TeamEngine E-Signing

Plats och tid	Hallandstrafiken AB, Holgersgatan 29, Falkenberg Sammanträdesrum: Digitalt möte via Teams, kl. 13.25-15.00
Beslutande	Gösta Bergenheim (M), ordförande Per Stané Persson (S), vice ordförande Christian Johansson (M) Lovisa Ljungberg (C) Tommy Rydfeldt (L) Lars Gustafsson (KD) Christoffer Johansson (S) Catharina Berghorn (S) Lars Björk (SD)
Övriga deltagare	Andreas Almquist, VD Karin Bernhardt Engström, ekonomichef Daniel Modiggård, trafikchef Kerstin Andersson, sekreterare Helene Bäck, arbetstagarrepresentant, § 39 - 44
Utses att justera	Per Stané Persson
Sekreterare	Kerstin Andersson Paragraf 31 – 44
Justerande	Gösta Bergenheim Per Stané Persson

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: F2B25C11-E575-4EB1-8BDE-024A0192385D. Page 1 of 8.

TeamEngine E-Signing

§ 31

Mötets öppnande

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

§ 32

Val av justerare

Per Stané Persson (S) utses att justera dagens protokoll jämte ordförande Gösta Bergenheim (M).

§ 33

Godkännande av dagordning

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

§ 34

Anmälan om eventuellt jäv

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: F2B25C11-E575-4EB1-8BDE-024A0192385D. Page 2 of 8.

TeamEngine E-Signing

§ 35

VD-rapport

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

VD informerar att lanseringen av det nya biljett- och betalsystemet har en stark koppling till öppningen av bussarnas framdörrar. Halmstad var först ut och öppnade upp framdörrarna redan den 27 februari och samtliga stadsbussar är nu installerade med skyddsglas. Det hela är en laddad fråga, vilket ledde till ett kort skyddsstopp redan första dagen, men även andra delar lyfts bland förarna som att det är för starkt ljus på skärmarna vid förarenheterna.

VD presenterar en prognos som är framtagen på branschnivå för Sverige och ger en samlad bild utifrån tre olika scenarier 2021. Första scenariot är att vi ligger kvar på 47 % i biljettintäkter hela året, scenario 2 där biljettintäkterna ökar till 65 % under andra halvan av året och scenario 3 att intäkterna ökar till 85 % under den sista delen av året.

Bolagets VD presenterar en jämförelse över kostnaden för en enkelbiljett respektive periodbiljett mellan länen i Sverige och hur Halland ligger till.

§ 36

Statistik

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets ekonomichef presenterar försäljningen för februari 2021. Försäljningen innebär ett fortsatt stort tapp med -64 % jämfört med budget 2021 och utfall 2019.

Hallandstrafikens chefsstrateg redovisar måluppfyllelse för januari 2021. Pågående pandemi påverkar kollektivtrafiken kraftigt. Kollektivtrafiken är en viktig samhällsfunktion och Hallandstrafiken upprätthåller kollektivtrafiken i den mån det är möjligt utifrån rådande omständigheter.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: F2B25C11-E575-4EB1-8BDE-024A0192385D. Page 3 of 8.

TeamEngine E-Signing

Marknadsandelen fortsätter minska, i januari till nivå om 11,3 %. Utfallet härleds till pågående pandemi utifrån allmänna råd att undvika kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel.

Trenden för resandet är fortsatt starkt negativ. Vid pandemins start gick resandet ned till nivåer om 45–55 %. Med start i juni ökade resandet till 55–65 % beroende av trafikslag. Från november minskar resandet kraftigt till nivåer om 35–50 % jämfört motsvarande period föregående år (nya lokala råd 3 november).

Punktligheten inom samtliga trafikslag är på höga nivåer. Tågens punktlighet orsakas av färre tåg, färre resenärer och en tidtabell konstruerad med längre restider. Sjukresor/färdtjänst har en punktlighet på 95,9 %.

Beträffande kundernas nöjdhet med senaste resan är 8 av 10 resenärer nöjda, vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten.

§ 37

Öresundståg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens chefsstrateg informerar om aktuell status när det gäller tilläggsavtal 3 och SJ. Just nu pågår en kvalitetsutvärdering avseende etablering SJ.

§ 38

Ekonomisk månadsrapport, februari

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: F2B25C11-E575-4EB1-8BDE-024A0192385D. Page 4 of 8.

TeamEngine E-Signing

Ärendet

Ekonomichefen för Hallandstrafiken AB informerar om aktuell månadsrapport för februari 2021. Utfallet för biljettintäkter ligger 48 mkr under budget, - 68 %.

§ 39

Kollektivtrafikplan 2022

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. återremittera ärendet till ett nytt styrelsemöte

Ärendet

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

§ 40

Upphandling serviceresor

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

- att godkänna redovisade förslag till upphandlingsdokumentation för upphandling Serviceresor 2207

Ärendet

Hallandstrafiken har uppdraget från Region Halland och de Halländska kommunerna att upphandla, planera och administrativt hantera färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Dessa uppdrag samlas inom

TeamEngine Document E-Sign ID: F2B25C11-E575-4EB1-8BDE-024A0192385D. Page 5 of 8.

TeamEngine E-Signing

begreppet Serviceresor där även transporter för den allmänna kollektivtrafiken utförs såsom beställningstrafik och Närtrafik. Dagens trafikavtal kallat NS1807 löper ut den 30 juni 2022 och en ny upphandling behöver utföras.

Gemensamt för Serviceresor är att många resenärer har särskilda behov av service på grund av ålder, funktionsnedsättning eller funktionsvariation. Detta ställer höga kvalitetskrav på bemötande och punktlighet för att utföra dessa typer av uppdrag utan att negativ påverka resenärer eller verksamheter beroende av dessa transporter.

§ 41

Förändrat skolbiljettsortiment

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. ge VD i uppdrag att initiera dialog med kommunerna kring ett nytt skolbiljettsortiment

---

Ärendet

Idag köper kommunerna i Halland (exklusive Kungsbacka) biljetter av Hallandstrafiken till de elever som beviljats skolresor med den allmänna kollektivtrafiken. Hallandstrafiken erbjuder två olika varianter som skiljer sig åt beroende på skolform. Gymnasieskolbiljetten är giltig mellan 04-22 och Grundskolebiljetten mellan 04-17. Båda varianterna gäller under skol-, studie- samt lovdagar under en termin. Biljetterna gäller för resor mellan hem och skola, men kan på grund av den generösa giltighetstiden även användas för resor utanför skoltid, något som utnyttjas frekvent och leder till irritation bland elever/föräldrar som inte är berättigade till skolbiljetter.

§ 42

Anmälningar

Inga handlingar anmäls till mötet.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: F2B25C11-E575-4EB1-8BDE-024A0192385D. Page 6 of 8.

TeamEngine E-Signing

§ 43

Övriga frågor

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa datum för ett extra styrelsemöte till den 14 april klockan 8.00

Ärendet

Med anledning av ytterliga möten som Hallandstrafiken kommer att ha med Regionstyrelsens arbets- och tillväxtutskott gällande Kollektivtrafikplan 2022, så behöver styrelsen boka in ett extra styrelsemöte. Styrelsen diskuterar olika mötesdatum och bestämmer att det kommer att förläggas onsdagen den 14 april klockan 8.00.

§ 44

Mötets avslutande

Ordförande tackar för uppmärksamheten och förklarar mötet avslutat.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: F2B25C11-E575-4EB1-8BDE-024A0192385D. Page 7 of 8.

Hallandstrafiken

Kallelse/Underrättelse, Styrelsemöte
2021-03-18

Beslutsorgan	Styrelsen för Hallandstrafiken AB
Tid	Torsdagen den 25 mars, kl. 13.30
Plats	Hallandstrafikens kansli, Falkenberg, Digitalt möte

Dagordning

1. Mötets öppnande
2. Val av justerare
3. Godkännande av dagordning
4. Anmälan om eventuellt jäv
5. VD-rapport
6. Statistik
   - Försäljning
   - Resande, kundnöjdhet, leverans
7. Öresundståg
8. Ekonomisk månadsrapport, februari
9. Kollektivtrafikplan 2022 Beslutsärende
10. Upphandling serviceresor Beslutsärende
11. Förändrat skolbiljettsortiment Beslutsärende
12. Anmälningar
13. Övriga frågor
14. Mötets avslutande

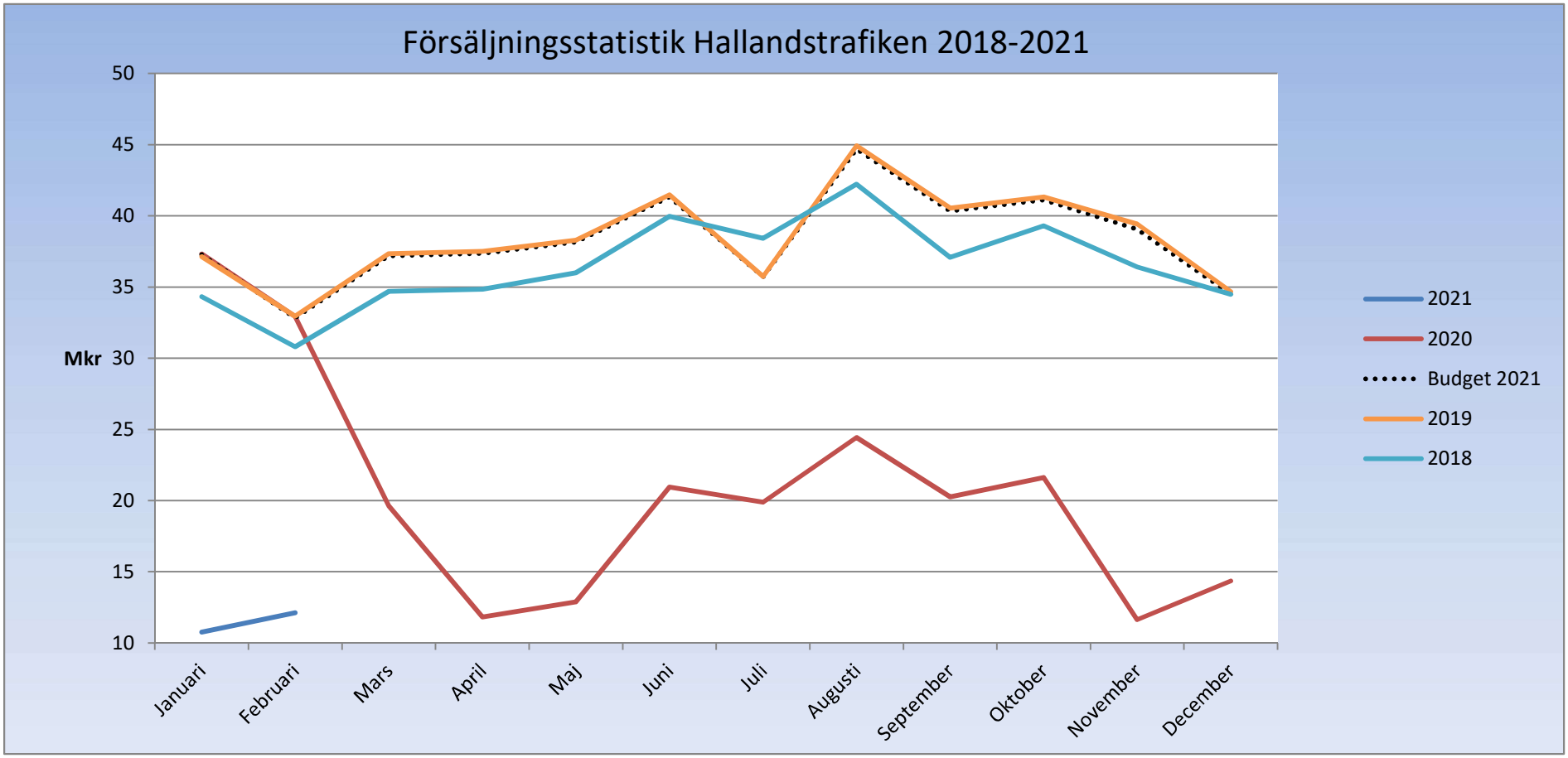
Gösta Bergenheim
Ordförande

Andreas Almquist
VD

Hallandstrafiken

Kallelse/Underrättelse, Styrelsemöte
2021-03-18

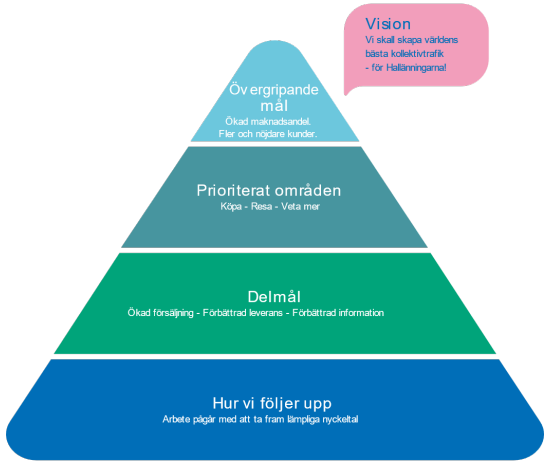
Kerstin Andersson
Sekreterare


Försäljningsstatistik Hallandstrafiken 2018-2021
Mkr
50
45
40
35
30
25
20
15
10
Januari
Februari
Mars
April
Maj
Juni
Juli
Augusti
September
Oktober
November
December
2021
2020
Budget 2021
2019
2018

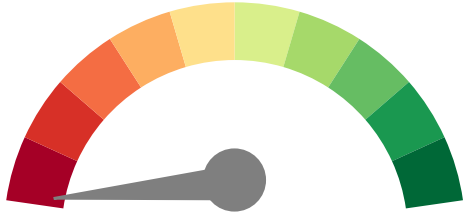
Månadsrapport januari 2021

Hallandstrafiken

Måluppfyllelse - januari 2021

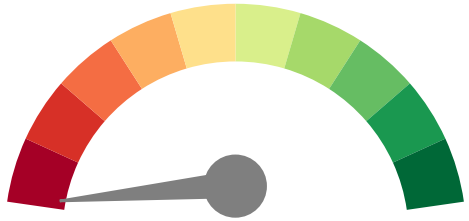


Marknadsandel



Marknadsandelen fortsätter minska , i januari till nivå om 11,3%. Utfallet kan tydligt härledas till pågående pandemi utifrån allmänna råd att undvika kollektivtrafiken till förmån för andra färdmedel.

