassas som kollektivtrafikstråk. Det kan på sikt leda till ett ökat utbud av kollektivtrafik.

Att få fler att använda kollektivtrafiken istället för bilen avlastar de centrala delarna av städerna där det idag tidvis finns problem med trängsel. Om fler väljer att utföra sina resor med kollektivtrafik, cykel eller gång istället för med bi-

lar minskas utsläppen, buller och trängsel från persontransporter. Dessa transportsätt ger vardagsmotion vilket i sin tur kan leda till ett friskare liv. Färre bilar ger mer plats åt en grönare och tätare stad. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvalitéerna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. Arbetet med attraktiva städer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovation och kultur finns med som en prioritering i Tillväxtstrategin. Kollektivtrafiken kan, som ett verktyg, bidra till den utvecklingen som är förenat med attraktiva städer och stadsliv. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

Kvinnor och män reser olika

Resmönster skiljer sig åt mellan män och kvinnor och det är i val av färdmedel och reslängd som det skiljer mest.[2] Män väljer gärna bil och flyg. Kvinnor tenderar att i högre utsträckning använda kollektivtrafiken för kortare resor och då gärna för så kallade kedjeresor, vilket innebär att de uträttar fler ärenden per resa. Inom området hållbarhet och transportfrågor tenderar kvinnor att värdera ett miljövänligare beteende och vara mer positivt inställda till insatser inom transportområdet som är riktade mot att bromsa klimatförändringar.

Genom att analysera resmönster utifrån ett jämställdhetsperspektiv, kan planering av kollektivtrafiken samt insatser riktas för att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken samt säkerhetsställa en jämlik kollektivtrafik. Enligt en rapport från Vinnova (2020) skulle energianvändning och utsläpp från persontransporter i Sverige minska med nästan 20 procent om män reste som kvinnor. Dessutom skulle vi redan ha nått den nivå av minskat bilresande som bedöms krävas för att uppfylla klimatmålen till 2050.

[2] https://www.vinnova.se/contentassets/70704ea8651b4b899c9192eb474fcfdd/vr20-05rapport_jamstalldhet_och_transportsystemet1.pdf

2.2 Resandet i Halland

Antalet hallänningar som pendlar mellan kommunerna i och utanför Halland har ökat över tid. I norra Halland är det redan idag ett stort resande, till stor del på grund av att en stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Söderut är flödena inte lika stora, men det finns en växande trend. I södra Halland och nordvästra Skåne finns det en potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan orterna, i första hand mellan Halmstad och Helsingborg.

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

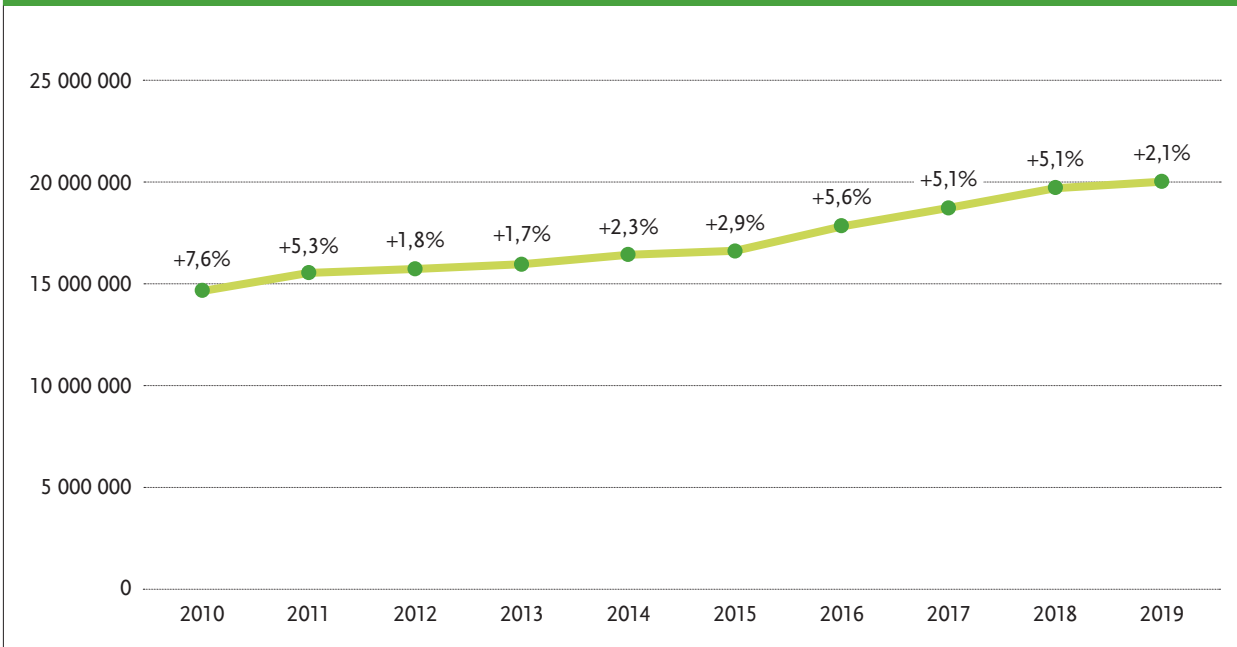
Resandet med kollektivtrafiken

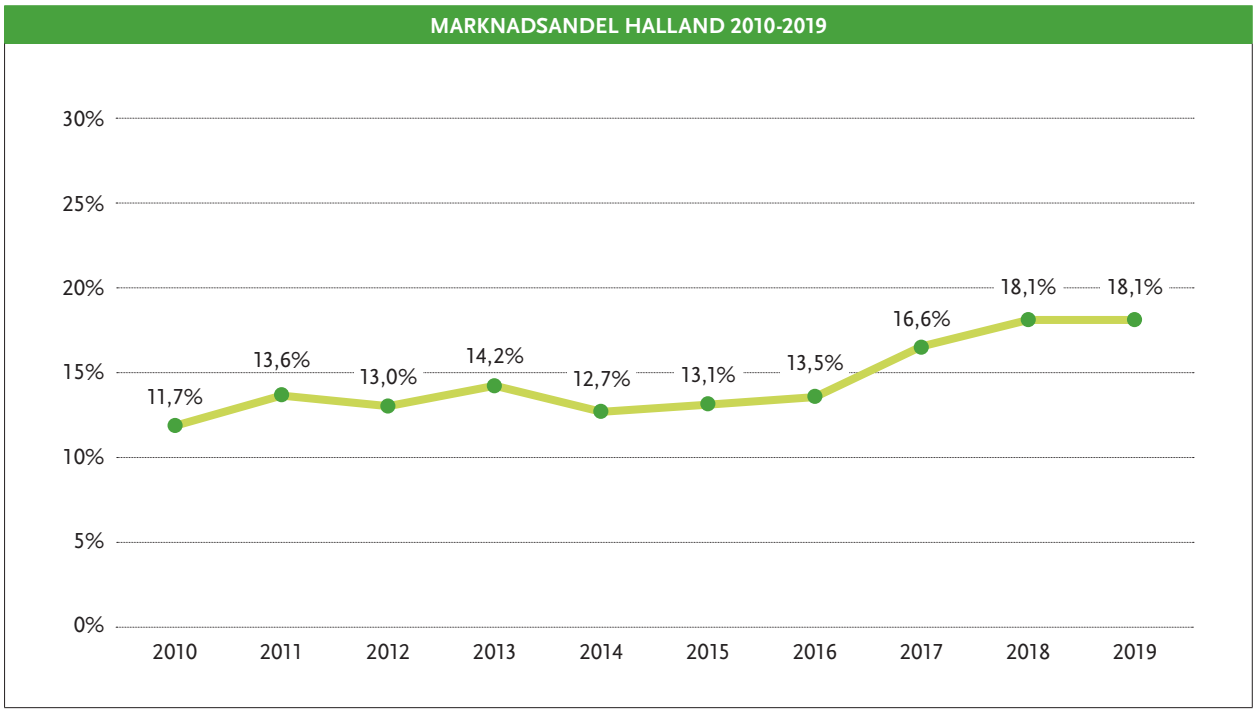
Resandet med kollektivtrafiken i Halland har pekat uppåt under en längre tid. Jämfört 2019 med 2010 har resandet ökat med nästan 37 procent. Under 2019 genomfördes 20 miljoner resor med tåg och buss i Halland, vilket innebär en resandeökning på drygt 2 procent jämfört 2018. Sett i det längre perspektivet är det framförallt tågtrafiken på Västkustbanan samt stadsbusstrafiken som bidragit till den positiva resandeutvecklingen.

Marknadsandelen beskriver andelen resor som sker med kollektivtrafik ställt mot genomförda resor med motorfordon. Under 2019 uppgick marknadsandelen till ca 18 procent och trenden har varit positiv under de senaste åren. Det finns en potential att öka marknadsandelen då fortfarande färre än var femte resa sker med kollektivtrafik.

Nöjdheten bland kunder och allmänhet mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning för kollektivtrafiken i Sverige. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång eller några gånger i månaden. Under 2019 var cirka 60 procent av kunderna nöjda med Hallandstrafiken och cirka 52 procent av allmänheten. Kollektivtrafikbarometern mäter också nöjdheten med senaste resan i kollektivtrafiken, av denna framgår att omkring 80 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Resultatet visar att det fortfarande är ett stort glapp mellan hur resenären upplever sin senaste resa och hur man ser på Hallandstrafiken som bolag, det vill säga att man är mer positiv när man åker än den generella nöjdheten.

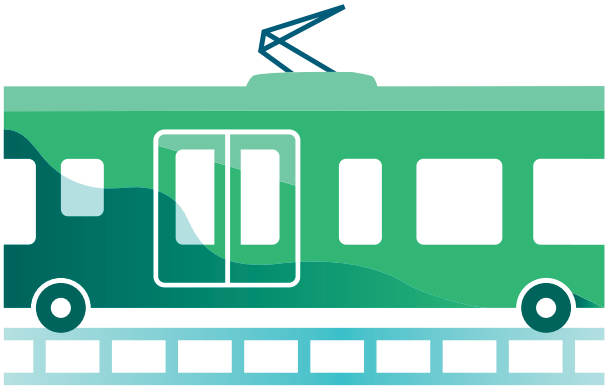
RESANDEUTVECKLING HALLAND 2010-2019





2.3 Kollektivtrafikens utmaningar

De senaste åren har utvecklingen av antalet resenärer i den halländska kollektivtrafiken och kollektivtrafikens marknadsandel varit positiv. Det är bland annat en konsekvens av det kontinuerliga arbetet med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Halland som har pågått under en lång tid. För att fortsätta i denna positiva utveckling finns några utmaningar att arbeta vidare med. Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att peka ut dessa utmaningar och visa riktningen för hur dessa utmaningar ska tas om hand.



Korta restider

En av de viktigaste delarna i att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken i Halland är att korta restiderna, oavsett vilken kollektivtrafik det gäller. Att korta restiderna för både buss och tågtrafik gör kollektivtrafiken mer attraktiv då snabba kollektivtrafikresor kan konkurrera med bilen. Att korta restiderna kan innebära investeringar och åtgärder i infrastrukturen men kan också innebära översyn av uppehållsbilder eller körsträckor.

Enkelhet och attraktivitet

Vi behöver skapa förutsättningar för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken genom att arbeta för enkelhet och attraktivitet. Det innebär tydliga och enkla resevillkor, ännu bättre komfort i våra bussar och tåg och ett gemensamt biljettsystem med våra grannlän. Detta är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik.

Infrastrukturinvesteringar som ett viktigt medel

Investeringar i infrastrukturen kommer att krävas, på framförallt järnvägen framöver men även på våra vägar. Infrastrukturinvesteringar är en mycket viktig del i arbetet med en väl utvecklad kollektivtrafik. Resbehovet är det som främst styr hur kollektivtrafiksystemet utvecklas. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att peka ut och genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, inte minst på Västkustbanan. Att det finns tillräckligt med kapacitet på Västkustbanan är viktigt för hela Hallands utveckling.

Hela resan-perspektivet

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken behöver den ses utifrån ett Hela resan-perspektiv. Hela resan-perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr istället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. För att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken behöver arbetet med att utveckla kollektivtrafiken ske i samverkande former. Detta är viktigt för att bygga vidare på en attraktiv kollektivtrafik där många aktörer är involverade. En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, det handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser.

Framkomlighetsåtgärder i tätorter

Halland växer, och inte minst i de större tätorterna. Detta gör att mängden trafik ökar vilket gör att det blir trängre på vägarna. Att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken är viktigt för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken gör att restiderna på den kollektivtrafik som rullar på vägen prioriteras i trafiken. Att arbeta med framkomlighetsåtgärder i de halländska tätorterna är ett arbete som behöver samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

3. Mål och vision – Halland bästa livsplatsen

Detta kapitel speglar den regionala målbilden, Halland bästa livsplatsen, utifrån ett kollektivtrafikperspektiv. Det önskade framtida resandet och utvecklingen i länet formuleras i trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga- och kortsiktiga mål.

3.1 Långsiktiga och regionala mål för kollektivtrafiken

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande sydvästsverige, ställer krav på att kollektivtrafiken och infrastrukturen hanterar det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Västkustbanan har bidragit till Hallands positiva utveckling och även i framtiden kommer banan ha stor betydelse för utveckling och hållbar tillväxt i länet. Framtidens utmaningar centrerar också kring att, på olika sätt, minska påverkan på miljön. Trafikförsörjningsprogrammet ska utgå ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är kollektivtrafiken ett medel för att minska resornas miljöpåverkan.

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005-2020 med visionen Halland- bästa livsplatsen. Tillväxtstrategi 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. De prioriteringar som har en tydlig koppling till kollektivtrafiken är knutna till målet Hög Attraktivitet. De prioriteringar som finns i Tillväxtstrategin och som utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland ska baseras på är:

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

Trafikförsörjningsprogrammets långsiktiga mål

Det långsiktiga målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

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

Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål

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

- Resandet med kollektivtrafik ska öka och vara attraktivt

3.2 Nationella mål

Kollektivtrafiklagen bygger på nationella transportpolitiska mål. Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet.

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gående och cyklande ska förbättras.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det de nationella miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Miljöpolitikens inriktningsmål, det så kallade generationsmålet, är att lämna över ett samhälle till nästa generation, där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet beskriver inriktningen på den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att vi ska nå miljökvalitetsmålen. Till skillnad från miljökvalitetsmålen, som beskriver de miljötillstånd som krävs för en hållbar utveckling.

Utöver generationsmålet finns de 16 nationella miljökvalitetsmålen med preciseringar samt etappmål.

3.3 Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll. De 17 globala målen berör alla de tre hållbarhetsdimensionerna: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. De mål eller delmål som Trafikförsörjningsprogrammet, som ett styrdokument för den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken, bidrar till att uppfylla är:

Mål 3: *Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål 3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa.*

Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet för kollektivtrafikresenärer än bilresenärer vilket kan ge positiva folkhälsoeffekter. Flera studier visar på en ökning av gång och cykel i samband med kollektivtrafikresandet jämfört med bilresandet. Kollektivtrafik innebär också färre bilar på vägarna vilket minskar risken för trafikolyckor.

Mål 10: *Minskad ojämlikhet.*

Ett jämlikt samhälle bygger på principen om allas lika rättigheter och möjligheter oberoende av till exempel kön, etnicitet, religion, funktionsnedsättning, ålder och annan ställning. Den allmänna och den särskilda kollektivtrafiken minskar ojämlikheter gällande transportmöjligheter och möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.

Mål 11: *Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål 11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla, 11.6: Minska städers miljöpåverkan samt 11a: Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen.*

Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men också bidra till sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Städer och samhällen behöver planeras på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Kollektivtrafiken tillgängliggör ett tryggt och hållbart transportsystem för alla och knyter samman olika områden och minskar miljöpåverkan genom färre fordon på vägarna.

Mål 13: *Bekämpa klimatförändringarna.*

Klimatförändringarna är ett verkligt hot och utsläppen av våra växthusgaser fortsätter att stiga. För att temperaturökningen ska vara möjlig att begränsa långt under två grader, och helst under 1,5 grader, behöver de globala växthusgasutsläppen snabbt minska för att senast under seklets andra hälft vara kring noll. Om fler väljer att resa med kollektivtrafiken, minskas utsläppen av växthusgaser i Halland. Trafikförsörjningsprogrammets mål om att öka marknadsandelen för kollektivtrafiken[3] till minst 30 % år 2030 har en direkt koppling till mål 13.

[3] Av motoriserade fordon ej gång och cykel.

3.4 En hållbar tillväxt i Halland

Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra. Hållbar utveckling och tillväxt bygger på dessa tre dimensioner:

- Den miljömässiga, ekologiska, dimensionen utgör ramen för en hållbar utveckling. Miljön ska skyddas, vilket bland annat innebär att utsläpp inte ska skada människor och att det naturliga kretsloppet ska respekteras.
- Den ekonomiska hållbarheten bygger på en balanserad ekonomisk tillväxt, utan negativa effekter för människor och med ett hållbart bruk av naturresurser. Ekonomisk hållbarhet handlar även om att tillgodose välfärd och främja en hållbar arbetsmarknad.
- Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas. Jämställdhet, jämlikhet, hälsa och integration är några viktiga faktorer i begreppet social hållbarhet.

Med utgångspunkt i hållbar tillväxt har Tillväxtstrategins prioriteringar formulerats i mer specificerade inriktningar och mål för kollektivtrafiken.

Inriktning för en ekonomisk hållbarhet

Mål som ska bidra till ekonomisk hållbarhet är:

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

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företagsekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken. Ökat resande i kollektivtrafikstråken genererar ökade intäkter och därmed kan det finnas utrymme att bedriva kollektivtrafik även i de delar av Halland som har ett mindre befolkningsunderlag. Att arbeta på detta sätt lägger en långsiktigt stabilare grund för kollektivtrafikens utveckling i hela Halland. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat. Hallands kollektivtrafik ska ses som ett system där resbehoven är styrande. Målet att uppnå sextio procents kostnadstäckningsgrad handlar om hur mycket skattemedel Region Halland är beredd att satsa i kollektivtrafiksystemet. Målet kan nås genom att öka kollektivtrafikens attraktivitet i de starka stråken för att därigenom skapa ekonomiskt utrymme för satsningar på linjer med svagt resande

Inriktning för en hållbar miljö

Mål som bidrar till en hållbar miljö:

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

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

Inriktning för en social hållbarhet

Mål som bidrar till social hållbarhet:

- Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker

Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Det är idag stora dokumenterade skillnader mellan hur kvinnor och män använder transportsystemet och det finns könskodade normer för just transporter. En väl planerad kollektivtrafik behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster.

Det innebär konkret att det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet,

tionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Det gäller tex. äldre resande med rullator, personer med funktionsnedsättning, barn och unga samt resande med barnvagn. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter. Det är därför viktigt att inom varje område av kollektivtrafikens utformning ställa frågor om dessa skillnader och hur det kan påverka vilka lösningar som föreslås och vilka beslut som fattas. Det handlar om att inkludera flera perspektiv kopplat till planering, beslut samt i utformningen av transportsystemet, fordon och dess tjänster. Det kan handla om att öka samverkan mellan kollektivtrafiken och kulturområdet vilket exempelvis kan innebära att vid ett kulturevenemang inkludera resan till och från evenemanget.

Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men grundläggande resmöjligheter ska erbjudas alla invånarna i Halland. Att erbjuda grundläggande resmöjligheter är en form av samhällsservice som stödjer en socialt hållbar utveckling i Halland.

Folkhälsa
Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att kollektivtrafiksystemet i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa. För att kunna göra det krävs förståelse för vilka satsningar som är mest lämpade för att gynna fysisk aktivitet. Utredningar och projekt som innefattar kopplingen mellan kollektivtrafik och folkhälsa skulle kunna vara ett sätt arbeta. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet.

Inriktning för en generell hållbarhet

Mål som bidrar till alla hållbarhetsdimensionerna:

- Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030 [4]

För att skapa en hållbar utveckling behöver vi minska klimatutsläppen, öka bostadsbyggandet och skapa ett inkluderande och sammanhållande samhälle samtidigt som vi ska skapa tillväxt och sysselsättning.[5] Kollektivtrafikens kan bidra till att minska samtliga dessa samhällsutmaningar. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30% år 2030 kan därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en hållbar utveckling.

Enligt rapporten *Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna* (2018) ökar kollektivtrafiken kommunernas och regionernas skatteintäkter med 2,93 miljarder kronor per år.[6] Tas kollektivtrafiken bort i Sverige skulle 106 000 arbetstillfällen försvinna och bruttolönerna i Sverige minska med över 9 miljarder kronor. Genom att öka tillgängligheten och tidsförtäta i relationer där det finns potential för arbetsmarknadsförstoring förbättras tillväxten i regionen. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar också till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärker integrationen. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Om fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen. Målet om en ökad marknadsandel har därför direkta kopplingar till ekonomisk, ekologisk och sociala- hållbarhetsdimensionerna.

- Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning

Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för arbetet med tillgänglighetsanpassning:

- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk senast år 2025
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande/dygn senast år 2025
- Hela resan ska uppfattas som trygg och säker
- Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga
- Utöver detta ska kollektivtrafikmyndigheten verka för att, så långt det är möjligt, den kommersiella trafiken tillgänglighetsanpassas.

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

3.5 Uppföljning och indikatorer

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

[4] Av motoriserade fordon ej gång och cykel.
[5] Svenskkollekitvtrafik: https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/rapport-analys-av-hur-kollektivtrafiken-kan-oka-sysselsattningen-produktiviteten-och-tillvaxten-2019
[6] https://www.svenskkollektivtrafik.se/globalassets/svenskkollektivtrafik/dokument/aktuellt-och-debatt/publikationer/kollektivtrafikens-nytta-for-kommunerna-landstingen-och-regionerna-slutlig.pdf

HALLAND SKA VARA EN MER ATTRAKTIV, INKLUDERANDE OCH KONKURRENSKRAFTIG REGION ÅR 2020 ÄN ÅR 2014		
Mål	**Indikatorer**	**Följs upp i**
Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm	Restid/turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg – mätpunkt Halmstad och Varberg	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Deltagande och publik vid ett urval strategiskt utvalda arrangemang och mötesplatser. Huspriser i Halland	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxidutsläpp	Uppföljning till Tillväxtstrategin

KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND SKA BIDRA TILL HÖG ATTRAKTIVITET OCH EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING		
Mål	**Indikatorer**	**Följs upp i**
Kollektivtrafikens marknadsandel av totalt resande ska vara minst 30% år 2030.	Resandestatistik	Kollektivtrafikplanen
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott från övriga Sverige till Hallands län	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljettintäkter och trafikkostnader	Hallandstrafiken ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer ur fordonsdatabasen FRIDA	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad som tillgänglighetsanpassas	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighetsanpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker	Utifrån frågor i Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK SKA ÖKA OCH VARA ATTRAKTIVT		
Mål	**Indikatorer**	**Följs upp i**
Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Högst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning delmål	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken

Detta kapitel beskriver strategi och principer för den allmänna kollektivtrafikens utveckling i riktning mot de mål och den vision som lagts fast i programmet.

4.1 Trafikeringsstrategi

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Strategin har en tydlig koppling till det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland, genom att bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Västkustbanan har högst prioritet i kollektivtrafiksystemet i Halland. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad i Tillväxtstrategin och utvecklingen av Västkustbanan är ett prioriterat område. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

Principer för trafikutveckling

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i den övergripandestrategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

-Resbehov är styrande

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. Principen innebär att stråk och tider med stort resande prioriteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar an till riktlinjerna för lågfrekvent resande. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

-Lågfrekvent resande

Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn. Denna översyn ska beakta strukturen på dagens kollektivtrafik som ska ses som ett sammanhängande system. Indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Vid införande av ny trafik tar det ofta något år innan resenärerna upptäcker de nya resmöjligheterna och detta ska tas i beaktande när analyser för lågfrekvent resande görs.

-Grundläggande resmöjlighet

Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

-Snabba restider

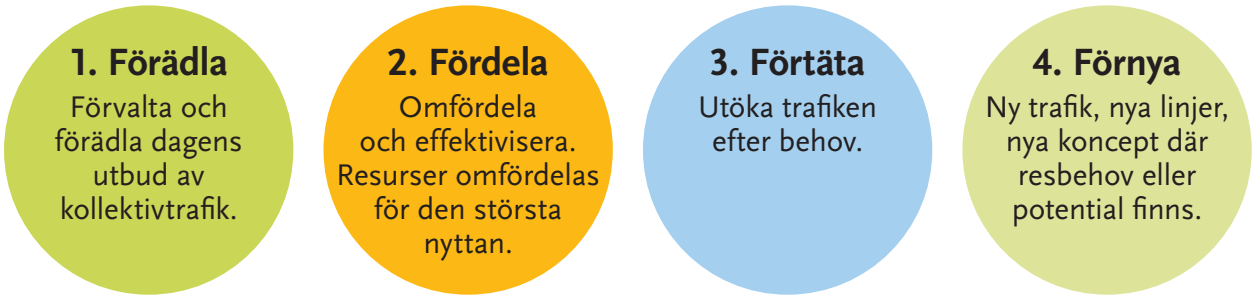
För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Resan med kollektivtrafik som utförs med buss bör inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil, dvs. en restidskvot under 1,5 ska eftersträvas. För vissa relationer och trafikkoncept bör målsättningen vara högre än så. I tågtrafiken bör restiden vara 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil, det vill säga en restidskvot på 0,8 eller lägre. En förutsättning för att kunna sänka restiden är investeringar i infrastruktur, översyn av linjesträckningar och körvägar samt översyn av antalet uppehåll. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i stadsbusstrafiken är cirka 400 meter och för regionbusstrafiken cirka 2 kilometer. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

-Marknads-och informationsinsatser

En viktig aspekt är också att synliggöra kollektivtrafiken som ett attraktivt resalternativ genom att aktivt arbeta med marknads- och informationsinsatser som bidrar till ett tillskott av nya resenärer och en ökad marknadsandel.

PRINCIPER FÖR TRAFIKUTVECKLINGEN

- Resbehoven styr utvecklingen av kollektivtrafiken
- Lågfrekvent resande
- Hela länets behov men inte samma lösningar
- Samordna trafikformer i landsbygden
- Prioritera snabba restider i de starka stråken
- Aktivt arbeta med marknads-och informationsinsatser
- Aktivt arbeta för förenklat resande över länsgränser



4.2 Metod för trafikutveckling

Metoden för trafikutveckling har tagits fram i syfte att systematisera arbetssättet kring utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken med koppling till övergripande strategi och principerna för trafikutveckling. Metoden bygger på att resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Metoden ska bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Metoden består av fyra steg vilka beskrivs nedan.

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

Fördela innebär att resurser omfördelas och linjer effektiviseras. Om arbetet med att förädla och förvalta inte ger resultat behöver resurser förflyttas från linjer med lågt resande till linjer som har en potential för ett ökat resande. Resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.

Förtäta innebär att utöka antalet turer. Här finns ett identifierat resbehov eller att linjen har en potential för ett ökat resande. Även här är marknads- och informationsinsatser en viktig del av trafikutvecklingen.

Förnya innebär att resbehov finns och att det finns utrymme för att utveckla och införa nya trafikeringskoncept för att ytterligare höja attraktiviteten. Det ska finnas en potential i att få fler att välja att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Detta steg är nära knutet till samhällsbyggande och infrastruktur och ska ses som ett ömsesidigt åtagande från väghållare och ägare av kollektivtrafiken. Vid större projekt bör avtal eller avsiktsförklaring tecknas mellan väghållare och ägare. Även i detta steg är behovet av marknads- och informationsinsatser stort.

4.3 Principer för biljettsortiment och prissättning

Prissättning

Priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. En generell tumregel för prisets påverkan på resandet är att om priset ökar med 10 procent så minskar resandet med 1-2 procent. Höjning av biljettpriset bör därför föregås av noggranna överväganden, och vid kraftiga höjningar finns risken att människor upplever kollektivtrafiken som mindre prisvärd och därmed väljer bort den. Att endast höja biljettpriserna för att finansiera kollektivtrafiken är alltså inte en gångbar lösning i det långa perspektivet.

Hur enkelt det är att förstå vilken geografi man betalar för, och hur priset på en längre resa räknas fram, har också betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet. Av den anledningen pågår en översyn av Hallandstrafikens zonstruktur där ambitionen är att minska antalet zoner för att göra det enklare för resenären att förstå prissättningen.

Biljett- och Betalsystem

Hur enkelt det är att köpa biljetter, och hur begripligt systemet är, har även det stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Speciellt med tanke på att en allt större del av biljettförsäljningen framöver kommer att ske i försäljningskanaler med självservice, såsom exempelvis mobiltelefon, e-handel och försäljningsautomater.

Under 2020 lanserar Hallandstrafiken, tillsammans med Kronoberg, Kalmar och Jönköping ett nytt biljett- och betalsystem. Den viktigaste komponenten, både som försäljnings- och kommunikationskanal, i det nya systemet kommer att vara en mobilapplikation. Kunden ska snabbt och enkelt kunna få relevant och korrekt trafikinformation som berör resan. Via mobilapplikationen ska man kunna hantera hela sin resa – från att söka fram en resa, köpa en biljett, få information under resan och hantera eventuella ärenden efter resan. Om man som kund inte har tillgång till en mobiltelefon eller dator så kommer det att finnas andra sätt att köpa och genomföra sin resa.

Biljett- och betalsystemet utvecklas enligt Samtrafikens Biljett- och betalstandard (BOB-standarden), vilket kommer att underlätta det gränsöverskridande resandet i Sydsverige. I samband med lansering kommer systemet att fungera gränslöst mellan Halland, Kronoberg, Kalmar och Jönköping. Kort därefter kopplas systemet ihop med Skåne och Blekinge och i ett senare skede är ambitionen att även integrera Västra Götalandsregionen.

Genom att följa den, av Svensk Kollektivtrafik, fastslagna standarden är tanken att göra biljett- och betalsystemen i Sverige kompatibla med varandra och på så sätt sudda ut länsgränserna för våra resenärer. Utmaningen ligger i att de olika länen har kommit olika långt i det här arbetet.

Resevillkor

Inom Regionsamverkan Sydsverige har de sex sydsvenska länen enats om nya resevillkor för den gränsöverskridande kollektivtrafiken, ”Sydtaxan 2.0”. Det nya avtalet innebär att det blir enklare och smidigare att resa över länsgräns i Sydsverige, såväl för pendlare som för fritidsresenärer. All gränsöverskridande trafik omfattas av Sydtaxan 2.0 och ett antal olika biljetter och resevillkor blir gemensamma i hela geografin. De nya resevillkoren kommer att tillämpas i Hallandstrafikens nya biljett- och betalsystem som lanseras under 2020. Region Halland och Hallandstrafiken kommer fortsatt att samverka med våra omkringliggande regioner och arbeta för att det ska bli ännu enklare och smidigare att resa över länsgräns framöver. Högsta prioritet är att föra dialog i frågan med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, som initialt valt att stå utanför avtalet.

Principer för biljettsortiment och prissättning

Biljettsortimentet, och hur biljetterna prissätts, är ytterligare ett verktyg i arbetet med att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Hallandstrafikens nya biljettsortiment, som lanseras 2020, är i huvudsak anpassat till försäljningskanaler med självservice såsom mobiltelefon, e-handel och försäljningsautomater. Det ställer höga krav på överblickbarhet och enkelhet när resenären själv gör valet i samband med köptillfället. Samtidigt måste biljettsortimentet vara tillräckligt dynamiskt för att attrahera resenärer med olika resbehov.

Hallandstrafikens styrelse har mandat att fatta beslut om biljettsortiment och prissättning, förutsatt att det sker i linje med nedanstående principer:

PRINCIPER FÖR BILJETTSORTIMENT OCH PRISSÄTTNING

- Biljettsortimentet ska vara enkelt att förstå.
- Prissättning och eventuella rabatter ska vara logiska.
- Resevillkoren ska vara lätta att förstå.
- Prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

4.4 Kollektivtrafikens infrastruktur

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning samt 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 positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. Det är av stor vikt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till hållplatserna oavsett om det sker med bil, cykel eller gång.

För att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signalljusprioritet får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafiken ökar.