Resande



Trenden för resandet är fortsatt starkt negativ. Vid pandemins start gick resandet ned till nivåer om 45-55%. Med start juni ökade resandet till 55-65% beroende av trafikslag. Från november minskar resandet kraftigt till nivåer om 35-50% jämfört motsvarande period föregående år (nya lokala råd 3nov).

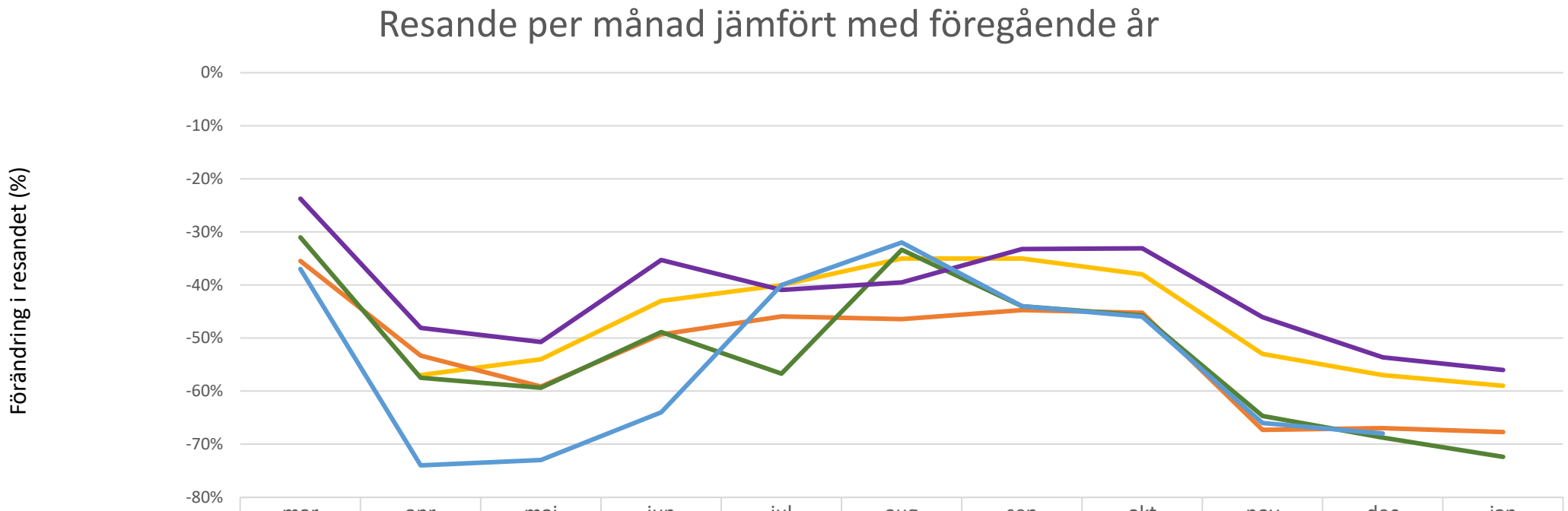
Nöjdhet

Utifrån kundernas nöjdhet med senaste resan är knappt 8 av 10 resenärer nöjda vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten. Nöjdheten är fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild utan tendens till varken positiv eller negativ trend.

Punktlighet

Punktligheten inom samtliga trafikslag är på fortsatt höga nivåer. Tågens punktlighet orsakas av färre tåg, färre resenärer och en tidtabell konstruerad med längre restider. Sjukresor/färdtjänst har en punktlighet på 95,9%.

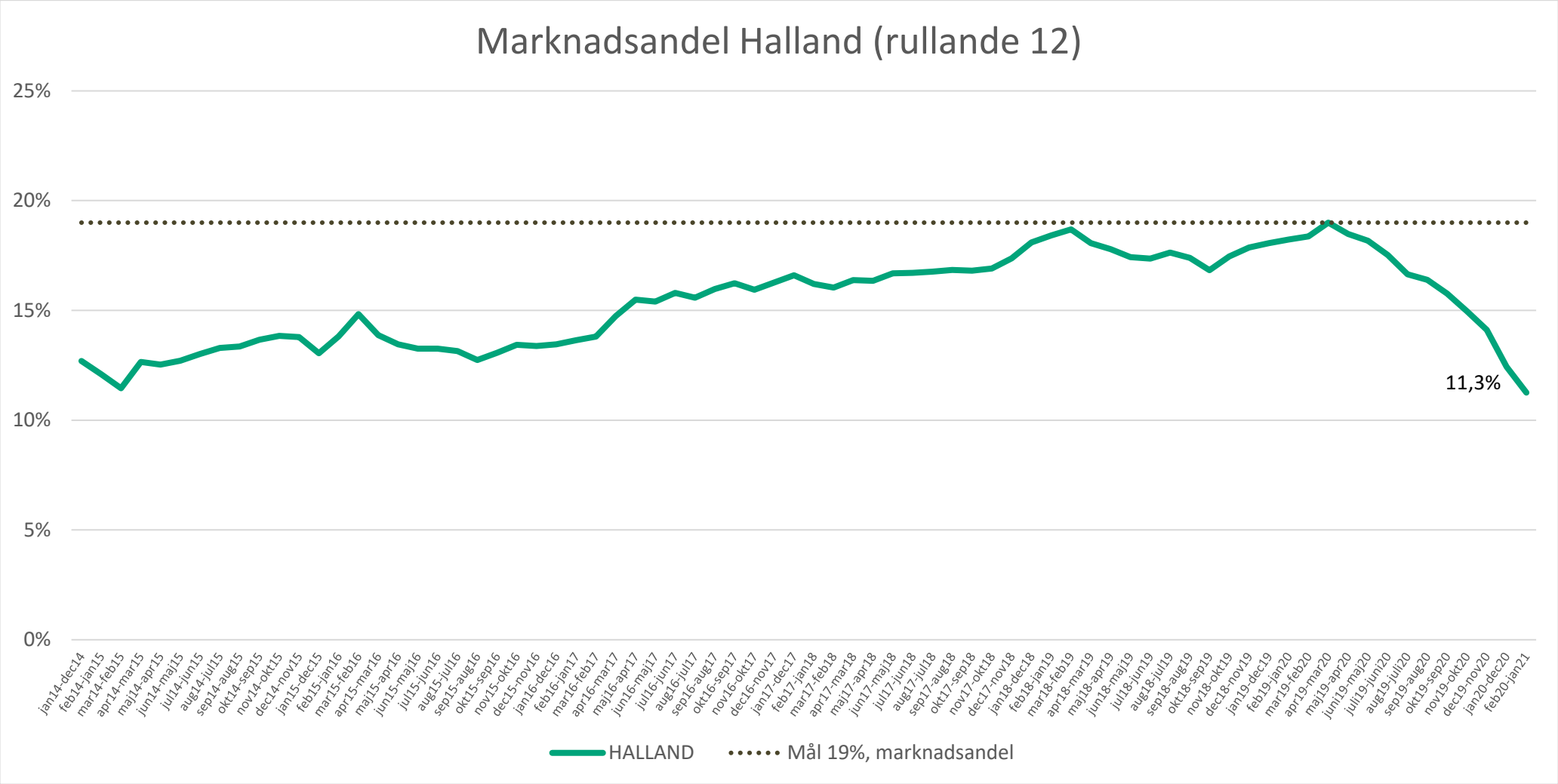
Hallandstrafiken



	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan
Västtåg		-57%	-54%	-43%	-40%	-35%	-35%	-38%	-53%	-57%	-59%
Stadsbuss	-36%	-53%	-59%	-49%	-46%	-46%	-45%	-45%	-67%	-67%	-68%
Regionbuss	-31%	-57%	-59%	-49%	-57%	-33%	-44%	-46%	-65%	-69%	-72%
Pågatåg	-24%	-48%	-51%	-35%	-41%	-40%	-33%	-33%	-46%	-54%	-56%
Öresundståg i Halland	-37%	-74%	-73%	-64%	-40%	-32%	-44%	-46%	-66%	-68%	

Kommentar:
Pågående pandemi slog med full kraft till under andra veckan i mars. Under period mars – maj(v10-22) gick beläggningen ned till 45-55% jmf föregående år. Resandet ökade under sommaren till nivåer om 55-65% för att i september minska till nivåer om 45-55% beroende av trafikslag. Sedan november månad har resandet minskat till nivåer runt 40% av resandet 2019. Sedan tidtabellsskiftet i december 2020 saknas jämförbara siffror för Öresundståg i Halland. Detta till följd av byte av tågoperatör där SJ Öresund använder sig av andra mätpunkter och system för att mäta beläggning ombord än Transdev tidigare gjorde.

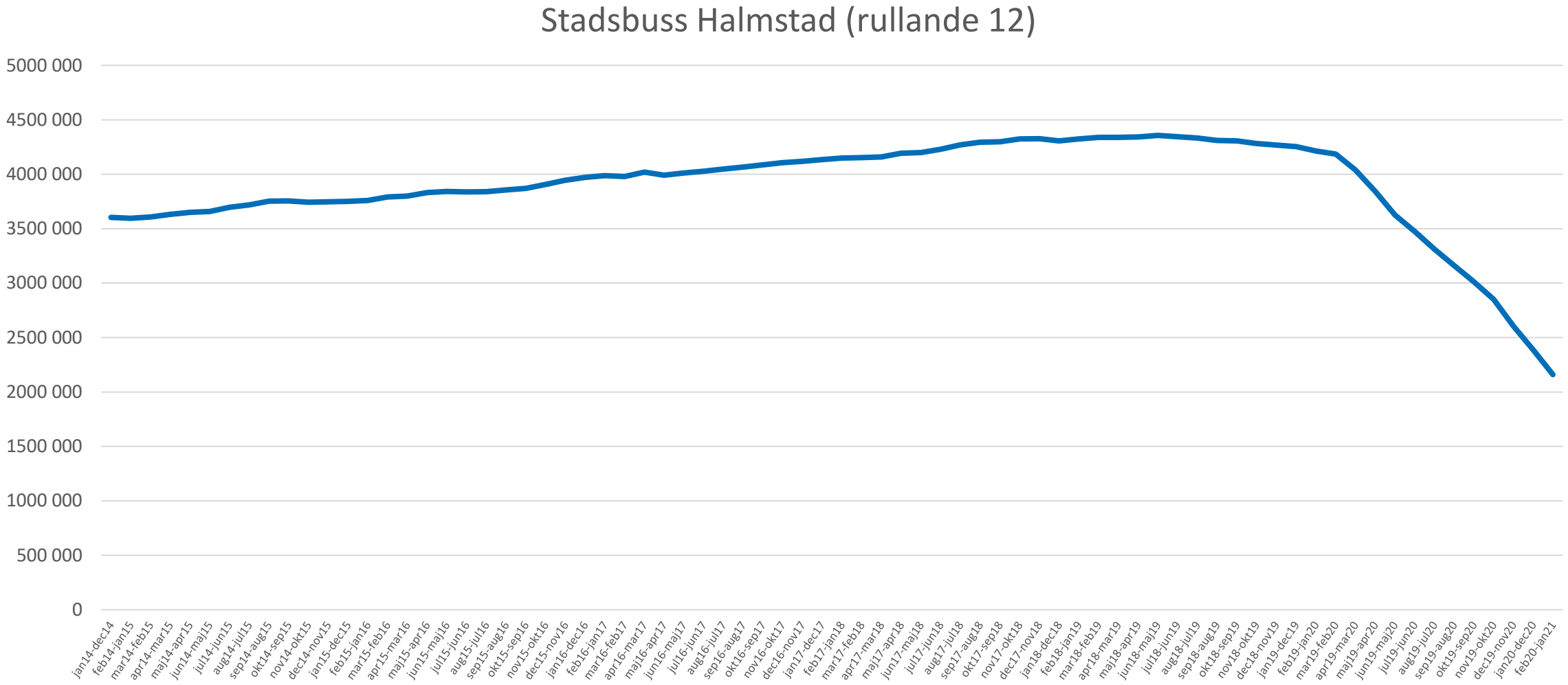
Hallandstrafiken



Kommentar:
Marknadsandelen sjunker kraftigt vilket härleds till pågående pandemi, utfall januari 11,3%.