Busstrafik

Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar men sammanfattningsvis kan det konstateras att den är låg och även om arbetet är prioriterat kvarstår mycket arbete för att en acceptabel och jämn standard ska uppnås

Hållplatshandboken beskriver att åtgärder ska prioriteras utifrån följande kriterier:

- Antal påstigande
- Ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk
- Trafiksäkerhet

I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att bland annat förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Åtgärder på

regionalt vägnät finansieras till 100 procent med medel från den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent för åtgärder på kommunalt vägnät. Åtgärderna för om- och nybyggnation av bytespunkter genomförs med fördel stråkvis och åtgärderna ska prioriteras till kollektivtrafikstråken.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för utbyggnaden av hållplatser och bytespunkter:

- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk senast år 2025
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande/dygn senast år 2025 Synka med målkapitlet

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga hållplatser, bytespunkter och stationer utgör en viktig del i möjligheten för personer med funktionsnedsättning att åka med kollektivtrafiken. Fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade enligt de branschgemensamma rekommendationer som finns utarbetade. Utöver de branschgemensamma rekommendationerna kan ytterligare krav tillkomma och denna avvägning hanteras i kommande upphandling. Region Halland har som mål att samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade. Utifrån ovanstående kriterier och målbild för utbyggnaden samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter kommer följande linjer som trafikerar i regionbusstrafikens kollektivtrafikstråk (år 2020) att prioriteras först; 720, Blå Express (X3 från december 2020), 733, 734, 731, 742, 732, 615, 614, 651, 652, 555, 330, 350, 351, 316, 340, 400, 401, 320, 324 och 225. I stadsbusstrafiken kommer följande linjer som trafikerar i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk (år 2020) att prioriteras först; Halmstad – 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 7; Falkenberg – 1, 2; Varberg – 1, 2; Kungsbacka 1, 2.

Bytespunkt med utökad resenärsservice

Att skapa bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. Genom att koppla ihop utbyggnaden av bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i

orterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumfunktioner som till exempel en torgyta. Utbyggnad av bytespunkter är avhängigt kommunens initiativ då bytespunkten endast utgör en del av en större helhet.

Framkomlighet

Då principerna för utveckling av kollektivtrafiken i länet prioriterar minskad restid är ibland trafikförändringar avhängigt om- eller nybyggnation av hållplatser. Att räta ut och snabba upp linjer innebär att antalet hållplatser kan behöva minskas vilket också innebär att de kvarvarande hållplatserna blir viktigare då de får ett större upptagningsområde. Ökad framkomlighet och prioritet för busstrafiken är en identifierad framgångsfaktor för att stärka busstrafikens konkurrenskraft. Med framkomlighetsåtgärder kan punktligheten förbättras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.

Tågtrafik

En ort med tågstation har en bra utgångspunkt för utveckling genom att attrahera inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör attraktiviteten i en ort. Faktorer som påverkar utvecklingen i en stationsort är bland annat ortens service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågsystemet samt restiden i förhållande till bil. Potentialen för ett ökat tågresande finns framförallt på längre sträckor där tåget är ett snabbare alternativ än bilen. Tågets konkurrenskraft kan också påverkas av till exempel tillgången till parkeringsplatser och trängselproblem för biltrafik. Stationerna längs med Västkustbanan i framförallt kommunhuvudorterna är viktiga för Hallands utveckling och det finns brister utifrån kapacitets- och resenärsperspektiv som skulle behöva åtgärdas redan idag.

Vilken typ av station som ska byggas vid nyetablering eller återöppnande bedöms från fall till fall. Trafikverket rekommenderar att inga nya stationer på Västkustbanan öppnas förrän Varbergstunneln och sträckan Ängelholm-Helsingborg är klara. Kapaciteten Kungsbacka-Göteborg och Malmö-Lund behöver också åtgärdas innan nya stationer tas i bruk. Region Halland stödjer Trafikverkets allmänna bedömning för stationer på Västkustbanan, vilket innebär att dessa bör byggas med möjligheter till förbigång för att främja framkomligheten för såväl regiontåg som fjärrtåg. Nya stationer utmed Västkustbanan kräver långsiktighet och nyetableringar ska inte byggas på ett sådant sätt att uppgradering av banan till 250 km/h hämmas. För mer information om Trafikförsörjningsprogrammets principer för etablering av nya stationer på järnvägarna i Halland se nedan tabell samt mer utförligt i kap. 6, Trafikeringsbehov Tåg 2030-2050, Stationskriterier.

KRITERIER FÖR ETABLERING AV NYA STATIONER SAMTLIGA JÄRNVÄGAR

- **Kriterie 1:** Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågs- och Öresundstågssystemet.
- **Kriterie 2:** Nettoresandet på aktuell bana ska öka, dvs man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas.
- **Kriterie 3:** Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska vara minst 30%.
- **Kriterie 4:** Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, dvs investeringskostnaden i kapacitetsförstärkt järnväg och stationer ska vägas mot resandetillskottet.
- **Kriterie 5:** Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

5. Kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats.

Kollektivtrafik för regionala resor

Avgränsningen för denna typ av resor är tidsåtgången för resan. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för ett utökat arbets- och studiependling.

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

Nedan följer en förklaring av de kategorier som resbehoven delas in i.

Regionala resor: Huvudsyfte med regionala resor är att tillgodose resbehovet för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Detta är också kollektivtrafikmyndighetens primära uppdrag. En snabb och effektiv kollektivtrafik bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Det är av vikt att arbeta för minskade restider för de regionala resorna, om restiden uppgår till mer än 45-60 minuter så minskar andelen pendlare drastiskt. När stråken för de regionala resorna pekas ut är det funktionella regioner snarare än region- och/eller kommungränser som i huvudsak ligger till grund för utpekande av stråk.

Lokala resor: Med denna kategori avses kortare resor i staden, det vill säga resor som kan utföras med stadsbuss. Även här är fokus på arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Resorna med stadsbussarna är ofta en del av en längre reskedja. Det kan vara en anslutande tåg-, gång- eller cykelresa som ska göras i relation till resan med stadsbussen.

Interregionala resor: Interregionala resor ska tillgodose funktionen fjärresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Det handlar om vilka svenska eller internationella städer som Halland bör ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framförallt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling. Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer, men då denna aspekt är viktig inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.

5.1 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland

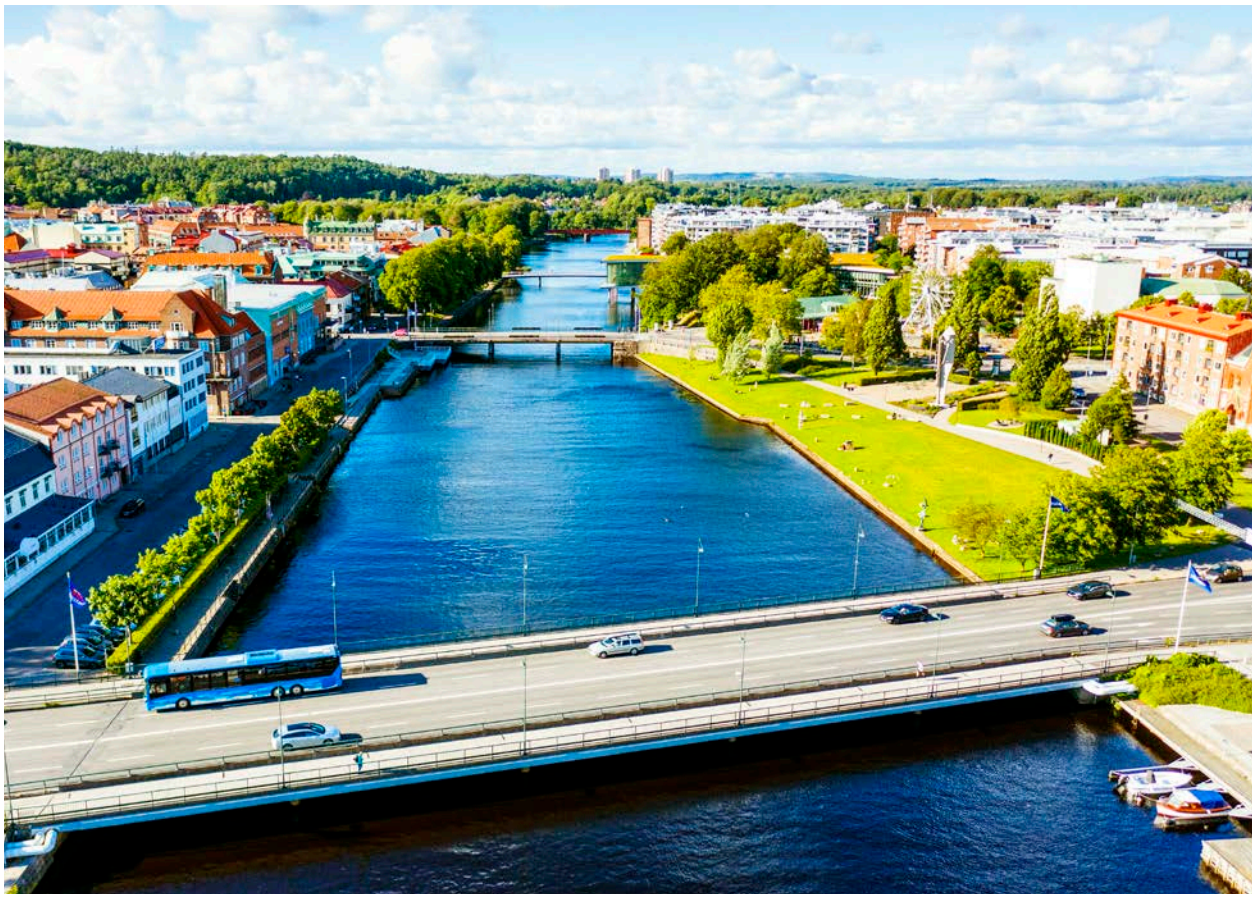
Utifrån ovanstående tre kategorier av resor: regionala, lokala och interregionala har kollektivtrafikstråk identifieras. Under följande avsnitt kommer kollektivtrafikstråken i Halland att redovisas utifrån dessa kategorier. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken kommer det att finnas kollektivtrafik men med en annan karaktär och ett annat syfte.

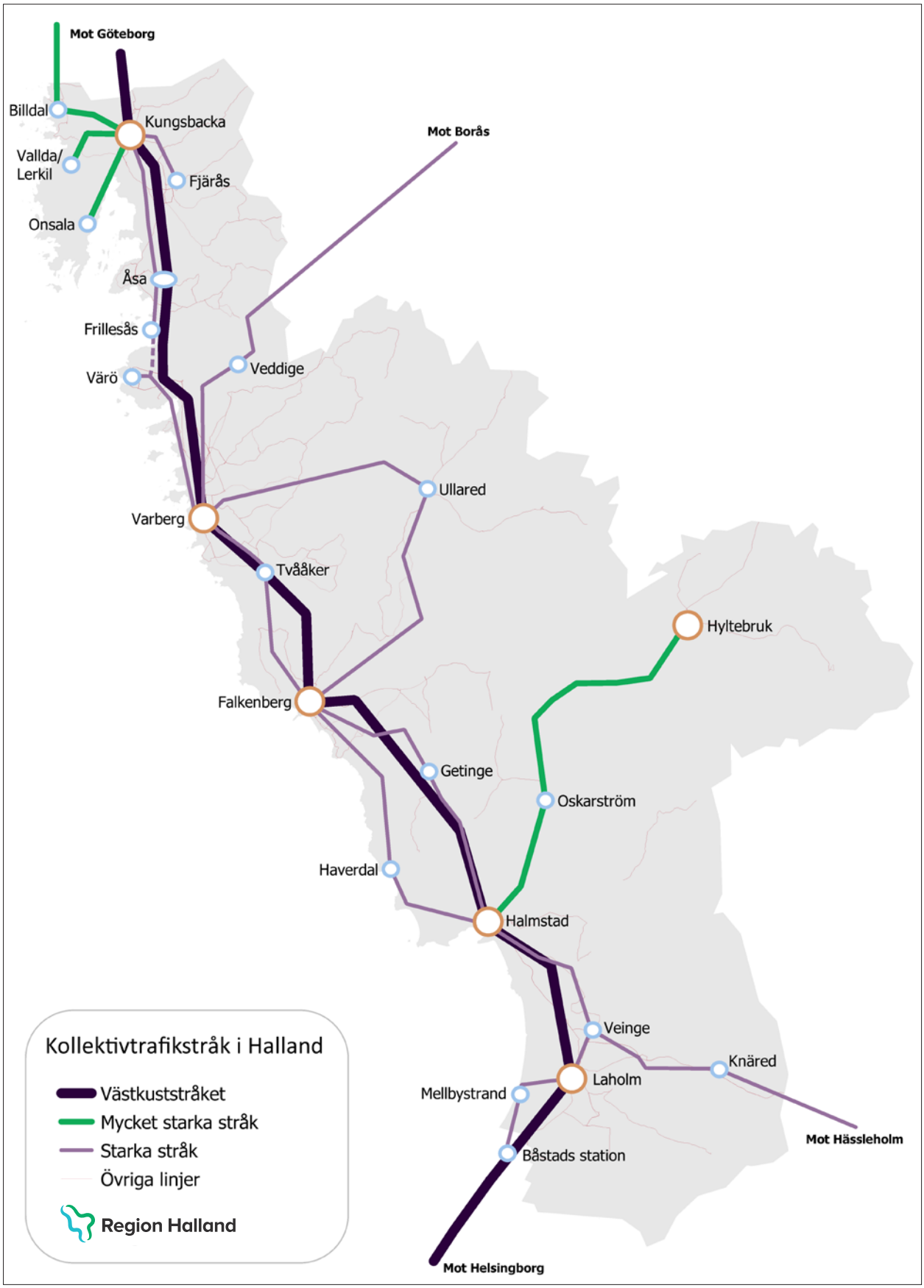
För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas. Trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Långsiktiga bedömningar och mål bör alltid ligga till grund för prioriteringar, ställningstaganden och beslut om nya satsningar. Avvägningen mellan marknadsorientering och bra trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling.

Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. Genom att klassificera stråken påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida.

Kollektivtrafik är nära knuten till samhälls- och infrastrukturplanering. För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett riktigt bra alternativ för resenären så krävs det att detta samspel fungerar. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är viktigt för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik kommer gå inom överskådlig framtid. Det finns då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen och samplanera för ett växande Halland.

För de kommersiella aktörerna ger klassificeringen av kollektivtrafikstråken en indikation på vilka geografiska områden i Halland som skulle kunna vara intressanta att bedriva kommersiell kollektivtrafik i. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år och då kommer kollektivtrafikstråken att analyseras och bedömas på nytt.




Mot Göteborg
Billdal
Kungsbacka
Vallda/
Lerkil
Fjärås
Onsala
Åsa
Frillesås
Värö
Veddige
Mot Borås
Ullared
Varberg
Tvååker
Hyltebruk
Falkenberg
Getinge
Oskarström
Haverdal
Halmstad
Veinge
Knäred
Laholm
Mellbystrand
Mot Hässleholm
Båstads station
Mot Helsingborg
Kollektivtrafikstråk i Halland
Västkuststråket
Mycket starka stråk
Starka stråk
Övriga linjer
Region Halland

5.2 Kollektivtrafikutbud i Halland

Om kollektivtrafikstråket bedöms som mycket starkt är utgångspunkten att det ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer/vardag. I stråk som klassas som starkt är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 18 dubbelturer/vardag. Samtliga stråk ska alla tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande, därför bör det finnas utbud under större delen av dagen.

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

Utbudet som finns i stråken idag ska upprätthållas så långt det är möjligt förutsatt att befintligt utbud motsvarar behovet. Kollektivtrafikutbudet i Halland ska ses som ett system och i kollektivtrafikstråken ska ett utbud över hela dagen eftersträvas. Lägsta nivån ska ses som garanti att det här under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik.

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

Kommunerna i Halland kan påverka utbudet genom sin bebyggelseplanering och öka underlaget för kollektivtrafiken. På så sätt kan fler få tillgång till en kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen och trafiken kan fortsätta att utvecklas.

Kollektivtrafikutbud utanför stråken

Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Lägsta utbudet av kollektivtrafik utanför kollektivtrafikstråken utgörs av Närtrafik som garanterar grundläggande resmöjlighet i hela Halland. Den linjelagda kollektivtrafik som finns ska vara styrd av efterfrågan och nya mer resurseffektiva alternativ till traditionell kollektivtrafik kan behöva utvecklas. Enligt de principer som beskrivs i kap.4,är det viktigt att förvalta dagens utbud av kollektivtrafik. Men används inte de turer som erbjuds kan dessa turer omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där de gör mer nytta (detta beskrivs i modellen för utvecklingsprinciper). Det omvända gäller om befintligt resbehov ökar eller nytt uppstår, vilket kan leda till ökat antal turer.

Nätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av gymnasielevers resor till och från studier. Kollektivtrafik som benämns övriga linjer ska vara mer flexibel än kollektivtrafiken i stråken. De övriga linjerna kan med fördel kompletteras med anropstyrd trafik eller andra alternativ till traditionell kollektivtrafik som till exempel samordning med skolskjutstrafik eller samåkning.

5.3 Sammanställning stråk

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

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

Västkuststråket

Västkustbanan; Göteborg – Helsingborg via de halländska kommunhuvudorterna

Västkuststråket är det starkaste och mest prioriterade stråket i Halland både för regionala och interregionala resor. Pendlingen mellan kommunhuvudorterna längs med Västkustbanan i Halland samt till och från Göteborg är mycket stor. Resbehoven är mycket stora och stråket som inkluderar Västkustbanan är viktigt ur ett tillväxtperspektiv. Tyngdpunkten i stråket ligger från Kungsbacka och in mot Göteborg, men är stor även i övriga delar längs Västkustbanan. Fortsatt utveckling av Västkustbanan och persontrafiken där är viktig för Hallands utveckling. Utbytet mellan Varberg och Göteborg ökar och troligt är att det även framöver kommer att göra så. Det finns potential i att knyta Falkenberg och framförallt Varberg närmre Göteborgs arbetsmarknad. Pendlingen mellan Halmstad och Laholm söderut mot Båstad, Ängelholm och Helsingborg är inte omfattande men växer över tid. Att knyta dessa kommuner närmre varandra kan bidra till en arbetsmarknadsförstoring.

Mycket starka kollektivtrafikstråk

Kungsbacka – Särö mot Göteborg
Stråket tillhör ett av de mest bebodda i Halland och tätorterna i stråket växer. Dessa tätorter har redan idag en stor pendling in mot Göteborg. Det kommer inte att ske någon omfattande exploatering under de närmaste åren i stråket. Befolkningen i tätorterna har en stor andel unga av sin totala befolkning. Blå Express (X3 från december 2020) ingår i detta stråk och är linjen med störst utbud i Halland.

Onsala – Kungsbacka mot Göteborg
I detta stråk går det tydligt att se starka pendlingsströmmar mot Göteborg. Onsala är den tätort i Halland som har flest antal invånare bortsett från kommunhuvudorterna. Det planeras inte för någon omfattande bostadsbebyggelse i Onsala under de närmsta åren, men redan idag finns ett stort flöde av pendlare i stråket. För att kollektivtrafikens ska utgöra ett bra alternativ till bilen krävs framkomlighetsåtgärder vilket kan ske genom bland annat utvecklingen av väg 940.

Vallda/Lerkil – Kungsbacka
På den västra sidan av Onsalahalvön är befolkningen och pendlingsströmmarna inte lika stora som stråket Onsala – Kungsbacka. Dock motiverar pendlingsströmmarna till att stråket ska klassas som mycket starkt. Befolkningsutvecklingen i stråket har varit positiv och framförallt Vallda som tätort har vuxit de senaste åren.

Halmstad – Oskarström – Hyltebruk
Stråket utgör Hyltes koppling till Västkustbanan och Halmstad. Stråkets tyngdpunkt är delen i Halmstads kommun. Tätorterna Åled, Sennan och Oskarström har en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Det är framförallt Åled som växer i stråket, men även andra orter visar en positiv befolkningsutveckling. Åled och Oskarström har en relativt stor andel unga av den totala befolkningen. Den största tätorten i stråket bortsett Halmstads tätort är Oskarström. Gymnasiependlingen är relativt stor i detta stråk. Den befintliga trafiken mot Halmstad har ett stort resande och tillhör de starkaste linjerna i Halland sett till antal resande.

Starka kollektivtrafikstråk

Kungsbacka – Fjärås
Fjärås kyrkby är en relativt stor tätort i Kungsbacka kommun. Pendlingen till Kungsbacka och vidare in mot Göteborg motiverar att relationen Kungsbacka-Fjärås ska utgöra ett stråk. Som en del av revideringsprocessen har denna sträcka identifierats som ett stråk. Sedan tidigare har sträckan trafikerats av kollektivtrafik i ganska stor omfattning.

Kungsbacka – Åsa (Värö)
Stråket har samma struktur som stråket Kungsbacka Fjärås, där det är en stor del som både arbetar i Kungsbacka tätort men även flera som har Göteborg som målpunkt. Stråket har en tydlig tyngdpunkt från Frillesås in till Kungsbacka och vidare mot Göteborg. Åsa station är en del av detta stråk.

Varberg – Värö – (Åsa)
Pendlingsflödena i detta stråk visar på att tätorter i Varbergs kommun är kopplade till Varbergs kommunhuvudort snarare än till Göteborg. Ringhals och Väröbruk är stora arbetsplatser i stråket. Det kommer byggas mycket nya bostäder i den del av stråket som ingår i Varbergs kommun, inte minst i samband med en ny station i Väröbacka. Med ny station i Väröbacka kommer flödena i stråket troligen att förändras och fler kommer att pendla norrut än idag.

Halmstad – Laholm
Ny stationspendel mellan Laholms station och Laholms tätort skapar förutsättningar för en attraktiv pendling med tåg samt överflyttning från buss till tåg i stråket i resandet mellan kommunhuvudorterna. I stråket finns ett antal tätorter, till exempel Veinge, Genevad, Lilla Tjärby, med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Tätorternas placering gör att tågtrafiken på Västkustbanan inte blir ett bra alternativ för resor till Halmstad, då resenären först skulle behöva åka söderut för att sedan åka norrut. Då avstånden är relativt korta är det inte troligt att resenärerna väljer detta resalternativ. När persontrafik på Markarydsbanan startas finns behov av att se över det totala utbudet av kollektivtrafik i detta stråk.

Falkenberg – Halmstad
Detta stråk består av två delstråk. Ett via Ugglarp/Steninge väster om E6 och Västkustbanan och ett via Slöinge/Getinge öster om nämnd väg/järnväg.

Stråket via Slöinge/Getinge har en tyngdpunkt sett till arbetspendling från tätorterna i Halmstads kommun in till kommunhuvudorten. Tätorterna i stråket ligger relativt tätt och i detta delstråk finns även en del större arbetsplatser.

Stråket via Ugglarp/Steninge har tätorterna i Halmstads kommun har en tydlig koppling till Halmstad kommunhuvudort. Tätorterna i detta stråk påvisar en befolkningsökning och det kommer även att byggas en del i dem under de närmsta åren. Den infrastruktur som finns att tillgå i den norra delen av detta stråk gör att det är svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik som kan bli konkurrenskraftig gentemot bilen.

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

Varberg – Ullared
Ullared är en tydlig målpunkt i och med Gekås och de arbetstillfällen som finns i handelsområdet. Stråket består enbart av två tätorter utöver Varbergs kommunhuvudort; Rolfstorp och Ullared. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är utformad just för att passa personalens resor, vilket gör att Gekås öppettider är styrande. Även fortsättningsvis bör Gekås öppettider prioriteras före anslutning till tågtrafiken på Västkustbanan.

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

Falkenberg – Ullared
Det finns tre tätorter längs med stråket och befolkningsutvecklingen i dessa varierar. Tätorternas storlek tillsammans med Ullared som tydlig målpunkt är tillsammans förutsättningar för att detta är ett utpekat stråk. Handelsområdet kring Gekås är dessutom Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är utformad för att passa personalens resor och därför är Gekås öppettider styrande. Även fortsättningsvis bör Gekås öppettider prioriteras före anslutning till tågtrafiken på Västkustbanan.

Laholm – Mellbystrand – Båstad
Befolkningsunderlaget i stråket är i dag inte stort. Kopplingen för tätorterna i stråket, framförallt Mellbystrand och Skummeslövstrand, är starkare norrut mot Halmstad än söderut mot Båstad. Stråket bedöms ha potential då det planeras för utbyggnad av ett större antal bostäder i Mellbystrand och Skummeslövstrand. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidrar till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Västkustbanan. Idag används busstrafiken främst av gymnasieelever, men det finns en potential att få fler att använda kollektivtrafiken.

Halmstad – Markaryd – Hässleholm
Den genomgående arbetspendlingen i stråket är idag liten men viss pendling finns mellan orterna. De tätorter i Laholms kommun som ligger närmst Halmstads tätort har tydliga pendlingsflödena in mot Halmstad. Tågtrafiken i detta stråk kan även tillgodose behovet av interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne samt skapa en koppling till Södra stambanan. Dessa båda resbehov, det regionala och det interregionala skapar tillsammans ett resbehov som motiverar att starta persontågtrafik på banan. När persontrafik på Markarydsbanan startas finns behov av att se över det totala utbudet av kollektivtrafik i detta stråk samt stråket mellan Halmstad och Laholm.

Persontrafik på denna bana har ett kombinerat syfte, dels att tillgodose resbehovet för de regionala arbetsresorna och dels för att koppla samman Södra Halland med Nordöstra Skåne. Banan fyller även en funktion då Södra stambanan nås via byte i Hässleholm och därmed blir städer som Linköping och Norrköping lättare att nå för södra Halland. Det interregionala och de regionala resbehoven skapar tillsammans ett behov som motiverar persontrafik på banan.

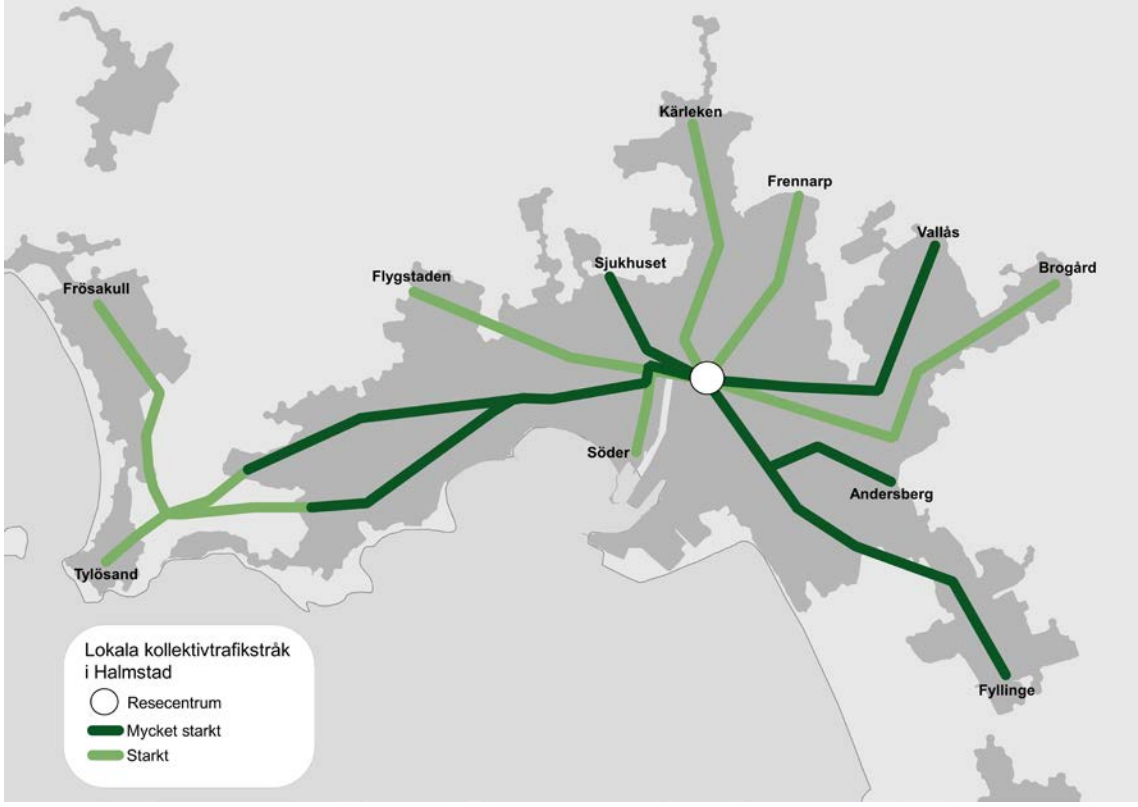
Kollektivtrafik för lokala resor

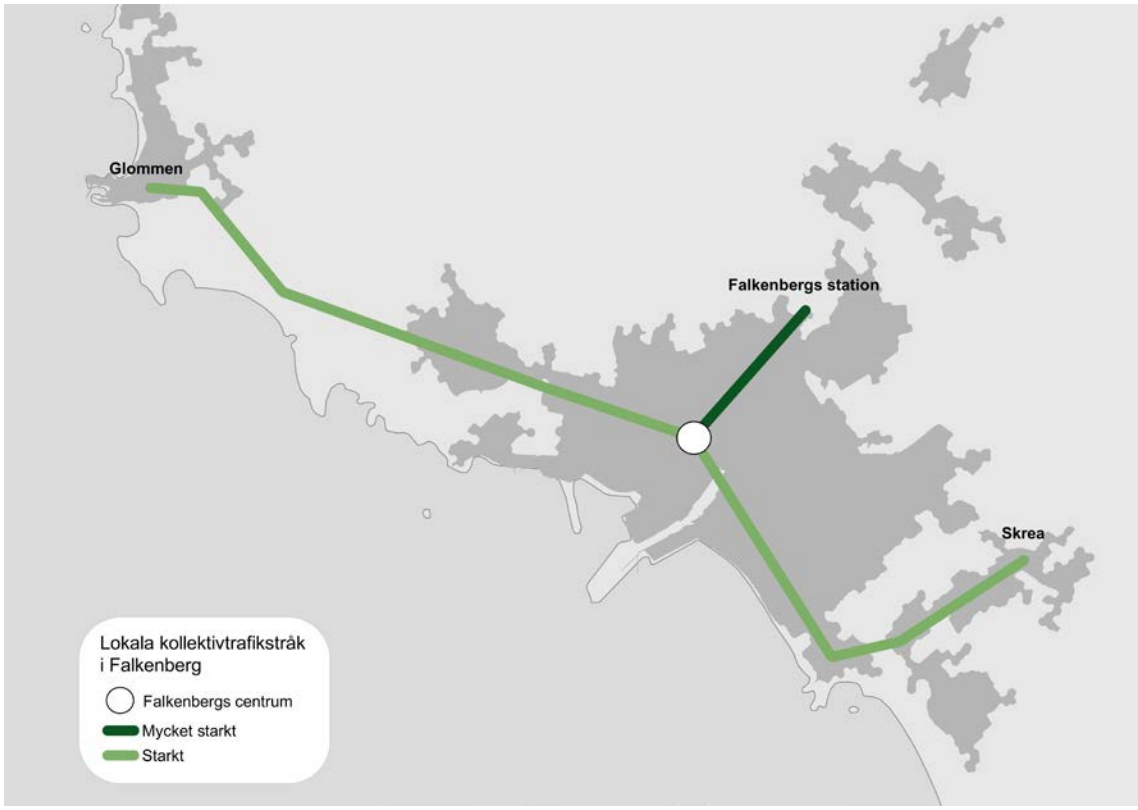
I städerna har även kollektivtrafikstråk identifierats och även här har stråken klassificerats. I klassificeringen av stadsbussarna används två nivåer, *mycket starka* och *starka* kollektivtrafikstråk.