**Marknadsandelen baseras på Kollektivtrafikbarometern och dess frågor om resvanor. Kollektivtrafikens marknadsandel avser andelen resor med kollektiva färdmedel bland samtliga resor med motordrivna fordon.*

Hallandstrafiken

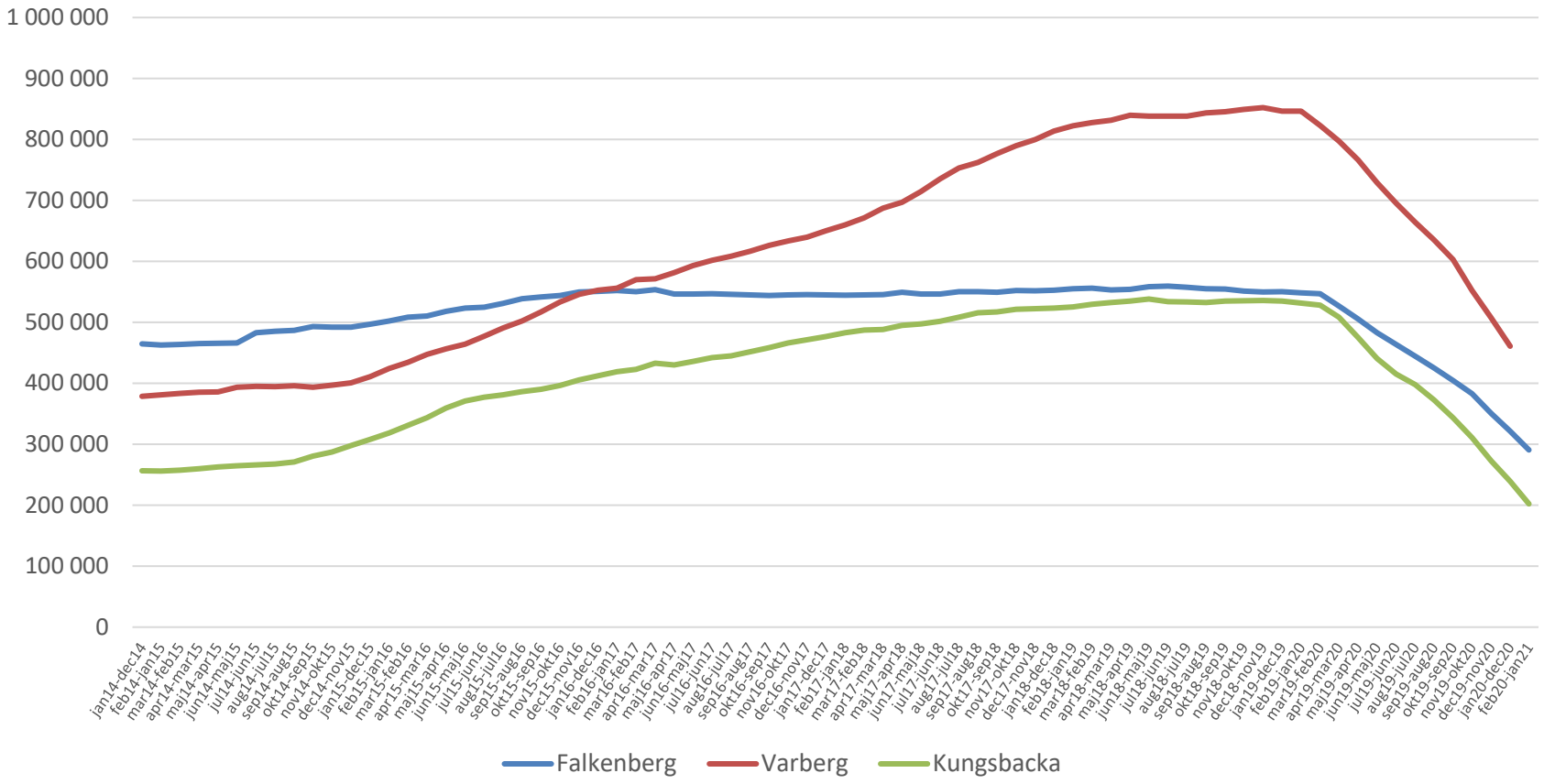


Kommentar:
Vid jämförelse februari 2020 – januari 2021 med föregående år minskar resandet med -48,8%. Effekten av pågående pandemi synliggörs än mer vid rak jämförelse av januari månad där resandet minskar med -66,6%.

Halmstad	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-66,6%
Jmf föregående år (månad/månad)	-66,6%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-48,8%

Hallandstrafiken

Stadsbuss Falkenberg, Varberg, Kungsbacka (rullande 12)



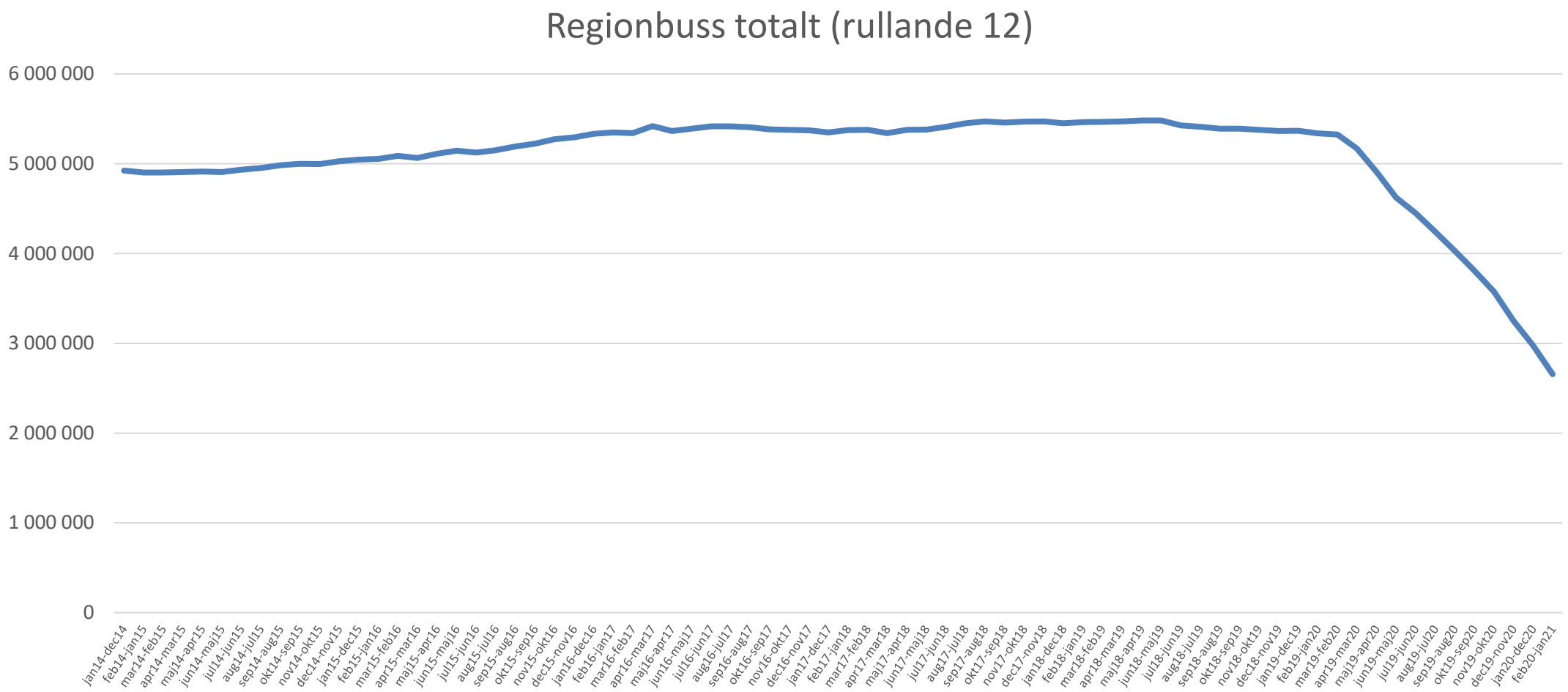
Falkenberg	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-66,7%
Jmf föregående år (månad/månad)	-66,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-47,0%

Varberg	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-66,5%
Jmf föregående år (månad/månad)	-66,5%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-45,5%

Kungsbacka	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-78,7%
Jmf föregående år (månad/månad)	-78,7%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-62,0%

Kommentar:
Resandet minskar kraftigt i såväl Varberg, Falkenberg och Kungsbacka.

Hallandstrafiken

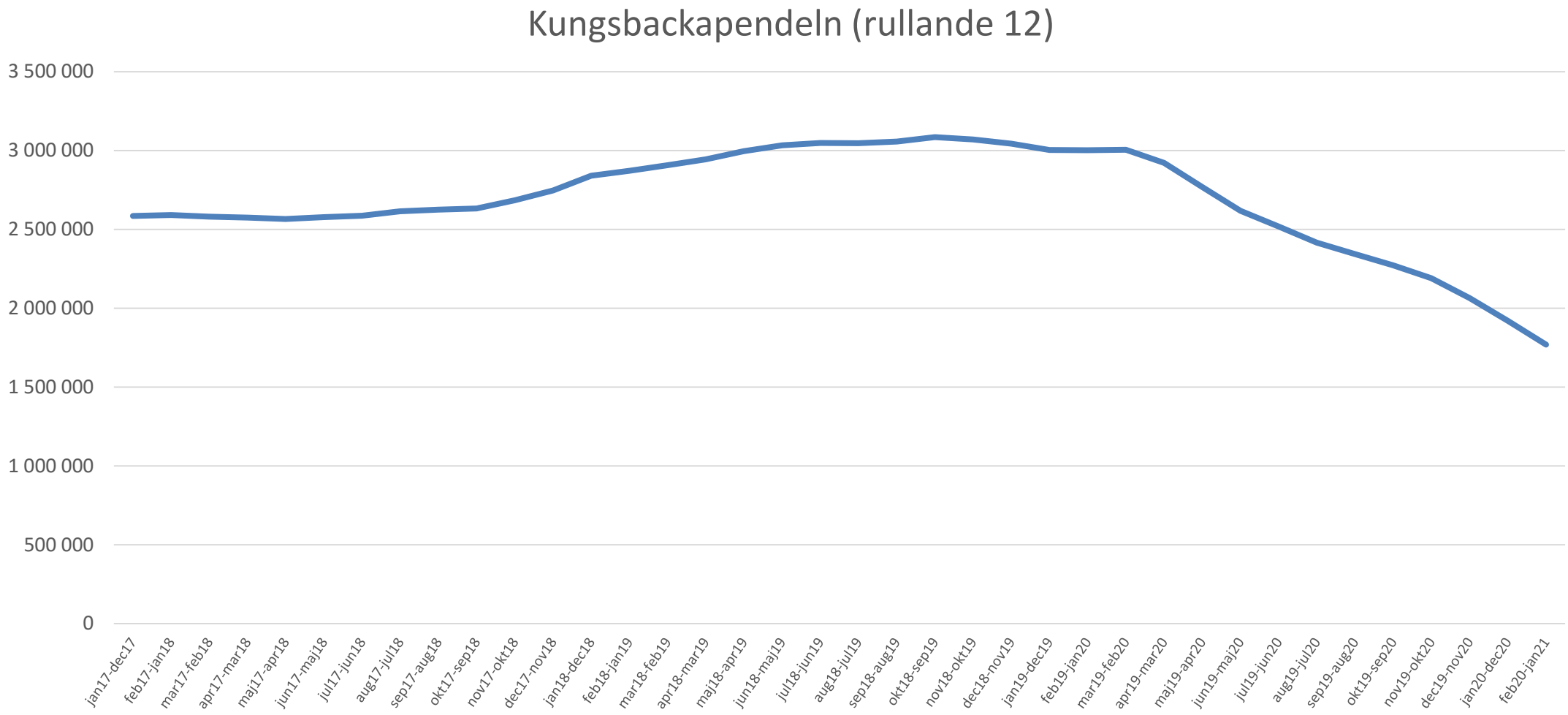


Kommentar:
I regionbusstrafiken ser vi fortsatt en kraftig resandeminskning. Vid jämförelse januari med föregående år har resandet minskat med 72,4 %.

Den justerade tågtidtabellen på Västkustbanan försämrade bytesmöjligheterna mellan tåg och buss för vissa regionbusslinjer under 2020 men effekterna av detta överskuggas till fullo av pågående pandemi.

Regionbuss totalt	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-72,4%
Jmf föregående år (månad/månad)	-72,4%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-50,3%

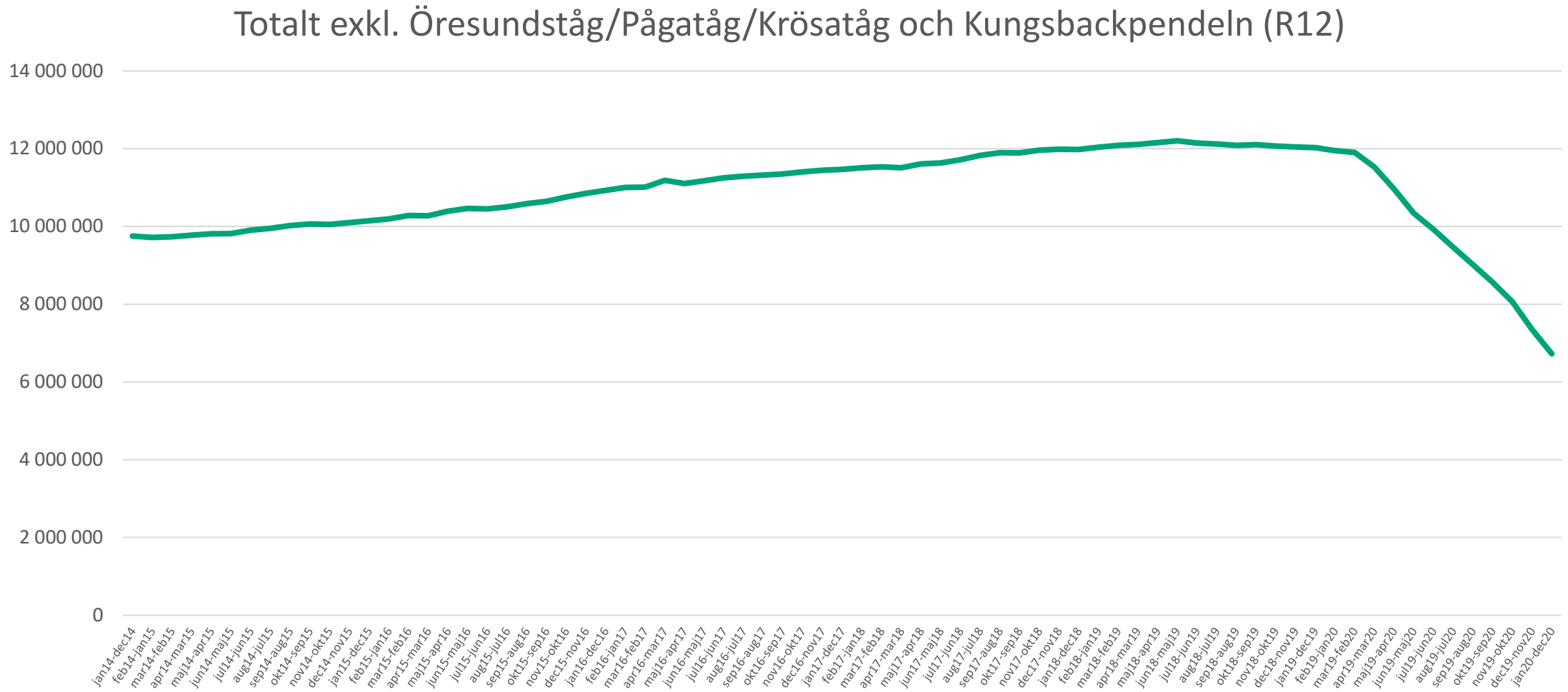
Hallandstrafiken



Kommentar:
Effekten av pågående pandemi synliggörs tydligt vid rak jämförelse januari månad med ett minskat resande om -60%.

Kungsbackapendeln	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-60,2%
Jmf föregående år (månad/månad)	-60,2%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-41,0%

Hallandstrafiken



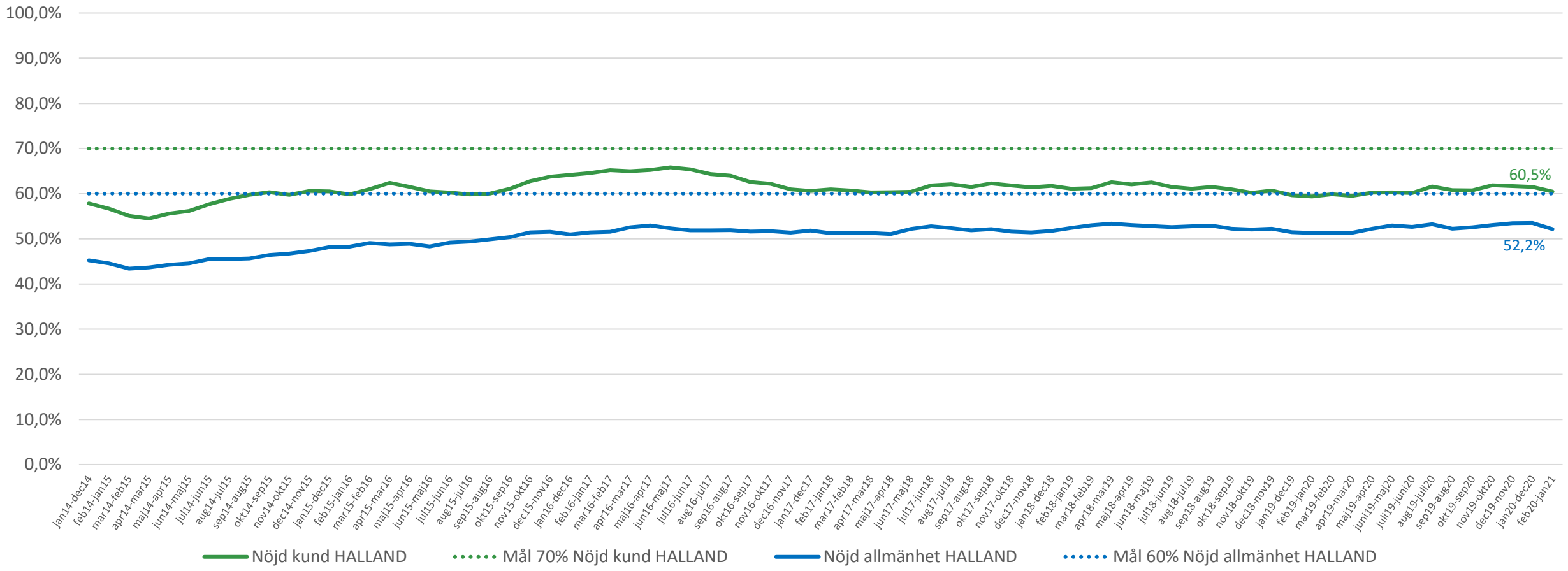
Kommentar:
Effekten av pågående pandemi synliggörs tydligt vid rak jämförelse januari månad där resandet minskar med -69,4%.

Tågplan 2020 bedöms ha försvårat ”hela resan” med kollektivtrafiken under 2020 pga. en mindre attraktiv tågtidtabell. Effekterna av detta överskuggas dock till fullo av pågående pandemi.

Totalt exkl. Ötåg/Ptåg/Ktåg/Kb-pend	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-69,4%
Jmf föregående år (månad/månad)	-69,4%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-49,5%

Hallandstrafiken

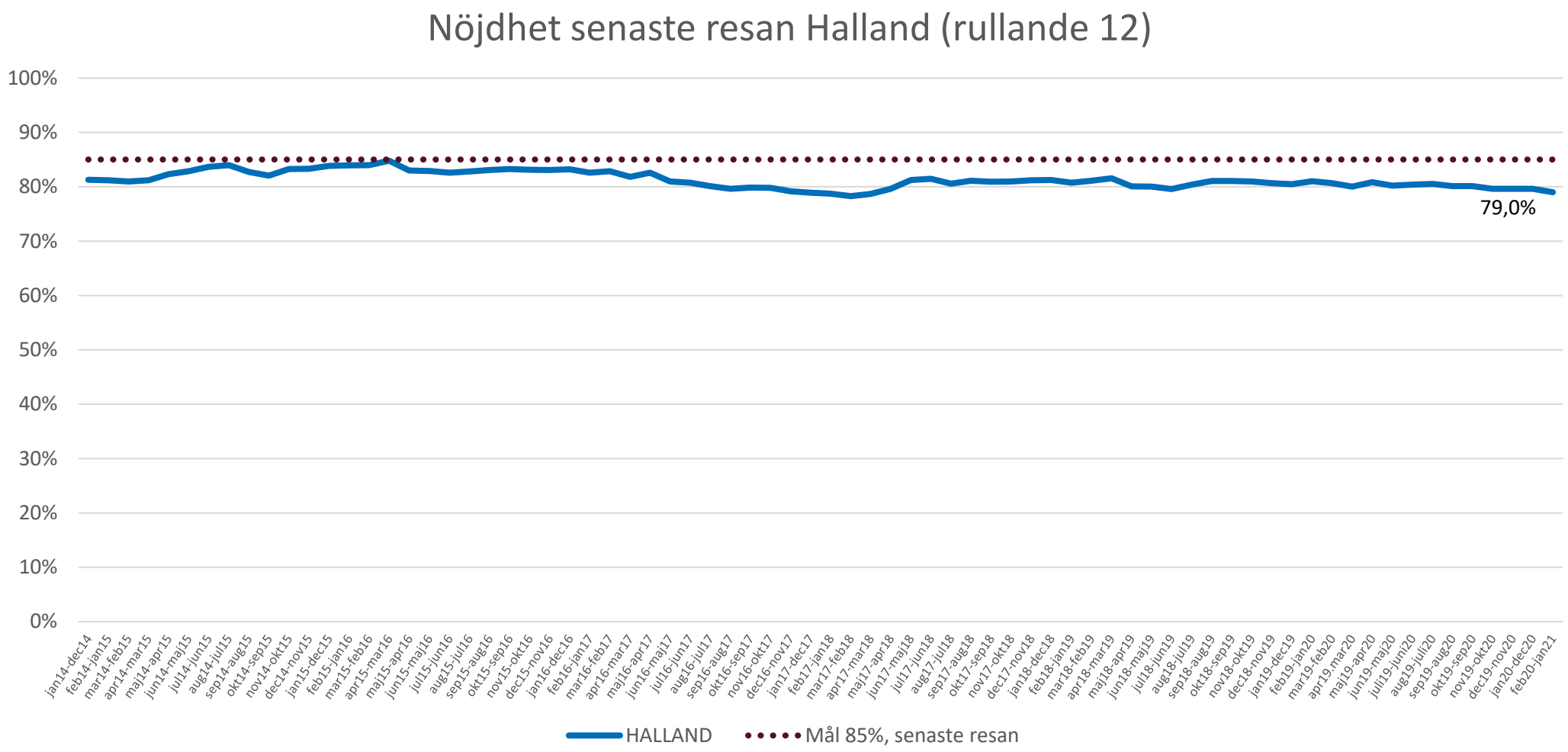
Nöjdhet kund/allmänhet Halland (rullande 12)



Kommentar:
Nöjdheten ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild utan tendens till större upp- eller nedgång.

**Nöjdheten baseras på Kollektivtrafikbarometern. Som kund definieras personer som reser minst varje månad med kollektivtrafiktrafikbolaget. Som allmänhet definieras samtliga svarande, det vill säga både kunder och icke-kunder.*

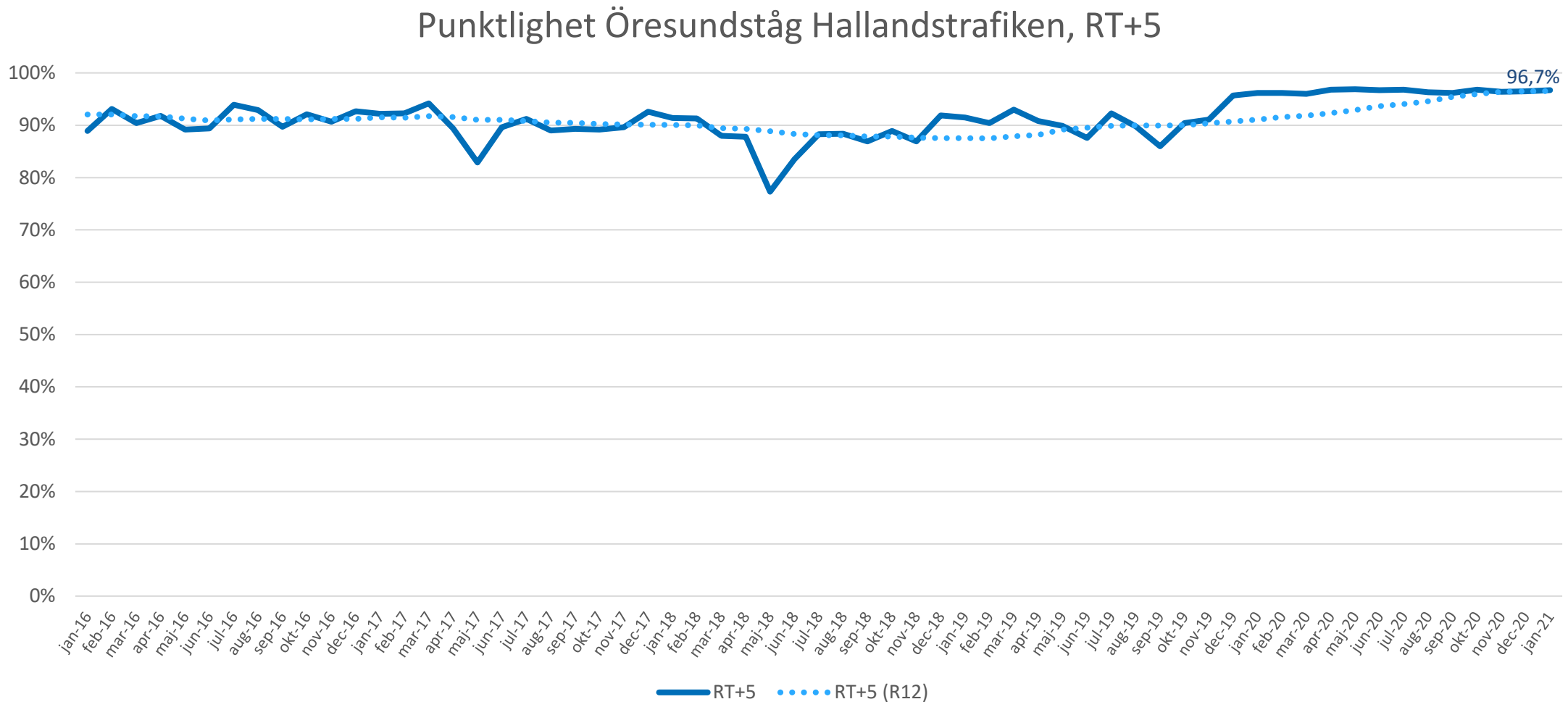
Hallandstrafiken



Kommentar:
Utifrån kundernas nöjdhet med senaste resan ligger denna fortsatt högre än den generella nöjdheten, knappt 8 av 10 resenärer ger kollektivtrafiken ett högt betyg.