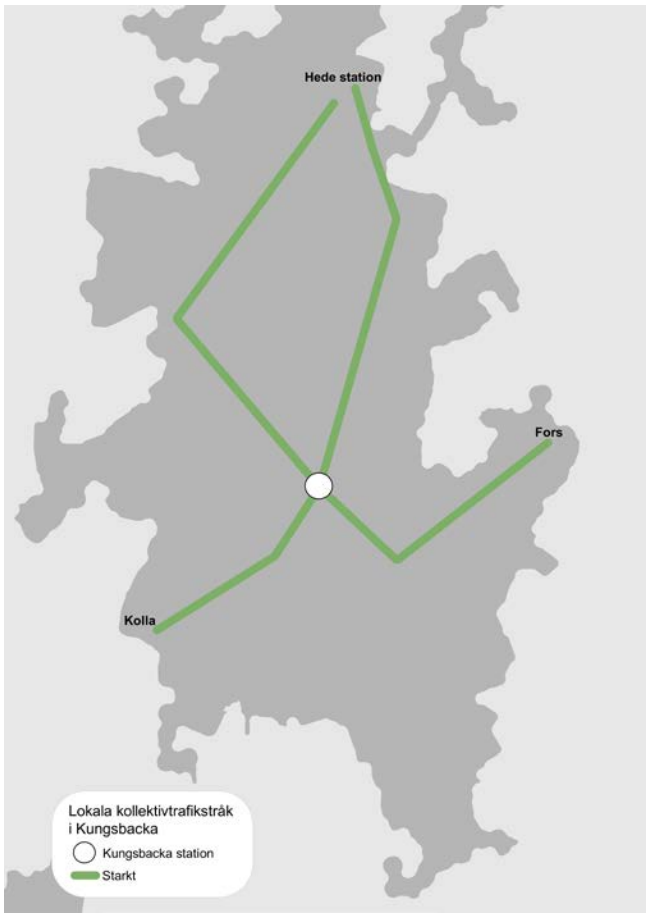
En resa med stadsbuss kan vara en del av en reskedja och kopplingar till övrig kollektivtrafik är viktiga, främst till Västkustbanan. Stadsbusstrafiken är ett viktigt verktyg att skapa attraktiva städer då den kan bidra till att avlasta vägarna i centrum från biltrafik utan att tillgängligheten minskas. De halländska städerna växer och till detta kommer ett ökat antal människor som ska förflytta sig inom eller in och ut ur staden. Framkomlighet är en central fråga när det kommer till dessa stråk inne i städerna. För att kollektivtrafiken ska kunna utgöra ett bra alternativ till bilen behöver kollek-

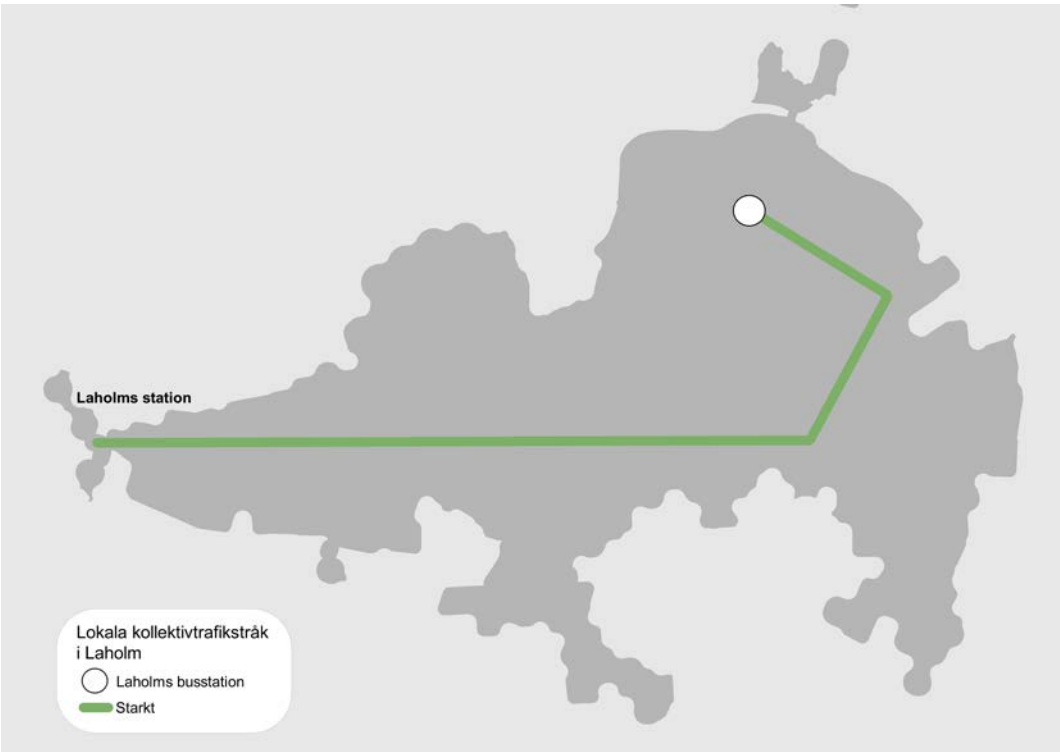
tivtrafiken prioriteras upp och biltrafiken prioriteras ned på gator där det idag råder konkurrens om framkomligheten. Huvudsyftet med stadsbusstrafiken är att tillgodose resor från stadens ytterområden in mot stadskärnan. Det är här som potential finns i att utveckla kollektivtrafiken. För flertalet av de personer som bor i områden som ligger i direkt anslutning till stadskärnan är gång och cykel oftast förstahandsalternativet och med dessa färdsätt ska kollektivtrafiken inte konkurrera.

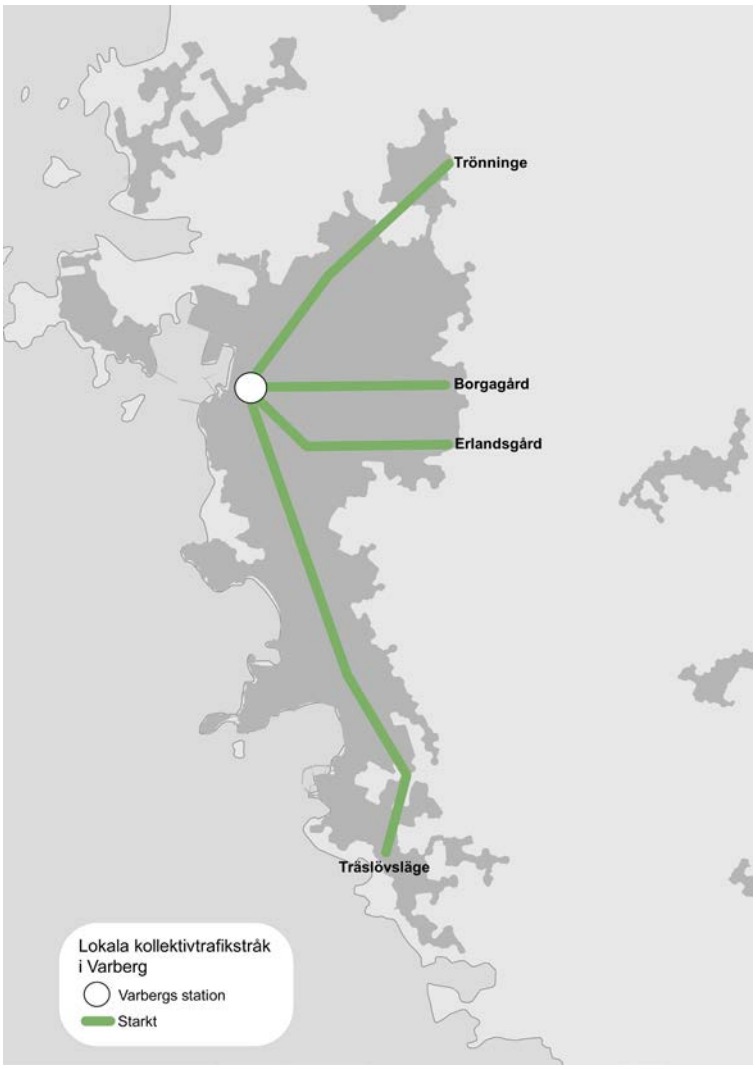
Utgångspunkten i bedömningen av de lokala kollektivtrafikstråken i städerna har till största del varit dagens linjer och användning av dem. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik och dessa benämns som övriga linjer. De övriga linjerna kan ha en karaktär av servicelinje. Till de övriga linjerna återfinns även industrilinjerna, det vill säga busslinjer som enbart trafikerar morgon och eftermiddag och som är anpassade till start- och sluttid för industriområden i städerna.


Kärleken
Frennarp
Vallås
Brogård
Sjukhuset
Flygstaden
Frösakull
Söder
Andersberg
Tylösand
Fyllinge
Lokala kollektivtrafikstråk
i Halmstad
Resecentrum
Mycket starkt
Starkt


Glommen
Falkenbergs station
Skrea
Lokala kollektivtrafikstråk
i Falkenberg
Falkenbergs centrum
Mycket starkt
Starkt


Hede station
Fors
Kolla
Lokala kollektivtrafikstråk
i Kungsbacka
Kungsbacka station
Starkt


Laholms station
Lokala kollektivtrafikstråk
i Laholm
Laholms busstation
Starkt


Trönninge
Borgagård
Erlandsgård
Träslövsläge
Lokala kollektivtrafikstråk i Varberg
Varbergs station
Starkt

Kollektivtrafik för interregionala resor

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

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

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

Följande stråk klassas som kollektivtrafikstråk avsedda för längre resor:

Mycket starkt stråk:

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

6. Trafikeringsbehov tåg 2030-2050

Utifrån målen med kollektivtrafiken i Halland och det resbehov som förväntas öka, beskriver detta kapitel hur tågtrafiken behöver utvecklas på kort sikt- 2026 och på lång sikt- 2030-2050.

Utveckling av tågtrafiken är nära knuten till utveckling av infrastrukturen och därmed redovisas även vilka investeringar som krävs för önskad trafikering. All trafik och investeringar i infrastrukturen kräver samsyn mellan Region Halland och berörda aktörer. Den utveckling som beskrivs under respektive bana ska ses som Region Hallands ambition.

Allt fler väljer att resa med tåg, framförallt på Västkustbanan. I Halland är Västkustbanan som stommen i kollektivtrafiken och den har stor betydelse för Hallands utveckling både för arbets- och studiependlingen men även för fritidsresandet. Eftersom restiderna ofta är konkurrenskraftiga gentemot bilen är tågtrafik en effektiv kollektivtrafik som också möjliggör att transportera stora grupper resenärer i starka stråk. Samtidigt kräver tågtrafik ett stort antal resenärer för att vara ekonomiskt och miljömässigt hållbar. Trafikförsörjningsprogrammet ska utgå ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet innefattar att arbeta för att minska resornas miljöpåverkan. Genom att utveckla tågtrafiken på Västkustbanan kan fler välja att resa med tåg såväl söderut som norrut och vidare till Stockholm, vilket är prioriterat i Tillväxtstrategin.

6.1 Tågsystem i Halland

En god kollektivtrafik bidrar till att utveckla såväl näringslivet som attraktionskraften för en ort. Men en attraktiv tågtrafik som ska klara restidsmålen måste vara snabb och det är mycket svårt att uppnå om samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika behov som finns i samhället är det därför viktigt att erbjuda parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild.

TÅGSYSTEM I HALLAND

Storregiontåg

- Öresundståg Göteborg – Halland – Skåne – Köpenhamn

Regiontåg

- Hallandståg Varberg – Kungsbacka – Göteborg
- Viskadalsbanan Varberg – Borås
- HNJ-banan Halmstad – Värnamo – Jönköping/ Nässjö
- Markarydsbanan Halmstad – Hässleholm

Lokaltåg

- Kungsbackapendeln Kungsbacka – Göteborg
- Pågatåg Halmstad – Helsingborg

Storregiontåg

Storregiontåg stannar på stora stationer. Inriktning är att tågen ska köras i 200-250 km/tim och ha hög komfort för resor som är 1-2 timmar.

-Öresundståg är ett storregionalt-tågsystem vilket innebär färre stopp och trafikerar som grund med en avgång varje timme i bägge riktningar hela sträckan mellan Göteborg-Halland-Skåne/Köpenhamn, under veckans alla dagar. Under vardagar förstärks utbudet mellan Halmstad-Göteborg genom extrainsatta avgångar under morgon/eftermiddag vilket skapar halvtimmestrafik på sträckan. Öresundståg-strafiken startade 2009 och förstärkt utbud mellan Halmstad och Göteborg har funnits från start men har succesivt byggts ut under åren. De extrainsatta avgångarna under morgon/ eftermiddag ska bli genomgående när dubbelspår söder om Ängelholm finns klart.

Regiontåg

Regiontåg stannar på regionalt stora stationer och körs med tåg för 180-200 km/tim, som har normal komfort för resor som är 30-60 minuter.

-Västtåg Varberg-Göteborg är ett regionaltågssystem som förstärker utbudet på sträckan med ytterligare avgångar under vardagar när resandet är som störst. Från och med december 2018 trafikerar 4 dubbel turer/vardag (dt).

-Västtåg Varberg-Borås är ett regionaltågsystem som trafikerar med 11dt/vardag (2020).

-Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö trafikeras med 7dt/vardag (2020).

-Halmstad-Hässleholm går för närvarande ingen persontrafik.

Lokaltåg

Lokaltåg stannar på alla stationer och körs med tåg för 160-180 km/tim, som har komfort för resor på 15-60 minuter.

-Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln) är ett lokaltågssystem och trafikerar som grund med en avgång varje halvtimme i bägge riktningar under veckans alla dagar. På vardagar under morgon och eftermiddag förstärks utbudet med ytterligare avgångar vilket innebär en avgång varje kvart i bägge riktningar. Lokaltågstrafiken mellan Kungsbacka-Göteborg startade 1992.

-Pågatåg Halmstad-Helsingborg är ett lokaltågssystem som förstärker utbudet på sträckan under morgon och eftermiddag på vardagar. Tillsammans med Öresundståg innebär det ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i bägge riktningar från Halmstad och söderut. Trafiken startade i samband med invigningen av Hallandsåstunneln i december 2015 och uppgår till 7 dt/vardag.

Kommersiell trafik

Utöver den tågtrafik som nämns, det upphandlade tågutbudet som Region Halland har som avsikt att bedriva på Västkustbanan, ska det finnas kapacitet för kommersiella aktörer att bedriva tågtrafik. Justering av den upphandlade tågtrafiken kan behöva göras så att den anpassas till och harmoniseras med det kommersiella utbudet av tågtrafik. Upphandlad och kommersiell tågtrafik kompletterar varandra och tillsammans kan de bidra till att utbudet av tågtrafiken ökar för resenären.

6.2 Västkustbanan

I Tillväxtstrategin understryks vikten av Västkustbanans betydelse för Hallands utveckling. I detta Trafikförsörjningsprogram tydliggörs banans betydelse för arbets- och studiependling men också för Hallands utveckling i stort. Fortsatt är Västkustbanan identifierad som det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Västkustbanan ska trafikeras av tågtrafik som tillgodoser behovet av både arbets- och studiependling. Västkustbanan tillgodoser behov av internationella fjärresor genom kopplingen till Oslo, Köpenhamn och Hamburg. Strategiskt beslutade investeringar som kommer att påverka möjligheterna till trafikering och förändrad uppehållsbild är dubbelspår genom Varberg, Västlänken och dubbelspår Ängelholm-Maria som beräknas vara färdiga senast år 2026. Utöver hastighetshöjning är utbyggnad av dubbelspår Helsingborg-Maria en förutsättning för att kunna utnyttja Västkustbanans fulla potential. Inom samarbetet i Greater Copenhagen råder enighet om att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas och påbörjas så snart som möjligt. Öresundsbron kommer inom en snar framtid att få kapacitetsproblem och därför är det viktigt att möjliggöra fler fasta förbindelser. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skapar goda förutsättningar mot en större och integrerad arbetsmarknad vilket ger positiva effekter på hela Västkuststråket, därför är det fortsatt viktigt med koppling upp mot Halland.

Stationer på Västkustbanan

Nya stationer utmed Västkustbanan ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas regionala samhällsnyttor för att fler stationer ska bli aktuella och generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor. Nya stationsetableringar ska byggas på ett sådant sätt att robustheten och pålitligheten i dagens tågtrafik inte påverkas. Det är även viktigt att framtida utvecklingsmöjligheter inte försämras av en nyetablerad station och att restiden värnas. De stationer som byggs idag måste kunna möjliggöra för en utveckling av tågtrafiken på banan i framtiden, en uppgradering av banan till 250 km/h i timmen ska inte hämmas av nya stationsetableringar. En ny station i Väröbacka ligger närmst i tid men denna etablering får inte äventyra robustheten i befintligt system och det blir därmed viktigt att säkerställa att spårkapacitet finns mellan Halland och Göteborg. Region Halland är medveten om att Halmstad kommun i sin Översiktsplan har pekat ut Getinge och Trönninge som potential för nya stationsetableringar.

Stationskriterier

För att bedöma behovet av en ny station har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna kommer att användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte, oberoende vilken järnväg det gäller. Kriterierna kan också tillämpas vid en analys av att ta bort en befintlig station. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. Kriterierna är fem till antalet och beskrivs nedan.

- Kriterie 1: Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågs- och Öresundstågssystemet.

En viktig förutsättning vid öppnandet av en ny station är att det inte får påverka de snabbaste förbindelserna på Västkustbanan. Den främsta anledningen till detta är att Västkustbanan i stor utsträckning nyttjas för mer långväga resor samt pendling till och från angränsande regioner. Restiden i dessa relationer får därför inte förlängas utan snarare ska restidsförkortningar eftersträvas.

- Kriterie 2: Nettoresandet på aktuell bana ska öka, dvs man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas.

En annan viktig förutsättning för att en ny station ska öppnas upp är att tågresandet totalt sett ska öka. När en ny station öppnas medför det längre restid för de som redan sitter på tåget. En restidsförlängning medför i sin tur att resan blir mindre attraktiv och att tåget tappar resenärer. Potentialen för hur många som kan komma att resa från en ny station ska också bedömas. Faktorer att ta hänsyn till är demografiska förutsättningar som var och hur många som bor och arbetar idag inom upptagningsområdet till en eventuell ny station samt hur arbetspendlingen ser ut. Dessutom behöver förutsättningarna för att nå nya arbetsmarknader samt kommande utbyggnadsplaner vägas in. Om potentialen är större än den resandeförlust som beräknats fram kan det ur ett resandeperspektiv vara motiverat att öppna upp en ny station.

- Kriterie 3: Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska vara minst 30%.