**Nöjdheten med senaste resan baseras på Kollektivtrafikbarometern. Nöjdheten avser kunder som reser med bolaget.*

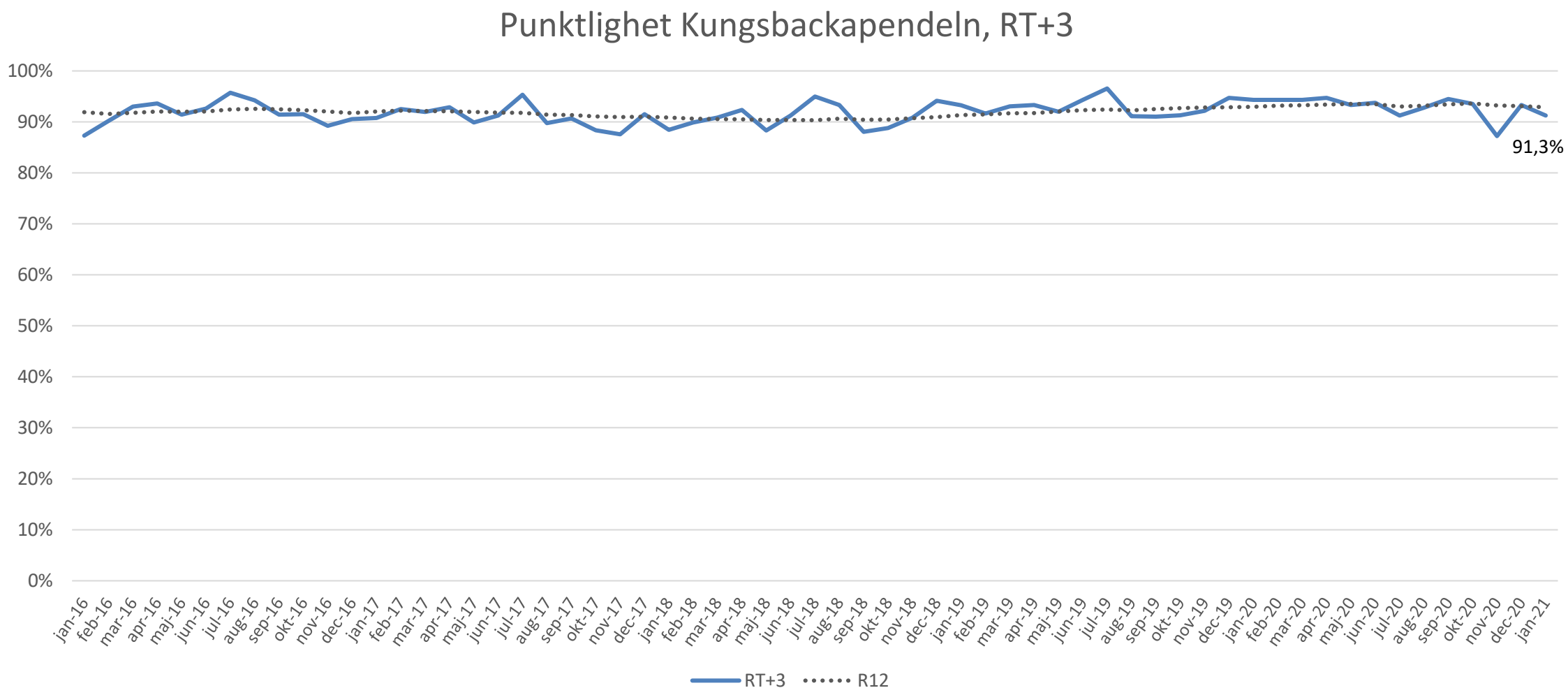
Hallandstrafiken



Kommentar:
Punktligheten på Öresundstågen har sedan tidtabellsskiftet i december 2019 varit mycket god. Trafikverket redovisar samtidigt ett lägre nyttjande av vår järnvägsinfrastruktur under pågående pandemi.

**Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.*

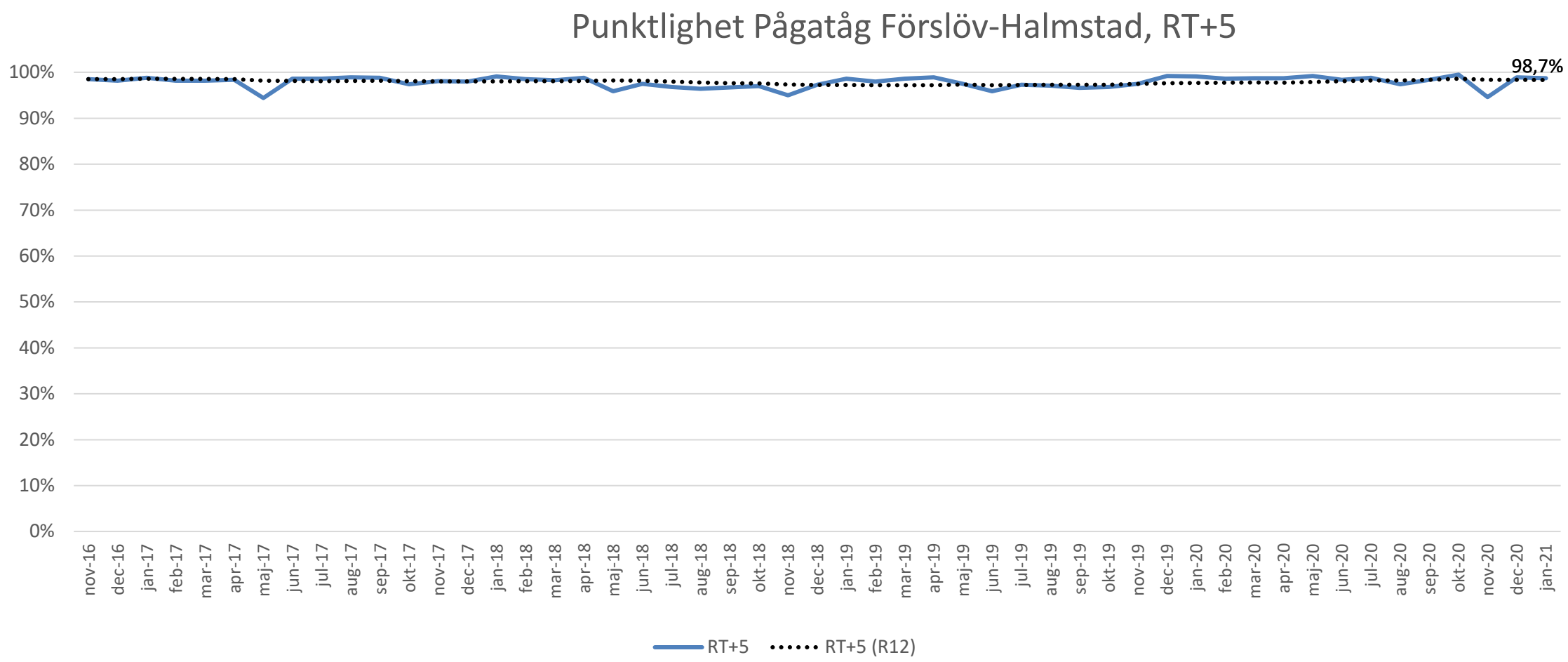
Hallandstrafiken



Kommentar:
Punktligheten för Kungsbackapendeln ligger fortsatt på höga nivåer. Pendelns förutsättningar att avgå i tid har ett starkt beroende av Öresundstågens punktlighet härlett till trångsektorn Kungsbacka in mot Göteborg.

**Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.*

Hallandstrafiken



Kommentar:
Punktligheten inom Pågatågstrafiken påvisar fortsatt höga nivåer, utfall januari 98,7%. En siffra som tydliggör en robust trafikleverans inom Pågatågstrafiken.

**Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.*

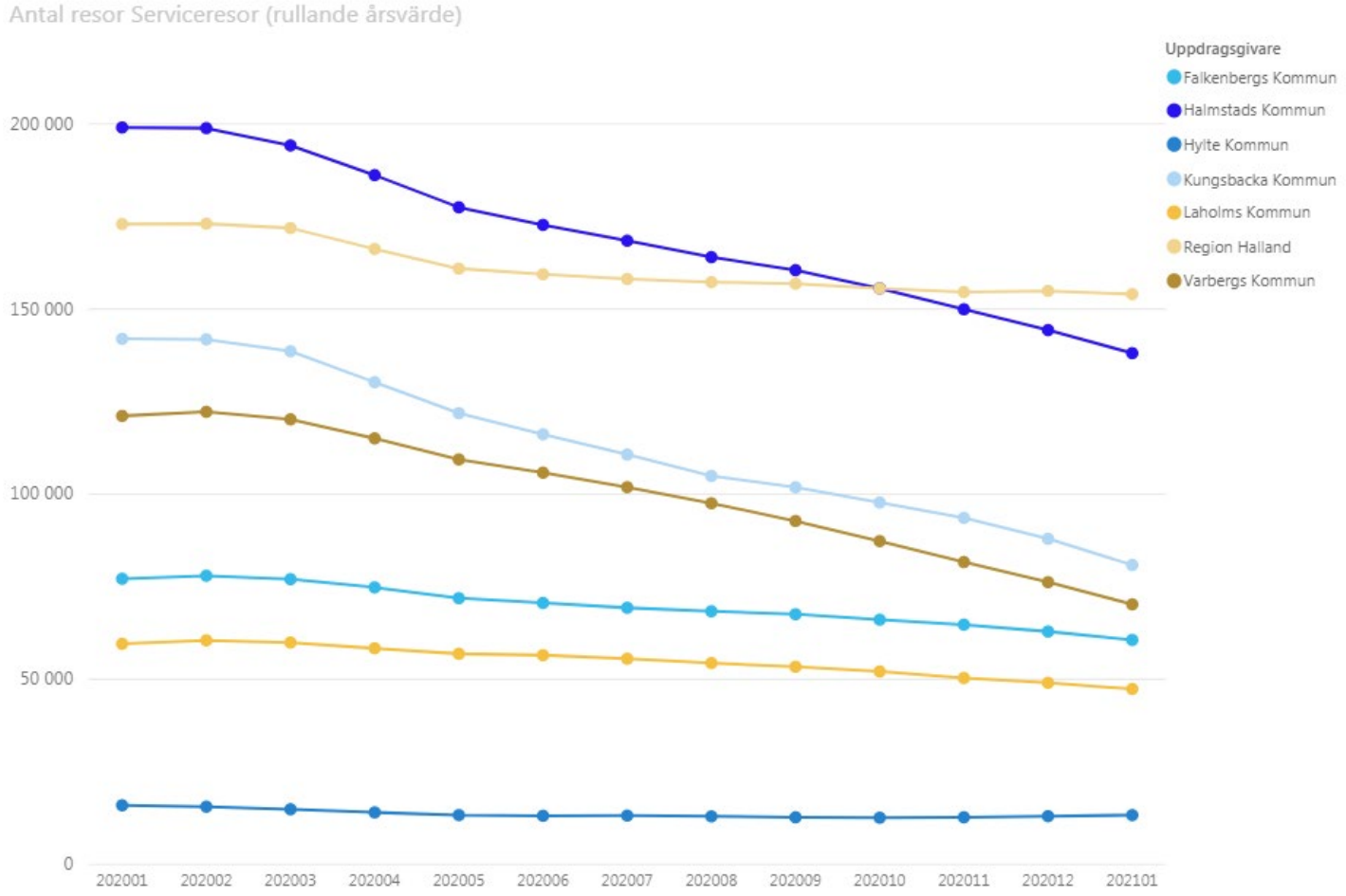
Hallandstrafiken

Punktlighet Serviceresor

Kommentar:
Punktligheten för Hallandstrafikens serviceresor (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts) ligger på en hög nivå under hela mätperioden (över Hallandstrafikens ambition om 95 % punktlighet) och har inte påverkats negativt av pandemin. 95,9 procent av alla resenärer hämtades inom 10 minuter från den planerade tiden under januari månad.

Hallandstrafiken

Resandeutveckling Serviceresor



Kommentar:
Sett till rullande årsvärde kan vi tydligt utläsa effekterna på resandeutvecklingen inom Serviceresor med anledning av Covid-19. I takt med strikta restriktioner som infördes under andra halvan av 2020 för att bromsa smittspridningen minskade även resandet. Skolskjutsen är den kategori av Serviceresor som sedan höstterminen ligger på normala nivåer.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

MÅNADSRAPPORT FEB 2021

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos	Årsbudget 2021
Biljettintäkter	22 301	70 111	-47 809	232 446	459 581
Intäkt anropsstyrd trafik	17 634	18 640	-1 006	211 751	211 720
Intäkter skoltrafik	20 403	20 390	13	122 340	122 340
Övriga rörelseintäkter	18 340	17 475	864	35 424	34 760
SUMMA INTÄKTER	**78 678**	**126 616**	**-47 938**	**601 961**	**828 401**
Trafikkostn Buss/Regiontåg	80 791	87 974	-7 183	537 752	537 843
Trafik/Underhållskostn Ö-tåg	45 713	52 585	-6 872	314 811	315 511
Övriga kostnader	9 681	13 959	-4 278	83 659	83 753
Anropsstyrd trafik	15 100	15 862	-762	192 016	192 016
Skoltrafik	21 162	19 917	1 245	119 500	119 500
Personalkostnader	10 033	10 396	-363	62 014	62 376
SUMMA KOSTNADER	**182 480**	**200 693**	**-18 213**	**1 309 752**	**1 310 999**
Avskrivningar plan	3 367	3 367	0	20 204	20 204
Finansnetto	774	1 000	-225	5 773	5 998
RESULTAT 1	**-107 943**	**-78 444**	**-29 499**	**-733 767**	**-508 800**
Driftbidrag	84 800	84 800	0	508 800	508 800
RESULTAT 2	**-23 143**	**6 356**	**-29 499**	**-224 967**	**0**

Kommentarer utfall/prognos 2021:

Stor osäkerhet i Årsprognosen då den är helt avhängig pandemins utveckling/avtagande.