Även om det skulle kunna finnas ett resandeunderlag nog för att kunna motivera öppnandet av en ny station behöver de ekonomiska konsekvenserna vägas in. Ytterligare tågstopp innebär längre körtider, vilket i sig kan bidra till ökade kostnader för personal och drift. Påverkas dessutom tåglinjernas omloppstider tillkommer det kostnader för ytterligare personal och fordon. Kostnaden för att erbjuda några få personer en bättre resa med tåg kan därmed snabbt bli orimligt hög för samhället.

- Kriterie 4: Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, dvs investeringskostnaden i kapacitetsförstärkt järnväg och stationer ska vägas mot resandetillskottet.

Även kostnader för de infrastrukturåtgärder som behöver vidtas för att öppna upp en ny station behöver beaktas. För samtliga nya stationer krävs investeringar i form av nya plattformar och gångförbindelser till plattformarna samt i vissa fall även mötes- och förbigångsspår. Hur stora kostnaderna för dessa blir beror på vilken befintlig infrastruktur som finns samt vilken kvalitetsstandard som måste uppfyllas, vilket skiljer sig från bana till bana och från ort till ort.

En bedömning om det dels är möjligt samt ekonomiskt rimligt att motivera kostnader måste därmed göras i förhållande till hur många tillkommande resenärer som investeringen bedöms bidra med. Även potentiell framtida tillväxt ska beaktas. För att kunna etablera en ny station kan det krävas kapacitetshöjande åtgärder som förbigångs- eller mötesspår, vilka kan finansieras genom nationell och regional plan.

- Kriterie 5: Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

För att Region Halland ska satsa på att öppna upp en ny station är det en förutsättning att berörd kommun och regionen samplanerar för att få största möjliga utväxling av de investeringar som krävs. Förutom infrastrukturinvesteringar ska kommunen se till att lyfta ortens attraktivitet, till exempel genom utbyggnad av bostäder eller satsningar på service som medför att fler vill bo på orten. På så sätt skapas förutsättningar för att upprätthålla och förstärka stationens resandeunderlag, samtidigt som det gynnar befolkningen i orten och dess omland.

Infrastruktur Västkustbanan

För att kunna möta de resbehov som identifierats så krävs infrastrukturinvesteringar på Västkustbanan. För att behålla och få fler resenärer att välja tågtrafiken på Västkustbanan istället för biltrafiken på E6:an krävs en robusthet. Drift, underhåll och reinvesteringar måste ske kontinuerlig så att trafikeringen kan upprätthållas. Sträckan Kungsbacka - Göteborg är identifierad som viktig för hela Halland och det handlar om att kunna möta dagens och framtidens resbehov med kapacitet för att klara olika tågsystem från och till Göteborgs C. Det är viktigt att också Halmstad C, med uppställning och tillhörande servicefunktioner, har kapacitet för framtida resbehov.

Trafikering Västkustbanan 2020-2025

Dagens genomgående regionaltågstrafik, det vill säga Öresundstågen mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg bör successivt byggas ut med fler turer och längre tåg i takt med att resbehovet ökar. Kort restid prioriteras och därför ska dagens uppehållsbild behållas. Regionaltågstrafiken mellan Halmstad och Göteborg, det vill säga dagens extra Öresundstågstrafik, bör successivt byggas ut med fler turer i takt med att resbehovet ökar. En flexibilitet i resandet bör kunna erbjudas för att möta morgondagens alltmer utspridda resmönster. Kort restid prioriteras och därför ska dagens antal stopp behållas. Lokaltågstrafik mellan Kungsbacka och Göteborg behålls och turutbudet kan öka i takt med efterfrågan, vilket innebär fyra turer per timma under större del av dagen. Även tätare trafik under lördagar och söndagar jämfört med dagens utbud kan behövas. Längre tåg som ökar sittplatskapaciteten kan behöva införas.

Lokaltåg i form av Pågatåg trafikerar mellan Halmstad och Helsingborg. Utbudet på tågtrafiken söderut kan utökas i takt med att resbehoven växer. Kort restid mellan Halmstad och Helsingborg ska värnas.

Trafikering Västkustbanan 2026-2030

För att möta upp resbehovet på Västkustbanan förutsätts en trafikering med två genomgående Öresundståg per timme och två turer per timme med ett nytt regionaltågssystem mellan Varberg-Göteborg. Behovet av ett regionaltågsystem kommer att uppstå tidigare än 2026, men införandet av en ny regionaltågslinje norrut från Varberg och Kungsbacka mot Göteborg kan äga rum tidigast år 2026 när Västlänken och dubbelspår genom Varberg är klara. Utgångspunkten är att dessa regionaltåg går mellan Varberg genom Västlänken och ut på Västra stambanan. Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. När Västlänken tas i bruk kommer det finnas möjlighet att koppla lokaltågsystem från/till Kungsbacka med Alependeln omkring år 2026.

Infrastrukturella behov 2026-2030

En förutsättning för ett nytt regionaltågsystem är att nya förbigångsspår byggs. I ett första skede kommer det att behövas två nya, ett mellan Mölndal och Kungsbacka samt ett mellan Kungsbacka och Varberg.

Trafikering Västkustbanan 2030-2050

Efter 2030 behöver dagens utbud utökas för att kunna hantera resandet mellan Göteborg och Varberg. Behovet av regionaltågssystem mellan Varberg-Göteborg blir ännu större och utgör därmed en viktig förutsättning. Söder om Halmstad räcker ett lokaltåg per timme.

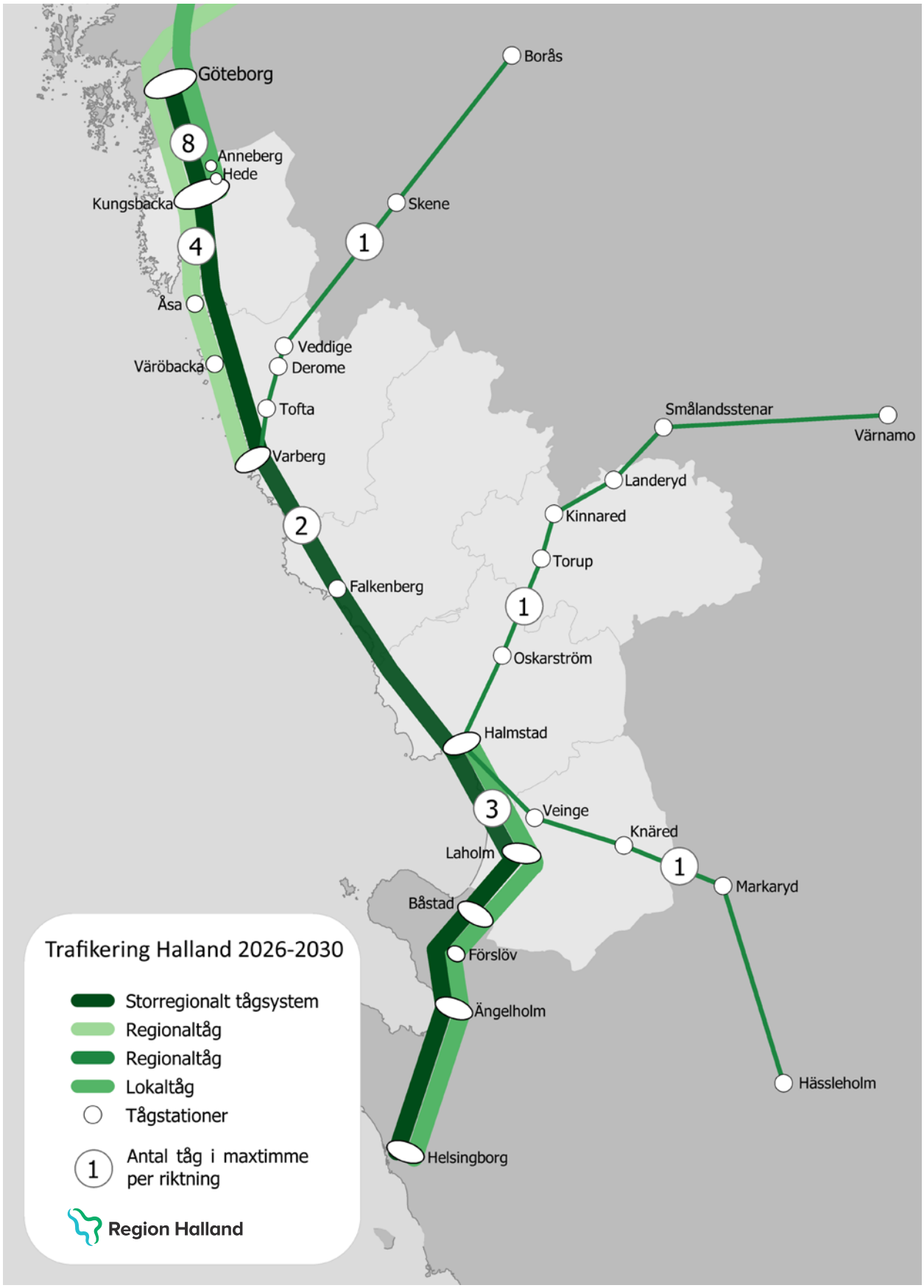
Längre fram i tidsperioden behöver trafiksystemet kompletteras med ytterligare lokaltåg i maxtimmen mellan Göteborg och Kungsbacka. Därför bör ytterligare två lokaltåg läggas till på den sträckan, vilket blir sex lokaltåg totalt.

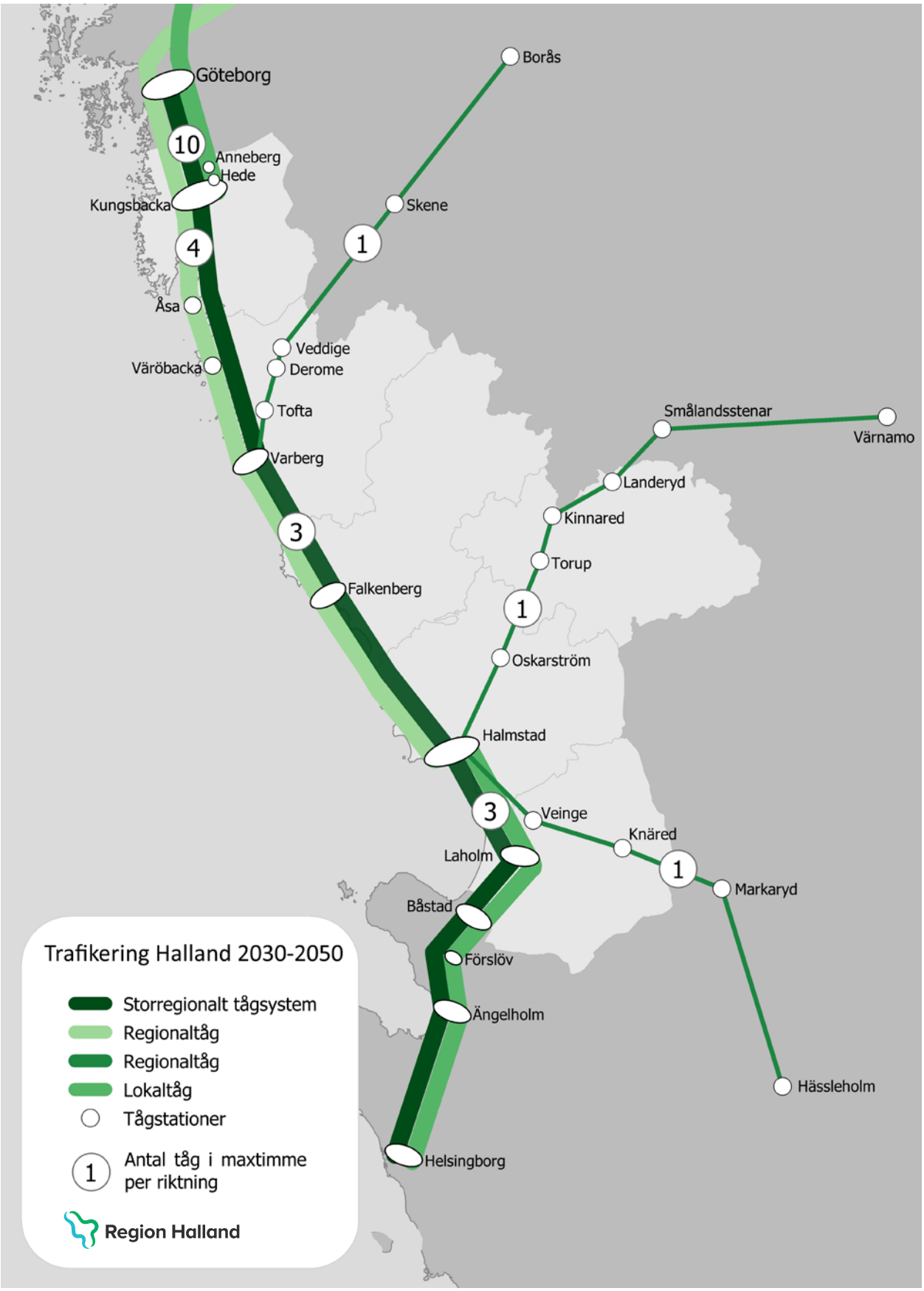
Ytterligare sittplatskapacitet mellan Varberg och Halmstad kan komma att behövas för att kunna hantera det ökade resandet. Denna kapacitetsökning kan tillgodoses antingen genom att köra längre tåg eller genom att förlänga en tur i timmen under högtrafik med regionaltågssystem till Halmstad.

Infrastrukturella behov 2030-2050

Dagens utformning av Kungsbacka station innebär begränsningar. För att klara den ökade trafikeringen behövs en ombyggnation av Kungsbacka station med vändspår i mitten för ett mer robust och pålitligt system. Det behövs även ett fyrspår mellan Kungsbacka C och Kungsbacka Hede.

För att möjliggöra erforderlig kapacitet, robusthet och pålitlighet i järnvägssystemet samt klara förbigångar av snabbare tåg behövs fyrspår på sträckan Kungsbacka Hede – Mölndal – Almedal. Behov av både vändspårstation och fyrspår är redan påtagligt och behövs realiseras tidigt inom tidsperioden 2030-2050.


Göteborg
Borås
8
Anneberg
Hede
Kungsbacka
Skene
4
1
Åsa
Veddige
Väröbacka
Derome
Tofta
Smålandsstenar
Värnamo
Varberg
Landeryd
Kinnared
2
Torup
Falkenberg
1
Oskarström
Halmstad
3
Veinge
Knäred
Laholm
1
Markaryd
Båstad
Förslöv
Ängelholm
Hässleholm
Helsingborg
Trafikering Halland 2026-2030
Storregionalt tågsystem
Regionaltåg
Regionaltåg
Lokaltåg
Tågstationer
1
Antal tåg i maxtimme per riktning
Region Halland


Göteborg
10
Anneberg
Hede
Kungsbacka
4
Åsa
Väröbacka
Borås
Skene
1
Veddige
Derome
Tofta
Varberg
3
Falkenberg
Smålandsstenar
Värnamo
Landeryd
Kinnared
Torup
1
Oskarström
Halmstad
3
Veinge
Knäred
1
Markaryd
Laholm
Båstad
Förslöv
Ängelholm
Hässleholm
Helsingborg
Trafikering Halland 2030-2050
Storregionalt tågsystem
Regionaltåg
Regionaltåg
Lokaltåg
Tågstationer
1
Antal tåg i maxtimme per riktning
Region Halland

INFRASTRUKTURELLA BEHOV FÖR VÄSTKUSTBANAN

Innan 2026

- Nya förbigångsspår mellan Mölndal och Kungsbacka, Kungsbacka – Varberg

2026-2030

- Dubbelspår på hela Västkustbanan
- Förbigångsspår i och norr om Halmstad
- Ny uppställningsbangård på Halmstad C

2030-2050

- Ombyggnation av Kungsbacka C med vändspåren i mitten samt fyrspår mellan Kungsbacka C – Kungsbacka Hede. Behöver realiseras tidigt inom tidsperioden.
- Fyrspår på sträckan Kungsbacka Hede – Almedal.

6.3 Viskadalsbanan

Det finns en potential att utöka utbytet mellan Borås och Varberg och därmed skapa en större arbetsmarknad förutsatt att restiden kortas. Kollektivtrafiken mellan Borås och Varberg ska utföras med tågtrafik på Viskadalsbanan och denna tågtrafik ska utvecklas med ett fokus att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Ambitionen är att restiden mellan Varberg och Borås ska vara under 60 min. Att succesivt utöka antalet turer skapar förutsättningar att knyta ihop två lokala arbetsmarknader, Varberg och Borås. Antalet stationer utmed banan kan komma att minskas för att korta restiden. I takt med att turutbudet ökar kan olika trafikupplägg kombineras. Ett tänkbart trafikeringsalternativ är att inte trafikera alla stationer på vissa turer och därmed sänka restiden ytterligare. Viskadalsbanan fyller även en nationell funktion som omledningsbana för Västkustbanan.

Infrastruktur

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

Infrastrukturella behov till år 2030:

- De planerade reinvesteringarna på Viskadalsbanan genomförs: spår- och kontaktledningsbyte.
- Behov av mötesspår avgörs utifrån trafikeringsupplägg.
- Färre uppehåll på Viskadalsbanan gör att restiden minskar. Det innebär att antalet stationer på banan behöver ses över alternativt att skip stop införs.
- Åtgärder för att höja hastigheten på banan krävs. Bygga bort plankorsningar och räta ut kurvor på strategiska ställen samt säkerhetsställa trädsäkring för en robust bana.

6.4 Markarydsbanan

Genom att starta timmestrafik på Markarydsbanan tillgodoses behovet av arbets- och studiependling. Uppstarten av persontågstrafik innebär även att det skapas kopplingar till nordöstra Skåne samt till städer utmed Södra stambanan, bl.a. Linköping och Norrköping, Stockholm. Markarydsbanan fyller även en nationell funktion som omledningsbana för Västkustbanan. Sammantaget kommer detta resbehov innebära att antalet resenärer motiverar timmestrafik på banan. Även här ska modellen för utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland tillämpas och en kostnadstäckningsrad över 30 % ska eftersträvas.

Infrastrukturella behov

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

- Nytt mötesspår i Knäred på Markarydsbanan för att möjliggöra timmestrafik mellan Halmstad och Hässleholm.
- Nytt stationsläge i Veinge och Knäred.
- Kontaktledningsbyte på hela banan.

6.5 Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ)

De större pendlingsflödena i stråket går mellan Hyltebruk och Halmstad med tyngdpunkten från orterna i Halmstads kommun in mot kommunhuvudorten. De resbehov som finns i stråket idag tillgodoses med en utbyggd busstrafik som även når Hyltebruk. Även fortsättningsvis ska huvuddelen av det regionala resandet, vilket är resbehovet av vardagsresande mellan Halmstad och Hyltebruk, tillgodoses med buss. Befolkningsunderlaget och befintlig arbetspendling i de halländska orterna längs HNJ-banan motiverar inte att bedriva tågtrafik för vardagsresande.

Tågtrafiken som idag bedrivs på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik. Dagens utbud av kollektivtrafik på banan är litet och restiderna är långa. En treårig satsning i projektform genomförs med målsättningen att antalet resenärer ska öka. Testperioden kommer att utvärderas och därefter tas ett långsiktigt beslut om banan. Modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken i Halland (se kap.4)ska tillämpas även i det här stråket och projektet ska ses som ett försök att förvalta och förädla dagens utbud av kollektivtrafik.

HNJ-projekt

En treårig satsning i projektform påbörjades vid tidtabellskiftet 2017 med målsättningen att antalet resenärer ska öka och att kostnadstäckningsgraden ska nå minst 30 %. Som en del i projektet har turutbudet ökat och kommunikationssatsningar har gjorts. Även stationsmiljöerna på den Halländska delen har rustats upp dvs. Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd. Projektet syftar till att skapa attraktiva boendemiljöer, etableringsmöjligheter och därmed skapa ökat resande och ökad kostnadstäckningsgrad. Projektet kommer att bidra med ökat analysunderlag för det långsiktiga beslutet om HNJ-banan. Projektet ger även mer tid för att analysera de osäkerheter som finns idag; banans betydelse för näringslivets transporter och hur en framtida höghastighetsstation i Värnamo kan påverka persontrafiken på HNJ-banan. Testperioden utvärderas kontinuerligt mot upprättat Avtal. Hittills i projektet har inte målet om kostnadstäckningsgrad nåtts.

Infrastrukturella behov

Testperioden som beskrivs ovan förutsätter att staten genom Trafikverket sköter banans drift, underhåll och reinvesteringar. Godstrafik kommer fortsatt att trafikera banan och det är viktigt att denna funktion upprätthålls

7. Samplanering och ansvarsfördelning

Detta kapitel beskriver vikten av samverkan och samplanering mellan aktörer och deras olika roller i arbetet för att skapa en hållbar kollektivtrafik.

7.1 Attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

Kollektivtrafikmyndigheten i Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samplanering mellan olika aktörer framförallt med Hallands kommuner och Trafikverket men även angränsande regioner och kommuner.

Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger ihop, är viktigt att fokusera på.

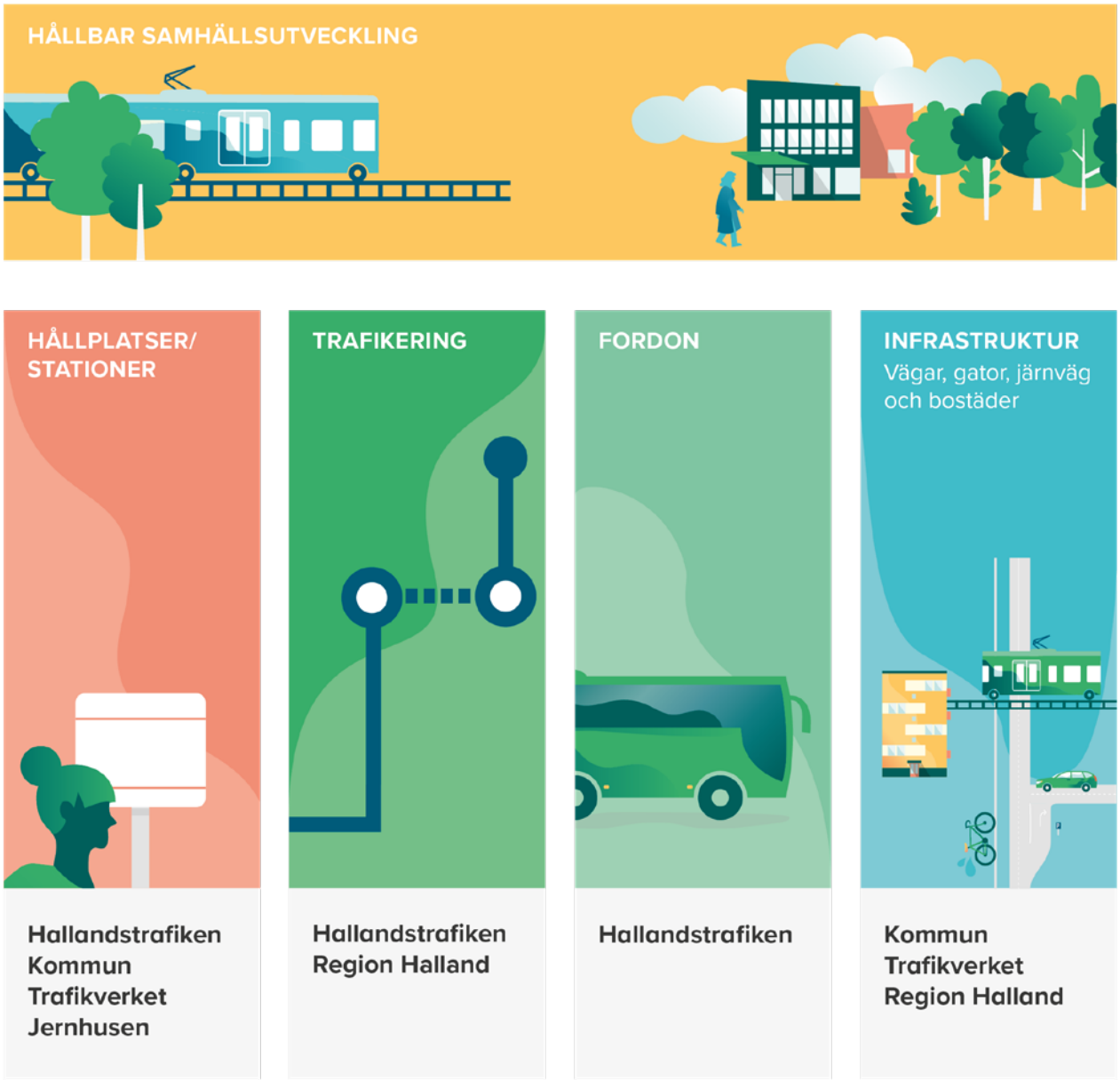
Framgångsfaktorer som identifierats är att kombinera ”hårda åtgärder” med ”mjuka åtgärder”. ”Hårda åtgärder” kan ses som den traditionella kollektivtrafikutvecklingen med linjeomläggningar, utbudsökningar med flera åtgärder. Mjuka åtgärder handlar om marknads-och informationsinsatser. Dessa två åtgärdstyper ska knytas samman och vara en naturlig del av kollektivtrafikplaneringen i Halland vilket beskrivs i modellen med utvecklingsprinciper för kollektivtrafiken.[3]

7.2 Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. En ökad tillväxt ger ett ökat resbehov vilket gör att en satsning på utbudet av kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med insatser där flera aktörer har rådighet. Insatser som kollektivtrafikmyndigheten ser som särskilt viktiga handlar om att göra förbättringar för resenärens hela resa, från dörr till dörr. Det innefattar utveckling av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter men också insatser för att öka möjligheten att ta sig med gång och cykel till och från hållplatser och bytespunkter. En annan insats är att ytterligare förbättra byte mellan olika trafikslag vilket kan handla om att bygga fler pendlarparkeringar, digitala lösningar eller att arbeta för ett sömlöst resande där biljettsystemet inte påverkar resenären. Insatser och åtgärder med inriktning mot att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden är fortsatt viktiga att arbeta med i bred samverkan. Det kan bidra till att nya resenärer börjar använda kollektivtrafiken och att marknadsandelen ökar. Insatser som främjar hållbart resande handlar också om att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk. När det byggs bostäder i kollektivtrafiknära lägen höjs ofta bostadsområdets attraktivitet. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket kan motivera ytterligare satsningar i kollektivtrafiksystemet.

[3] Se kap 4.

7.3 Ansvarsfördelning och samverkan



I kollektivtrafiksystemet är det många aktörer med olika uppdrag. För att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik krävs därför gemensamma insatser utifrån respektive aktörs ansvarsfördelning.

Kopplat till Infrastruktur och vägar, kan det också vara vägföreningar/samfällighetsföreningar som är väghållare.

7.4 Hållplatser och stationer

Utveckling av bytespunkter och pendlarparkeringar kan möjliggöra att fler använder kollektivtrafiken för en del av sin resa. Västkustbanans upptagningsområde kan till exempel utvecklas vidare och nå områden som inte har underlag för en anslutande kollektivtrafik om möjligheterna är goda för att ansluta med bil. Genom samplanering mellan bebyggelse-,infrastruktur- och kollektivtrafikplanering kan planeringen av dessa platser bidra till att skapa bättre förutsättningar för att använda och kombinera gång, cykel, bil och kollektivtrafik. Region Hallands avsätter medel i den regionala infrastrukturplanen för att stimulera och medverka till att hållplatser kan byggas ut. Grundregeln är att väghållaren, kommunen eller staten, ansvarar för markanläggningar och kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anordningar för resenärerna. I Hallandstrafiken hållplatshandbok beskrivs hur kostnadsansvaret fördelas mellan Region Halland och kommunerna.

När kommunen är väghållare ansvarar den för markanläggningar och ytor för fordon, gående och cyklister. Region Halland ansvarar, genom Hallandstrafiken, för väderskydd, information och servicefunktioner för resenärerna. Utformning, design, placering med mera ska följa Hallandstrafikens riktlinjer. I Kungsbacka gäller Västtrafiks riktlinjer för utformning av hållplatsutrustning.

7.5 Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på större bytespunkter är viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken. Ansvaret för denna del av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Halland och kommunerna.

Staten har ansvar för investeringar på statliga vägar och järnvägar. Regionen har stort inflytande över de regionala investeringarna genom att regionen upprättar förslag till regional infrastrukturplan. I den regionala planen finns medel avsatta för investeringar i kollektivtrafiken.

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

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

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

7.6 Samhällsutveckling

Stadsbusstrafiken är en viktig del i den totala reskedjan. Fler och fler pendlar mellan stationsorter. Att få fler att använda kollektivtrafiken istället för bilen, avlastar de centrala delarna av städerna där det tidvis finns problem med trängsel. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvaliteterna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. Ökad framkomlighet och prioritet i stadsrummet är en identifierad framgångsfaktor för utvecklingen av framtida kollektivtrafik. Gemensamt för busstrafiken som trafikerar i städernas centrala delar är att medelhastigheten är låg och därmed blir kollektivtrafikens fördelar gentemot bilen inte så stora som de skulle behöva vara. Att medelhastigheten är låg indikerar att busstrafiken behöver ges högre prioritet i vägnätet, det vill säga framkomligheten skulle behöva förbättras för att punktlighet ska kunna garanteras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas. Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln. Satsar kommunerna på framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken i staden kan ytterligare satsningar på kollektivtrafiken ske genom till exempel ökat turutbud och komfort. Det kan leda till att fler ställer bilen och miljön inne i städerna blir bättre med minskat buller och luftföroreningar.

Landsbygd

Arbetet med att identifiera kollektivtrafikstråken bygger bland annat på kommunernas översiktsplaner. Vissa kommuner anger tätorter där det är viktigt att upprätthålla ett visst utbud av offentlig och kommersiell service, så kallade serviceorter eller utvecklingsorter. Många av de utpekade tätorterna är sådana som framöver kommer att växa. Merparten av dessa tätorter ligger i kollektivtrafiksstråk, dock inte alla. De tätorter som ligger i kollektivtrafikstråken kommer att trafikeras med kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose studie- och arbetspendling.

En viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att sänka restiden. Att prioritera en minskad restid kan för regionbussarna innebära att ett mindre antal hållplatser trafikeras. Istället för att köra runt i tätorten och hämta upp resenärer kan det bli aktuellt att angöra en större hållplats inne i eller i utkanten av tätorten. Det är viktigt att skapa bra gång- och cykelvägar fram till denna hållplats och att erbjuda goda parkeringsmöjligheter för såväl cykel som bil. Att skapa större bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka dessa tätorters attraktivitet. Genom att koppla ihop utbygganden av dessa bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i tätorterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumet i tätorten. En avvägning måste dock göras mellan hög reshastighet och närhet till hållplats. Det finns behov av att tillsammans med kommunerna ytterligare belysa stråken genom att precisera och renodla linjedragningar för regionbussar på landsbygden. Människors förväntan att kunna tillgodose vardaglig service i samband med resan ökar. Det innebär att framtidens resecentra och större bytespunkter bör förses med ytor för olika typer av service.

7.7 Attraktiv busstrafik – trafikering och fordon

För att skapa en attraktiv busstrafik för resenärerna finns det ett antal parametrar som är särskilt viktiga att beakta: avgångstider, restider, pålitlighet och enkelhet. En god turtäthet skapar flexibilitet och innebär att kollektivtrafiken kan användas för pendling till arbete och studier, men det är även viktigt att trafiken trafikerar under stora delar av dygnet. Restiderna får inte vara för långa jämfört med en bilresa och systemet behöver vara pålitligt och lätt att ta till sig.

Regionbusstrafik

I de regionala kollektivtrafikstråken kan regionbusstrafiken utvecklas ytterligare. Ett alternativ för att höja regionbusstrafikens konkurrenskraft är att trafikera med snabbare expressturer eller renodlade expresslinjer. Regional BRT (Bus rapid transport) är ett högklassigt bussystem som kännetecknas av hög framkomlighet, god komfort, tydlighet och egen identitet samt med strukturbildande funktion. För att åstadkomma ett sådant bussystem krävs en kombination av ett flertal faktorer.

Busslinjen bör utformas så rakt och gent som möjligt för att hålla nere restiden vilket är en viktig faktor för att locka resenärer. En gen och rak linjeträckning skapar också en god komfort ombord på bussen med få krängningar och sidoförflyttningar. För att ytterligare hålla nere restiden krävs relativt få stopp längs sträckan, det vill säga oftast enbart ett stopp per ort. Restiden påverkas också av vägarnas utformning och hur god framkomligheten är, därför kan olika typer av prioriteringsåtgärder vara nödvändigt, framförallt i tätorterna. Fordonet ska erbjuda goda sittmöjligheter med hög komfort genom bland annat breda säten och generösa benutrymme.