Beslutsförslag

Datum
2021-03-15

Diarienummer
21-03-15 44380

Hallandstrafiken AB
Daniel Modiggård, Chefsstrateg

Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. tillsända de halländska kommunerna remiss av Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024

Beskrivning av ärendet

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

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Enligt förslag till Kollektivtrafikplan föreslås under 2022 justeringar i utbudet vilket genererar en minskad kostnad om 16,0 miljoner kronor.

Underlag för beslut, bilaga

- Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024, Remissversion 2020-03-25

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård
Chefsstrateg

Hallandstrafiken

Falkenberg
2021-03-25

Samtliga kommuner i Halland

Remiss

Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024

Hallandstrafiken AB översänder Kollektivtrafikplan 2022 med utblick 2023–2024 för yttrande. Kollektivtrafikplanen utgår från fastställda mål och principer i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal framförallt kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektiv-trafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet.

Årets utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pågående pandemi. Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbetet utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Enligt förslag föreslås under 2022 ett minskat trafikutbud om 16,0 miljoner kronor netto. Verksamheten föreslås därmed påbörja sin anpassning till nytt prognostiserat normalläge efter pandemin med lägre resande med tillhörande lägre intäkter. Justeringar i trafikutbudet beaktar verksamhetens huvudsakliga uppdrag i form av arbets- och studiependling samt annat vardagsresande.

När kollektivtrafikplanen skickas ut på remiss är de ekonomiska förutsättningarna för 2022 inte fastställda då ett starkt beroende finns till Region Hallands budgetprocess.

Remissvar skickas med e-post till: registrator@hlt.se med kopia till daniel.modiggard@hlt.se

Svaret ska vara Hallandstrafiken tillhanda senast den 28 maj 2021.

HALLANDSTRAFIKEN AB

Daniel Modiggård
Chefsstrateg

Besöksadress: Holgersgatan 29, 311 34 Falkenberg Postadress: Box 269, 311 23 Falkenberg
Växel: 0346-712 500 Trafikupplysning: 0771-33 10 30 Email: hallandstrafiken@hlt.se

Hallandstrafiken

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2022 MED UTBLICK 2023-2024

REMISSVERSION 2021-03-25

Besö[illegible] Hold[illegible] 31 [illegible] Box [illegible] E[illegible]
[illegible] 07[illegible] [illegible] us[illegible]

Hallandstrafiken

INNEHÅLL

1. Sammanfattning 4
2. Inledning 5
Ett växande Sydvästsverige 5
Hur fungerar kollektivtrafiken i Halland 5
Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 6
Vad är en Kollektivtrafikplan 6
3.Effekter av pandemin 7
Kortsiktiga effekter av pandemin 7
Långsiktiga effekter av pandemin 7
4. Mål för kollektivtrafiken i Halland 8
Övergripande mål 8
Agenda 2030 8
Uppföljning och indikatorer 9
5. Måluppfyllnad 11
Måluppfyllnad 2020 11
Marknadsandel 11
Resande 12
Tågtrafik 13
Stadsbusstrafik 17
Regionbusstrafik 19
Nöjdhet 20
Miljö 21
6. Verksamhetsutveckling - vad vi har gjort 23
Större trafikförändringar under tidsperiod 2015 - 2021 23
Försäljning 24
Marknadsföring, kommunikation och Information 25
Infrastruktur 25
Upphandling av trafik 27
7. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2022-2024 28

Hallandstrafiken

Regionövergripande utmaningar 28
Trafikförändringar 31
Trafikförändringar 2022 31
Trafikförändringar 2023-2024 41
Försäljning 42
Marknadsföring, kommunikation och information 43
Infrastruktur 44
Upphandling av trafik 45
8. Ekonomi 46
Priser 46
9. Särskild kollektivtrafik 47
Skolskjuts 47
Serviceresor 48
10. Bilagor 51
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2019 51
Bilaga 2: Infrastruktur 2020 53
Hållplatser med utökad resenärsservice 53
Tillgänglighetsanpassade hållplatser, exempel 54

Hallandstrafiken

1. SAMMANFATTNING

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal främst kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet. Kollektivtrafikplanen utgör även Hallandstrafikens underlag inom Region Hallands budgetprocess.

Årets utgåva av kollektivtrafikplanen färgas tydligt av pågående pandemi. Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbetet utan risk för trängsel och ökad smittspridning. Efter pandemin kan arbetsmarknadsregionerna behöva vidgas ännu mer, människor kan komma att behöva pendla ännu längre till nya arbetstillfällen. Andra kan komma att behöva studera på andra orter för att bli anställningsbara igen. Samtidigt har pandemin påskyndat samhällets digitala utveckling genom exempelvis distansmöten vilket föräntas påverka hur vi reser framöver.

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Utöver det ska kollektivtrafiken stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet. Nämnda principer har beaktats i de förslag till justeringar av trafikutbudet vilka redovisas i kapitel 7.

Hallandstrafiken

2. INLEDNING

ETT VÄXANDE SYDVÄSTSVERIGE

Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige vilket ställer krav på en välfungerande kollektivtrafik. 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. Utvecklingen före pandemin visar att antalet pendlare över Hallands norra och södra gräns ökar vilket tyder på att arbetsmarknaderna vidgas. En utvecklad kollektivtrafik med tillhörande utbyggd infrastruktur vilket 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. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse, infrastruktur och kollektivtrafikplanering. Med andra ord kräver en attraktiv kollektivtrafik ett långsiktigt åtagande från flera aktörer. 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 stärka integrationen. När satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

HUR FUNGERAR KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND

Enligt den lag om kollektivtrafik som trädde i kraft den 1 januari 2012 ska det i varje län finnas en Regional Kollektivtrafikmyndighet. Ett viktigt syfte med lagen är att skapa bättre samordning mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering samt att skapa ett större politiskt inflytande över de strategiska beslut som fattas om kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndighetens ansvar är regional kollektivtrafik. Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller som sträcker sig över flera län med huvudsyftet att tillgodose resenärernas behov av resor avsedda för arbetspendling eller annat vardagsresande.

I lagen finns det krav på att det i varje län ska finnas ett Regionalt Trafikförsörjningsprogram och det finns även bestämmelser om vad ett sådant program ska innehålla. Programmet ska bland annat omfatta både en långsiktig strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafikens omfattning på kortare sikt. Avvägning ska göras mellan vilken trafik som samhället ska ta ansvar för genom trafikplikt och vilken trafik som ska bedrivas på kommersiell grund. Lagens intention är att förenkla för kommersiella aktörer att komma in på kollektivtrafikmarknaden vilket kan bidra till ett större utbud av kollektivtrafik för invånarna. I och med kollektivtrafiklagen är det fritt för kommersiella aktörer att utföra kollektivtrafik. I rollen som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Halland, vilket innefattar alla buss- och tågtrafik samt närtrafik. Bolaget Hallandstrafiken AB är helägt av Region Halland och har som huvuduppgift att ombesörja den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Via uppdragsavtal har Hallandstrafiken också ansvaret för att upphandla och samordna färdtjänst i de halländska kommunerna, samt sjukresor på uppdrag av Region Halland. På uppdrag av regionen utförs även beställningsmottagning för de angivna resorna förutom färdtjänstresorna i Kungsbacka kommun. Hallandstrafiken utför på uppdrag av kommunerna även planering och samordning av skolskjutstrafik.

Hallandstrafiken

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021-2025

I december 2020 antogs det nu gällande Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland. I trafikförsörjningsprogrammet finns fastställda mål och principer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas i Halland. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från prioriteringar och mål i den Regionala utvecklingsstrategin samt Tillväxtstrategin. Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Huvudstrategin i utvecklingen av kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där det finns goda förutsättningar att öka resandet. En grundläggande princip är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken. 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. Med utgångspunkt i hållbar tillväxt har Tillväxtstrategins prioriteringar formulerats i mer specificerade inriktningar och mål för kollektivtrafiken i Trafikförsörjningsprogrammet.

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 direkta kopplingar till ekonomisk, ekologisk och sociala- hållbarhetsdimensionerna. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Målet om att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30 procent år 2030 kan därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en hållbar utveckling.

VAD ÄR EN KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan för de kommande tre åren. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. I kollektivtrafikplanen görs också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal framförallt kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med kommunerna i länet.

Styrande dokument för kollektivtrafiken i Halland

Hallandstrafiken

3.EFFEKTER AV PANDEMIN

KORTSIKTIGA EFFEKTER AV PANDEMIN

Pandemin har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande och intäkter samtidigt som kollektivtrafiken har upprätthållits utifrån dess grundläggande samhällsfunktion. Det har varit viktigt att kollektivtrafiken fungerat för att de människor som måste resa med kollektivtrafiken, att dessa kunnat nyttja denna även under pandemin till skola eller arbete utan risk för trängsel eller ökad smittspridning. Pandemins effekter på kollektivtrafiken inleddes andra veckan i mars 2020, där resandet under våren gick ned till nivåer om 45–55 procent beroende på trafikslag. Med start juni månad ökade resandet till 55–65 procent vid jämförelse motsvarande period föregående år. Efter tidpunkt för införandet av lokala allmänna råd 3 november minskade resandet på nytt till nivåer om 35–50 procent beroende av trafikslag. Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 39,7 procent. Totalt gjordes 12,1 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket ska jämföras med 20,0 miljoner resor 2019. Pandemins effekter i form av kraftigt minskat resande med tillhörande intäkter förväntas kvarstå under stora delar av 2021.

LÅNGSIKTIGA EFFEKTER AV PANDEMIN

Hallandstrafikens ansvar är resor till studier och arbete och annat vardagsresande. Under pandemin har det digitala arbetssättet blivit det primära för många som annars skulle ha rest och använt kollektivtrafiken. De som behövt resa har rekommenderats att resa på andra tider än högtrafiktiderna. Efter pandemin kan arbetsmarknadsregionerna behöva vidgas ännu mer, människor kan komma att behöva pendla ännu längre till nya arbetstillfällen. Andra kan komma att behöva studera på andra orter för att bli anställningsbara igen. Detta kan göra att kollektivtrafiken blir ännu viktigare när krisen har hanterats. Redan innan pandemin kunde analyser se att allt fler arbetstagare hade 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 i efterhand kan komma att spridas ut. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver. Hur resbehovet ser ut efter pandemin har ingen svaret på. Det vi vet däremot är att det kommer att se annorlunda ut. Hallandstrafiken följer utvecklingen noga tillsammans med branschen med mål att löpande anpassa verksamheten utifrån de nya förändrade förutsättningarna.

Hallandstrafiken

4. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND

ÖVERGRIPANDE MÅL

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005–2020 med visionen ”Halland – bästa livsplatsen”. Tillväxtstrategin för Halland bygger på RUS:en med målet att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. I Tillväxtstrategin finns strategiska val och prioriteringar med koppling till kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är ett av Hallands mest strategiska verktyg för genomförandet av Hallands tillväxtstrategi. Med kollektivtrafiken skapas större arbets- och studiemarknader, en mer hållbar region och sist men inte minst möjliggörs goda förutsättningar för ett fortsatt attraktivt Halland – Halland bästa livsplatsen. Enligt Tillväxtstrategin ska kollektivtrafiken i Halland bidra till fortsatt regionförstoring såväl söderut som norrut. Kollektivtrafiken spelar också en viktig roll i skapandet av attraktiva stadsmiljöer genom exempelvis minskat behov av yta för biltrafik och renare luft. Kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att uppnå en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter. Det finns ett starkt samband mellan kollektivtrafik, infrastruktur samt samhälls- och bebyggelseplanering. Genom en ökad samverkan och samplanering kan dessa områden stärka varandra vilket gynnar en hållbar tillväxt i Halland.

Hallandstrafikens vision är att skapa ”världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna”. Hallandstrafikens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, dvs ökad andel jämfört med biltrafiken. Genom en ökad kollektivtrafikandel kan stora samhällsvinster uppnås. Delmålen förbättrad leverans, ökat resande och ökad nöjdhet är avgörande för att nå en ökad marknadsandel.

I kollektivtrafikplanen görs en årlig uppföljning av målbilden samt löpande i Hallandstrafikens månadsrapport. Genom en kontinuerlig måluppföljning med tillhörande analys kan lämpliga åtgärder vidtas för att exempelvis vända en negativ trend. Arbetet med målstyrning och viljan att ständigt förbättra verksamheten utgör en viktig del när Hallandstrafiken tillsammans med trafikföretagen följer upp och utvärderar den dagliga leveransen.

AGENDA 2030

FN antog under 2016 Agenda 2030 som innehåller 17 globala hållbarhetsmål. FN:s 17 globala hållbarhetsmål med sina 169 delmål ska bidra till - att avskaffa extrem fattigdom - att minska ojämlikheter och orättvisor i världen - att främja fred och rättvisa - att lösa klimatkrisen. Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll. Hallandstrafikens beaktar i sitt miljö- och klimatarbete även de i Agenda 2030 uppsatta målen.

Hallandstrafiken redovisar i sin årliga Hållbarhetsredovisning samt Kollektivtrafikplan resultat och utfall av arbetet mot uppsatta mål inom miljö- och klimatarbetet. Redovisning sker för att säkerställa att utfört arbete och inriktning ger önskad effekt och resultat. För att uppföljningen ska bidra till måluppfyllnad är det av vikt att mätetal och dess framtagande är väl förankrade i verksamhet och över tid.