Hållplatserna ska ha en god standard med bra väntmöjligheter och med möjlighet att parkera cykel eller bil i anslutning till hållplatsen. Hållplatsens attraktivitet kan också stärkas av den omgivande miljön och bebyggelsen och det är också viktigt att skapa goda anslutningar till och från hållplatsen. Genom hållplatsens utformning och dess höga standard marknadsförs busstrafiken på ett positivt sätt. En hållplats av denna typ beskrivs närmare i kapitel 4, ”Bytespunkt med utökad resenärsservice”.

Stadsbusstrafik

För de lokala kollektivtrafikstråken som klassificeras som mycket starka kan det vara aktuellt att införa nya trafikeringskoncept. Inspiration för nya trafikeringskoncept kan hämtas från ett så kallat BRT-system (Bus Rapid Transit). BRT är ett helhetskoncept för högkvalitativ och kapacitetsstark kollektivtrafik med attraktiva bussar. För ett lyckat BRT-system är framkomligheten, fordonen och infrastrukturen viktigt likväl som designen och detaljutformningar som till exempel insteg från hållplatsen. Även utvecklingen av linjerna i de starka kollektivtrafikstråken kan inspireras av BRT.

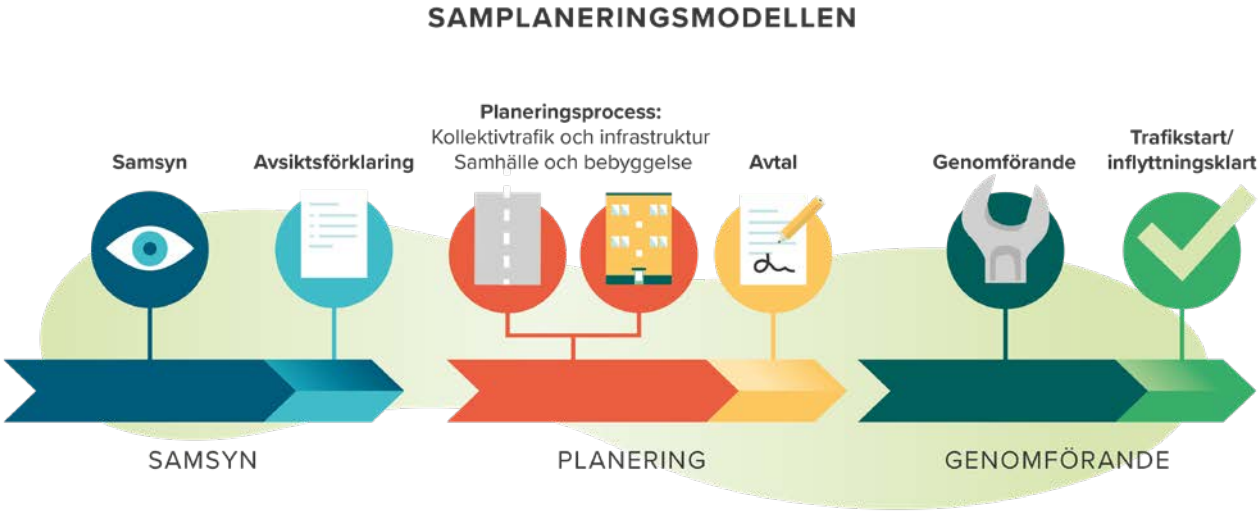
BRT-systemet kännetecknas av gena linjeträckningar vilket ger en mjuk färd. Körvägen ska vara jämn och väl synlig i stadsmiljön. För att möjliggöra korta restider och ostörd färd är det vikt att bussen ges prioritet genom exempelvis signalljusreglering och busskörfält. Det är också av vikt att turtätheten är hög under stora delar av dygnet. Hållplatserna ska

hålla en hög standard med till exempel cykelparkering och realtidsinformation. En förutsättning är att hållplatserna har goda kopplingar till gång och cykel. Själva fordonet kan vara av en annan typ för att på sätt skapa en egen identitet och varumärke. För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv busstrafik i staden krävs att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön vilket kräver ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland.

7.8 Samplaneringsmodellen

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser: samsyn, planering och genomförande/byggande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen. I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen. Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.



8. Särskild kollektivtrafik

Detta kapitel beskriver den särskilda kollektivtrafikens förutsättningar samt strategier och målsättningar.

Den särskilda kollektivtrafiken erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet till skillnad från den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla. I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av särskild kollektivtrafik. Den särskilda kollektivtrafiken utförs med anropsstyrd trafik eller särskilt arrangerade linjer såsom skolbuss- och sjukreselinjer. Gemensamt för den särskilda kollektivtrafiken är att det är olika uppdragsgivare och kostnadsbärare men att samordning och samplanering sker inom respektive trafikslag vilket beskrivs nedan under varje område.

Den särskilda kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt, men med hänsyn till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning. Särskild Kollektivtrafik är Region Hallands benämning på det som på nationellt plan kallas Särskilda persontransporter.

8.1 Färdtjänst

Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst. Färdtjänst ska enligt färdtjänstlagen ses som en form av kollektivtrafik. Under 2018 utfärdades 31 färdtjänsttillstånd per 1000 invånare i Sverige, i Halland utfärdades 29 färdtjänsttillstånd per 1000 invånare. Riktlinjerna är att en resa som kan ske med den allmänna kollektivtrafiken ska ske med den allmänna kollektivtrafiken och att en resa ska samordnas när så är möjligt.

Myndighetsutövningen och utföranden av färdtjänst, riksfärdtjänst och länsfärdtjänst har av Halland läns samtliga kommuner beslutat överlämna ansvaret till Region Halland, undantaget myndighetsutövningen i Kungsbacka kommun. Regionfullmäktige beslutar om regelverket för färdtjänst. Tillämpningsanvisningarna och egenavgifterna för färdtjänsten beslutas av respektive kommun och egenavgiften är kopplade till taxan för den allmänna kollektivtrafiken. För att resenären ska kunna använda färdtjänst krävs ett individuellt beslut och dessa beslut fattas, förutom i Kungsbacka, av Region Halland. Innehållet i besluten används av beställningscentralen när resenären gör sin resebeställning och i detta beslut framgår om resenären har särskilda behov. Det kan till exempel framgå om resenären enbart kan sitta fram i fordonet eller om det finns restriktioner för samåkning.

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

Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför länsfärdtjänstområdet. Dessa utförs primärt med allmän kollektivtrafik och efter särskild prövning.

- Färdtjänst kompenserar inte brist på allmänna kommunikationer.
- En resa som kan ske med den allmänna kollektivtrafiken ska ske med den allmänna kollektivtrafiken.
- Riktlinjer och tillämpningar ska så långt det är möjligt anpassas till kollektivtrafiken.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med andra färdtjänstresor men även med sjukresor och skolskjutsar.

8.2 Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. För sjukresor finns ett särskilt regelverk om vilket Regionstyrelsen beslutar. Ungefär

10–12 procent av alla vårdbesök ger upphov till en sjukresa. Utgångspunkten för en sjukresa är att den ska utföras med det för samhället billigaste färdsättet. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

- Region Halland har som mål att minst 30 procent av alla sjukresor över kommungränsen sker med sjukreselinjen.
- Fler resor bör ske inom den allmänna kollektivtrafiken.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med andra sjukresor men även med färdtjänst och skolskjutsar.

8.3 Skolskjutstrafik

Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen. Det finns även möjlighet för elever att bli berättigade skolskjuts till annan skola, såväl privata som offentliga, än den kommunen har placerat eleven om skolskjutsen kan ske utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter. Kommunen är huvudman för skolan och står för hela kostnaden. Kommunen är därmed skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Myndighetsutövningen, beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation utan det är kommunens angelägenhet. Det finns stöd i kollektivtrafiklagen (2010:1065) för kommunen att överlåta upphandling och samordning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

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

- Samordning ska ske med den allmänna kollektivtrafiken.
- Regelverk och riktlinjer ska så långt det är möjligt utformas gemensamt.
- Resorna samordnas när så är möjligt både med allmän kollektivtrafik men även med andra skolskjutsresor samt färdtjänst och sjukresor.

8.4 Strategier och målsättningar

Den särskilda kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Samverkansavtal och riktlinjer ser olika ut men den gemensamma nämnaren är fokus på den tjänst som ska levereras och under vilka förutsättningar. Samverkan mellan de olika parterna, kostnadsbärare och utförare, är ett viktigt inslag för att nå en ökad förståelse kring den komplexa process som styr verksamheten och driver kostnader. Denna samverkan är viktig för att gemensamt identifiera dessa faktorer och möjliga åtgärder för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Särskilt viktigt är det att samverka när förändringar sker gällande regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten för att uppnå en god samplanering och samordning av resorna.

ÖVERGRIPANDE STRATEGIER GÄLLANDE DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN

- Säkra samhällstjänsterna inom den särskilda kollektivtrafiken med fokus på långsiktig social- och ekonomisk hållbarhet.
- Utveckla former för samverkan och samplanering mellan den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken till exempel utvecklad Närtrafik och Öppna upp skolskjutsar.

Målbild Särskild kollektivtrafik

Det är även viktigt inom den särskilda kollektivtrafiken att ha en formell målbild förutom de övergripande strategierna som beskrivs ovan hur uppdragen ska utföras. Denna målbild kan sammanfattas med att med kundfokus arrangera en trygg, säker och kostnadseffektiv särskild kollektivtrafik.

-Trygghet

Inom all kollektivtrafik är trygghet en viktig faktor. Trygghet kan beskrivas som den upplevelse en resenär har av tjänsten och hur väl den fungerar. Resenärerna inom den särskilda kollektivtrafiken har dock generellt ett större behov av trygghet då olika former av funktionsnedsättning och ålder kräver detta.

-Säkerhet

Till skillnad från trygghet är säkerhet en mer konkret variabel kopplat kravställning och utförandet av tjänsten. Det handlar om att ställa rätt krav på fordon, förare och organisation samt att följa upp denna.

-Kostnadseffektivitet
Att samordna den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken ger goda förutsättningar att kunna öka kostnadseffektiviteten inom de båda trafikslagen. Även att samordna de olika formerna av särskilda kollektivtrafik såsom färdtjänst, sjukresor och skolskjuts ger förutsättningar för en god ekonomisk hållbarhet och på så sätt bibehålla den sociala hållbarheten. Inom Region Halland har denna samordning redan skett i stor grad mellan både den allmänna- och särskilda kollektivtrafiken men även mellan de olika formerna av särskild kollektivtrafik. Ur ett nationellt perspektiv ligger Halland långt före riket och i linje med de utredningar som har gjorts gällande samordning av dessa uppdrag.

Dock så kommer den förväntade demografiska utvecklingen med fler äldre ställa krav på en fortsatt utveckling av olika lösningar för att uppnå en social- och ekonomisk hållbarhet. Detta sker både genom en fortsatt utveckling inom den särskilda kollektivtrafiken men även genom samverkan med den allmänna kollektivtrafiken i syfte att möjliggöra fler resor inom denna.

8.5 Uppföljning och indikatorer särskild kollektivtrafik

RESANDET MED SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK SKA VARA TRYGG, SÄKER OCH KOSTNADSEFFEKTIV			
Nyckeltal	**Metod**	**Vad följs upp**	**Följs upp i/på**
Punktlighet	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Rapporterade avvikelser	Kundärenden / THR	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär gällande förarens bemötande	ANBARO	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär gällande bokning av deras resa	ANBARO	Serviceresor	Kvartalsrapport
Samordningsgrad	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Snittkostnad	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Resandeutveckling	Statistik/PowerBi	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär handlägg-ning	HANBARO	Serviceresor	Kvartalsrapport
Antal FTJ tillstånd	Statistik	Serviceresor	Kvartalsrapport
Nöjd resenär skolskjuts	Skolskjutsbaro	Skolskjuts	Samverkansmöte
Antal skolskjutselever	Statistik	Skolskjuts	Samverkansmöte
Trafikproduktion	Statistik	Skolskjuts	Samverkansmöte
Kostnadsutveckling	Statistik	Skolskjuts	Samverkansmöte
Rapporterade avvikelser	Kundärenden / THR	Skolskjuts	Samverkansmöte

9. Ekonomiska förutsättningar och finansiering

9.1 Samhällsnytta

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

9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken

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

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna (täckningsgraden) har under många år varit god i Halland och år 2019 var den 53,22 % (52,61 % år 2018). Vid en jämförelse mellan länen i Sverige kan konstateras att Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per innevånare. En hög kostnadstäckningsgrad indikerar att utbudet är anpassat till efterfrågan, det vill säga att kollektivtrafiken utförs då flest reser. Det ger även en indikation på att resenärerna är många i förhållande till utbudet.

Kostnadsökningar i den allmänna kollektivtrafiken

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

I samband med att Region Halland övertog ansvaret för kollektivtrafiken förändrades Hallandstrafikens ägarstruktur. I juli 2011 övergick Hallandstrafiken AB från att vara ett bolag ägt av kommunerna och landstinget i Halland till att bli ett bolag ägt helt av Region Halland. I tabellen nedan redovisas kostnadsökningarna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland för åren 2016-2020. Kostnaderna för den upphandlade kollektivtrafiken i Halland har ökat, vilket bland annat beror på ökade priser för fordon, drivmedel och löner samt att det har skett utbudsökningar. I nedan tabell redovisas Region Hallands finansiering av den allmänna kollektivtrafiken.

FINANSIERING AV DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN

2016	402,0 Mkr	2019	474,0 Mkr
2017	438,4 Mkr	2020	490,5 Mkr
2018	458,0 Mkr		

I vilken takt och i vilken omfattning den allmänna kollektivtrafiken i Halland kan byggas ut prövas i samband med Region Hallands årliga budget. Kollektivtrafikplanen, som bland annat beskriver de ekonomiska konsekvenserna av

trafikförändringarna, är en del av Region Hallands budgetprocess. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas därför endast budget för 2020 och inte bedömningar av den ekonomi som krävs för att förverkliga den långsiktiga strategin och ambitionsnivån i programmet.

9.3 Finansiering av den särskilda kollektivtrafiken

Det är kommunerna som finansierar färdtjänst, riksfärdtjänst och skolskjutsar. Region Halland finansierar sjukresorna. I tabellen nedan redovisas kostnaderna för den särskilda kollektivtrafiken mellan åren 2016-2020, i redovisningen inkluderas samtliga kommuner i Halland.

KOSTNAD FÖR DEN SÄRSKILDA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2016-2020

	Färdtjänst	Sjukresor	Skolskjuts
2016	79,2 Mkr	36,9 Mkr	132,9 Mkr
2017	88,8 Mkr	40,5 Mkr	136,3 Mkr
2018	122,7 Mkr	50,5 Mkr	150,5 Mkr
2019	145,1 Mkr	59,4 Mkr	167,7 Mkr
2020	141,7 Mkr	56,3 Mkr	164,0 Mkr (budget)

9.4 Riktlinjer för ekonomin

Region Hallands ekonomiska situation ger vid handen att stora nya åtaganden måste motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och den trafiken ska vara samhällsnyttig. En fortsatt effektivisering av trafiken är nödvändig och utökningar ska ske i enlighet med den övergripande principen i Trafikförsörjningsprogrammet: utbyggnad i starka stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda. Ett ökat resande i de identifierade kollektivtrafikstråken kan bidra till att det är ekonomiskt möjligt för fler resor även i de delar av Halland som har ett mindre befolkningsunderlag. Att arbeta på detta sätt lägger en långsiktigt stabilare grund för kollektivtrafikens utveckling i hela Halland. Mål för ekonomin finns formulerat i kapitel 3 och där framgår att intäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet av kollektivtrafik i Halland sett över en längre tidsperiod.

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

9.5 Allmänna principer för tillköp

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

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

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

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

Riktlinjer för tillköp av trafik och färdbevis

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

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

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

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

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

10. Kommersiell trafik

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

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

10.1 Allmän trafikplikt

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

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

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

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

10.2 Tillgång till infrastruktur

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

10.3 Tillgång till biljett- och betalsystem

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

10.4 Tillgång till informationssystem

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

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

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

Svenska kyrkan

Projektansvarig:
Åse Allberg, Region Halland.

Arbetsgrupp:
Ann Mårtensson, Erik Hansson, Daniel Karlsson, Region Halland. Björn Stenbäck, Hallandstrafiken.

Projektgrupp:
Åse Allberg, Jan Törnell, Region Halland. Daniel Modiggård, Catarina Nyberg, Hallandstrafiken.

Om du vill beställa fler exemplar av denna trycksak, kontakta Broschyrbeställningen
tfn 035-13 48 00 eller beställ via www.regionhalland.se/broschyrer

Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad • regionen@regionhalland.se • www.regionhalland.se

Produktion: Region Halland. Foto: Anders Andersson, Region Halland. Illustrationer: Oh My. Tryck: Ljungbergs, mitand 2020.

Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad
regionen@regionhalland.se • www.regionhalland.se