Hallandstrafiken

De mål och delmål i Agenda 2030 som kollektivtrafiken bidrar till är i huvudsak:

Agenda 2030
Mål 3: Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål
3.4: *Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa*
Mål 10: Minskad ojämlikhet
Mål 11: Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål
11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla
11.6: Minska städers *miljöpåverkan*
11a: Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen
Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna

UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER

HALLAND SKA VARA EN MER ATTRAKTIV, INKLUDERANDE OCH KONKURRENSKRAFTIG REGION ÅR 2020 ÄN ÅR 2014		
Mål	**Indikatorer**	**Följs upp i**
Regionförstoring genom utveckling av kollektiv-trafik 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 sam- planering mellan kollektivtrafik, infrastruktur,samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Deltagande och publik vid ett urvalstrategiskt utvalda arrangemang ochmötesplatser. Huspriser i Halland	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossil-oberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxid-utsläpp	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 ekonomiskutveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott frånövriga Sverige till Hallands län	Uppföljning till Tillväxtstrategin

Hallandstrafiken

Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektiv-trafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljettintäkter och trafikkostnader	Hallandstrafiken ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer ur fordonsdatabasenFRIDA	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad som tillgäng-lighetsanpassas	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighets-anpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Kollektivtrafiken ska uppfattas som tryggoch säker	Utifrån frågor i Kollektivtrafik-barometern	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

Hallandstrafiken

5. MÅLUPPFYLLNAD

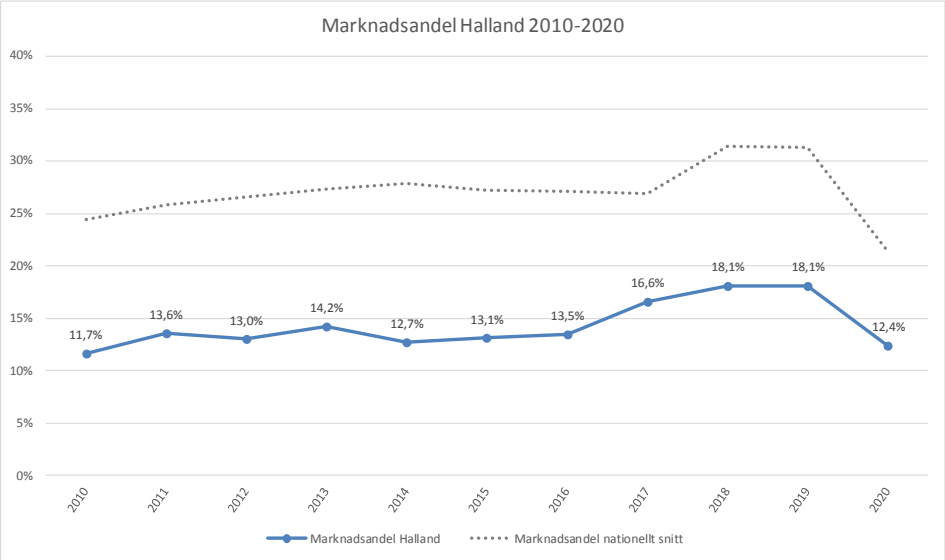
MÅLUPPFYLLNAD 2020

Nyckeltal	Mål 2020	Utfall 2020	Mål 2021	Mål 2022	Mål lång sikt
Marknadsandel	19,0%	12,4%	-*	-*	30%
Resandeutveckling	5,0%	-39,7%	-*	-*	5,0%/år
Nöjdhet					
• **Kund**	70%	61,5%	70%	70%	80%
• **Allmänhet**	60%	53,5%	60%	60%	70%
• **Senaste resan**	85%	79,8%	85%	85%	90%
Fossilfria bränslen	100%	99,8%	100%	100%	100%

** Under pågående pandemi avråder Folkhälsomyndigheten allmänheten att använda kollektivtrafiken, förutom vid särskilda fall. Mot denna bakgrund preciseras inga målvärden för 2021-2022.*

MARKNADSANDEL

Marknadsandelen, d.v.s. andelen resor med kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, visar på kollektivtrafikens konkurrenskraft. Marknadsandelen minskade kraftigt som en effekt av pandemin, från 18,1 procent (2019) till 12,4 procent (2020).



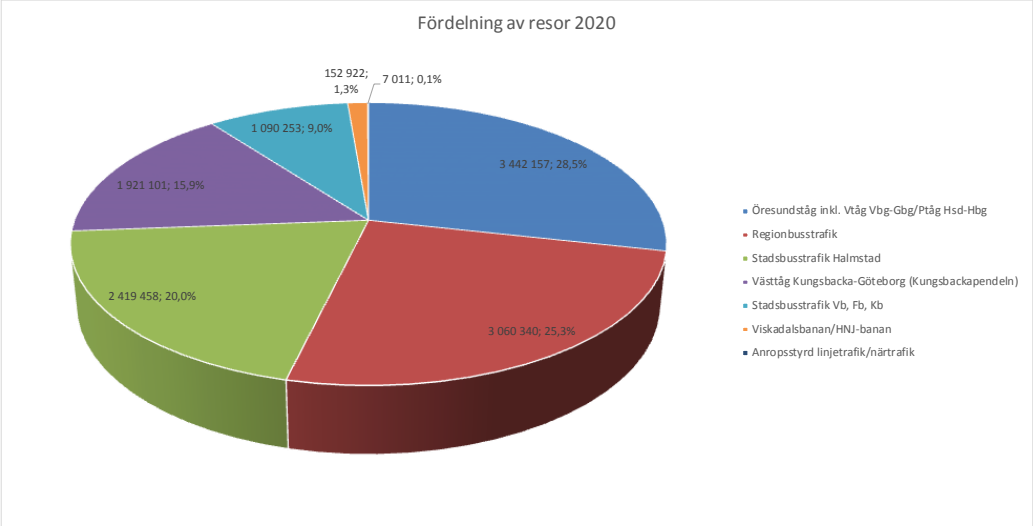
Hallandstrafiken

RESANDE

Pandemins effekter påverkade utfallet kraftigt med en minskning av resandet om 39,7 procent. Totalt gjordes 12,1 miljoner resor med tåg och buss i Halland vilket ska jämföras med 20,0 miljoner resor 2019.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Totalt	14 655 173	15 433 667	15 716 331	15 987 604	16 358 606	16 840 698	17 780 770	18 679 858	19 629 075	20 049 863	12 152 386
% förändring	7,6%	5,3%	1,8%	1,7%	2,3%	2,9%	5,6%	5,1%	5,1%	2,1%	-39,4%

Sett till fördelningen av resor står regionbuss, Öresundståg (Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) samt Halmstad stadsbuss fortsatt för ungefär tre fjärdedelar av resandet. Återstående fjärdedel utgörs främst av Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln) samt övrig stadsbusstrafik. Resandet på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) och Viskadalsbanan är litet vid jämförelse med totalt antal resor.



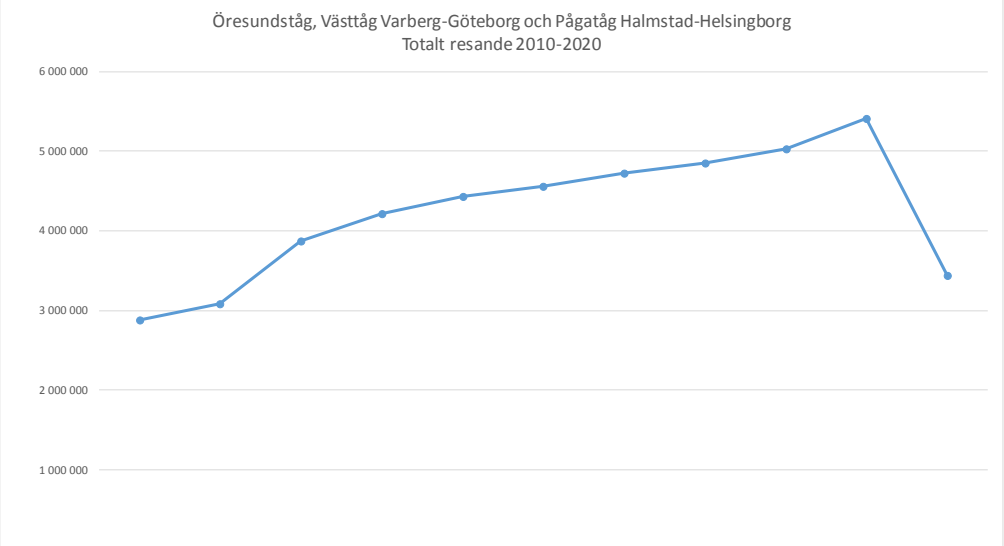
Hallandstrafiken

TÅGTRAFIK

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

Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg, Västtåg Varberg-Göteborg

Under 2020 genomfördes omkring 3,4 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg Halmstad-Helsingborg samt Västtåg Varberg-Göteborg. Jämfört med 2019 minskade resandet med -36,4 procent. I en jämförelse med 2010 har dock resandet på Västkustbanan ökat med knappt 20 procent. Denna ökning kan till delar härledas till en utökad trafik dvs Pågatågstrafiken (december 2015) samt tillkommande Västtåg Varberg-Göteborg (2017-2019). I en jämförelse av enbart resor med Öresundståg har resandet med Öresundståg ökat med knappt 10 procent sedan 2010.

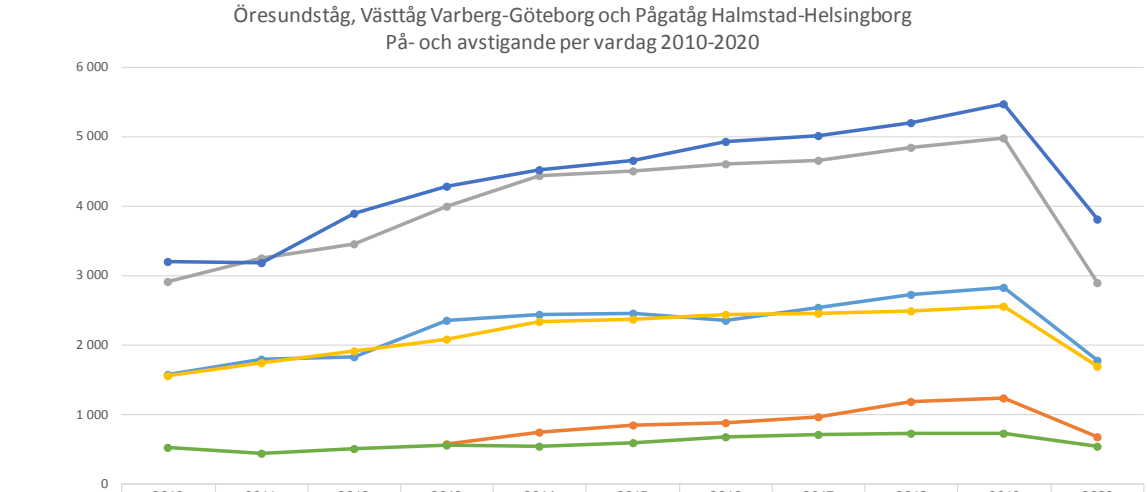


	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal resor	2 880 000	3 090 000	3 880 000	4 220 000	4 428 200	4 565 213	4 724 138	4 852 373	5 036 061	5 414 845	3 442 157
förändring %		7,3%	25,6%	8,8%	4,9%	3,1%	3,5%	2,7%	3,8%	7,5%	-36,4%

Hallandstrafiken

På och avstigande per station samt i vilken riktning resan sker

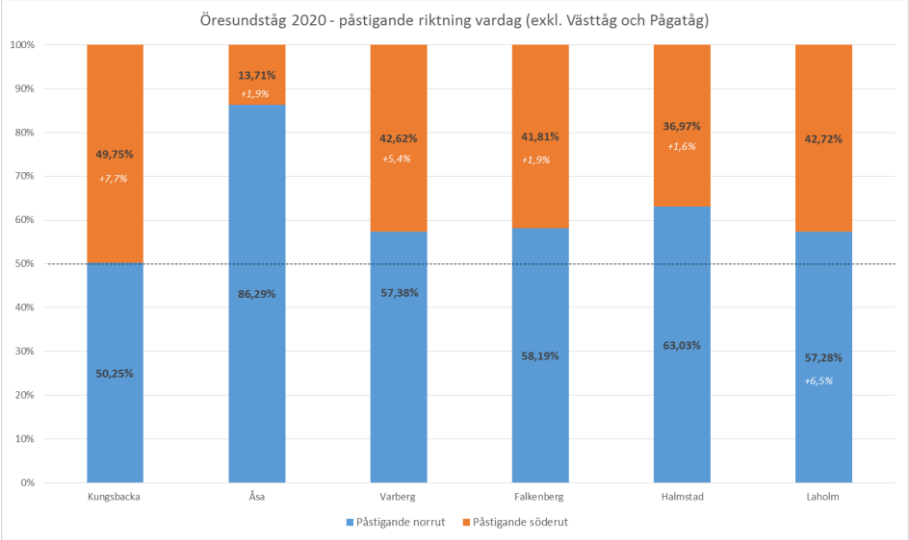
Vid fördelningen av antal på- och avstigande i Öresundstågssystemet (inräknat Vtåg Vbg-Gbg, Ptåg Hsd-Hbg) är Halmstad och Varberg de klart största stationerna. Tillsammans står de för ca 60 procent av resorna. Jämfört med 2019 minskar resandet för samtliga stationer. Den största reseminskningen återfinns i Åsa och Varberg där resandet minskat med -45 respektive -42 procent. Minst påverkan syns i Laholm där resandet minskat med -26 procent under 2020 jämfört med föregående år.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Kungsbacka	1 576	1 805	1 833	2 362	2 442	2 454	2 356	2 538	2 739	2 829	1 789
Åsa				577	749	845	888	978	1 189	1 241	681
Varberg	2 924	3 259	3 464	4 003	4 439	4 507	4 620	4 665	4 855	4 991	2 903
Falkenberg	1 563	1 757	1 919	2 082	2 335	2 379	2 447	2 470	2 499	2 560	1 693
Halmstad	3 214	3 192	3 908	4 298	4 535	4 661	4 932	5 016	5 213	5 475	3 821
Laholm	537	447	507	569	552	599	687	712	729	741	546

Andel påstigande i förhållandet nord/sydlig riktning påvisar en tyngdpunkt norrut. Omkring 60 procent av resorna sker norrut. Från Laholm, Halmstad, Falkenberg och Varberg sker omkring 60 procent av resorna norrut. Från Kungsbacka sker resandet med Öresundståg och Västtåg Varberg-Göteborg med en jämn fördelning mellan norr- och södergående resor. Från Åsa reser drygt 85 procent norrut. Andelen resor i nordlig respektive sydlig riktning har påverkats under året. Undantaget Laholm har resterande halländska stationer fått en lägre andel resor norrut jämfört med 2019. I Laholm har på motsatt vis andelen södergående resor minskat. Detta skulle kunna signalera pandemins påverkan på de längre pendlingsstråken till Göteborg respektive Helsingborg till följd av restriktioner och uppmaning till hemarbete för de som har möjlighet.

Hallandstrafiken



Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)

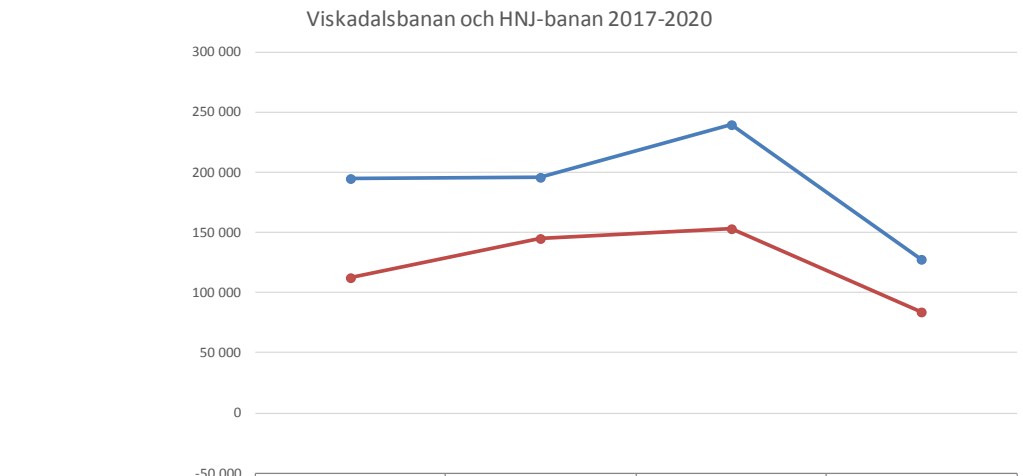
Resandet på Kungsbackapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som mäter på- och avstigande. Det nya sättet att räkna resandet på Kungsbackapendeln har visat på ett stort mörkertal jämfört tidigare mätmetod där resandet justerades efter bedömd stämplingsbenägenhet vilket gav stora variationer. Utifrån att nuvarande mätmetod skiljer sig markant från tidigare utgör 2017 numera basår för fortsatta analyser på Kungsbackapendeln. Under 2020 genomfördes ca 1,9 miljoner resor på Kungsbackapendeln, en minskning med -26,2 procent jämfört 2019.

Hallandstrafiken

Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Under 2020 uppgick resandet till knappt 128 000 resor, en minskning med -46,6 procent jämfört 2019.

Sedan 2017 har det på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) genomförts manuella räkningar under vår och höst inom ramen för det treåriga testprojektet för banan. Testprojektet avslutades vid tidtabellskiftet december 2020 men antalet turer har bibehållits även under 2021. Resanderäkningar har inte genomförts under 2020 och resandet på banan har därför beräknats utifrån en nedräkning av 2019 års siffror. Nedräkningen med -45 procent har grundats efter dialog med Jönköpings länstrafik och vid jämförelse med andra jämförbara linjer, totalt genomfördes 84 000 resor på den halländska delen av banan.



	2017	2018	2019	2020
Viskadalsbanan	194 591	196 373	239 496	127 823
Förändring Viskadalsbanan %		0,9%	22,0%	-46,6%
HNJ	112 696	145 229	153 170	84 243
Förändring HNJ %		28,9%	5,5%	-45,0%

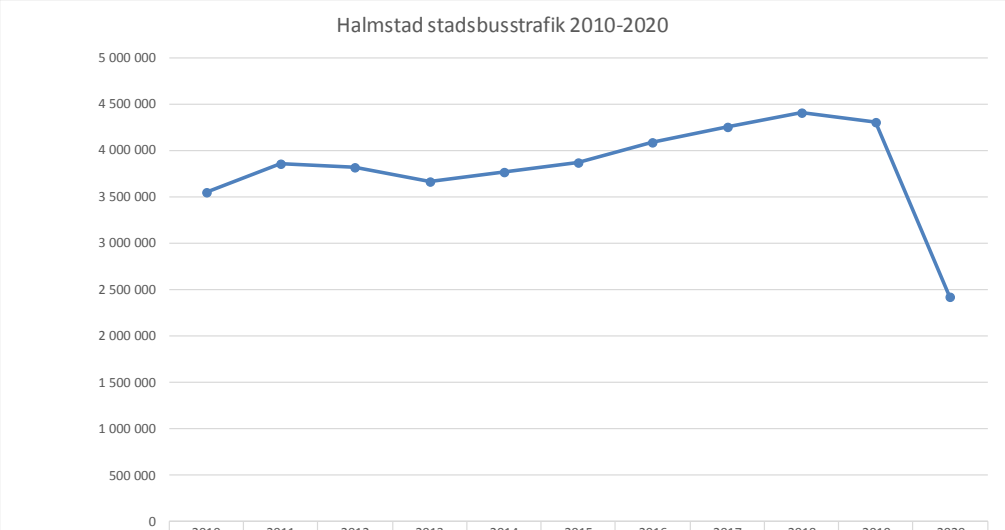
Hallandstrafiken

STADSBUSSTRAFIK

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Laholm, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. I Laholm introducerades stadsbusstrafik i juni 2020. Kontinuerliga förbättringar har skett i busstrafiken under året för att bättre möta identifierat resbehov, skapa tydligare trafikeringsupplägg, förbättra tidhållning och inte minst att säkerställa bytesmöjligheter mot Västkustbanan. Av samtliga resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för knappt 70 procent av resorna. Fram till år 2020 har resandeutvecklingen för stadsbusstrafiken över tid varit mycket positiv. Under 2020 orsakade pandemin stor påverkan på kollektivtrafikresandet. I resandestatistiken syns en kraftig resandeminskning på samtliga linjer. Under året genomfördes totalt 3,5 miljoner resor i stadsbusstrafiken, vilket är en minskning av resandet med -43,9 procent jämfört med år 2019. Resandet i stadsbusstrafiken 2020 motsvarar ett resande lägre än år 2006 då statistiksammanställningen påbörjades.

Stadsbusstrafik Halmstad och Laholm

Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess storlek. Den står för nästan 20 procent av samtliga resor i Halland och knappt 70 procent av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2020 genomfördes 2,4 miljoner resor vilket är en minskning med -43,8 procent jämfört föregående år. De nya stadsbusshållplatserna på Laholmsvägen som började trafikeras i december 2017 har skapat bättre bytesmöjligheter mellan stadsbuss, regionbuss och tåg. En successiv utbyggnad av trafiken har skett under de senaste åren, framförallt med satsning på huvudlinjerna. Under 2020 har linje 12 och linje 13 slagits ihop och det västra benet som går till Söder har fått ett utökat utbud främst för att tillse kulturhusets och kulturskolans behov. I Laholm infördes linje 1, det finns därmed en passning till samtliga tågankomster och avgångar från centrum i Laholm.



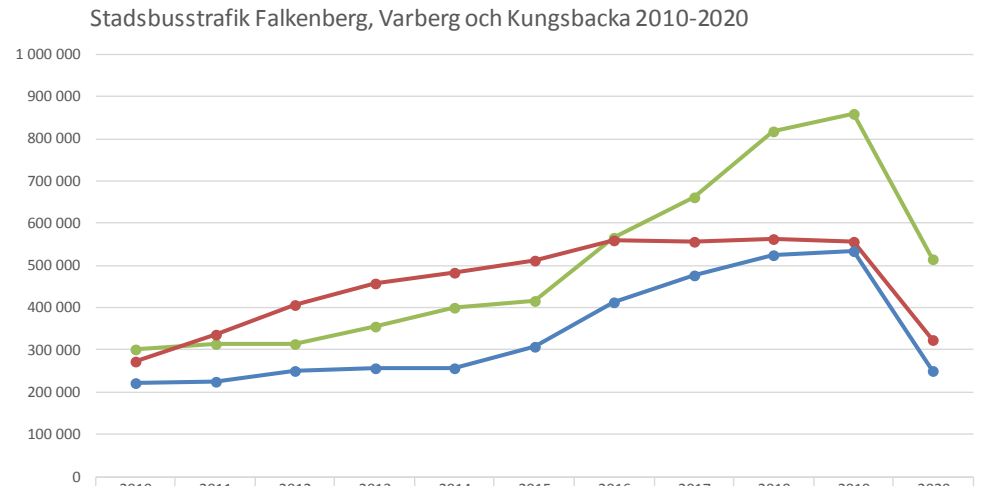
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Halmstad	3 549 393	3 854 189	3 823 205	3 669 354	3 772 399	3 866 593	4 085 357	4 250 076	4 404 999	4 302 321	2 419 458
Förändring Halmstad %		8,6%	-0,8%	-4,0%	2,8%	2,5%	5,7%	4,0%	3,6%	-2,3%	-43,8%

Hallandstrafiken

Stadsbusstrafik Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

Stadsbusstrafiken i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka har samtliga genomgått en renodling av linjenäten med satsning på huvudlinjer med ökat turutbud, rakare körväg samt passning till tågtrafiken på Västkustbanan. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 och Varberg samt Kungsbacka under 2015. För samtliga städer har det justerade linjenätet medfört en positiv resandeutveckling.

Efter flera år av kraftig resandeökning minskade resandet med stadsbussarna i Varberg med 40,2 procent under 2020. I Kungsbacka minskade resandet med -54,3 procent och i Falkenberg syns en resandeminskning med -41,7 procent jämfört med föregående år.



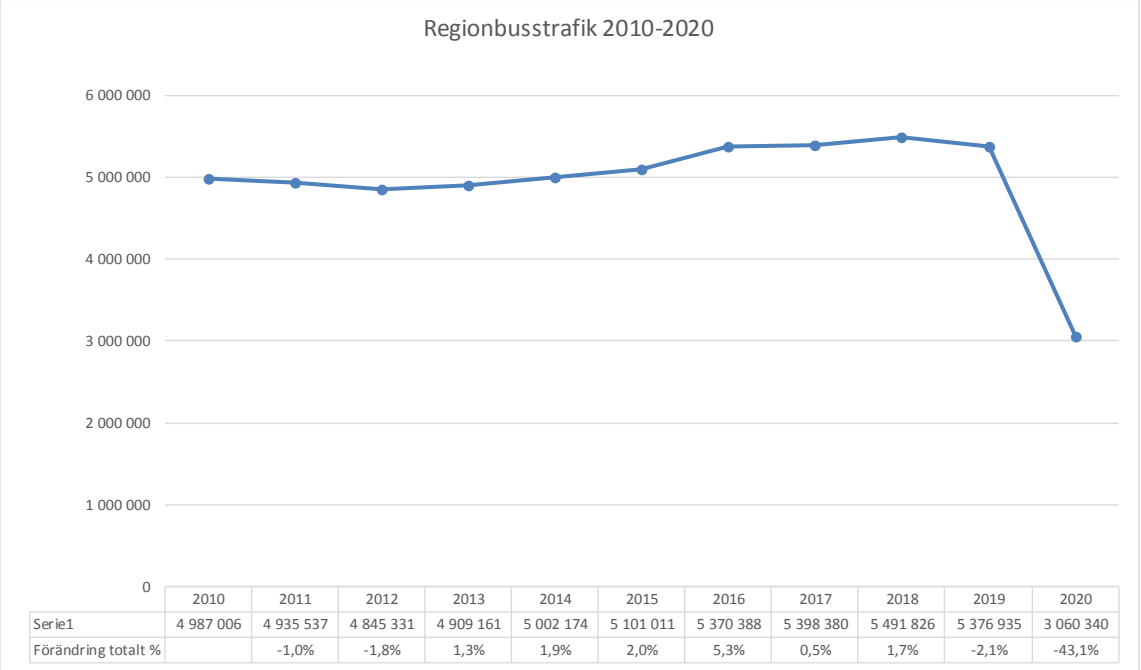
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Varberg	300 071	313 899	314 518	356 800	398 854	414 819	565 544	661 115	819 594	860 255	514 378
Förändring Varberg %		4,6%	0,2%	13,4%	11,8%	4,0%	36,3%	16,9%	24,0%	5,0%	-40,2%
Falkenberg	274 022	337 997	408 035	459 165	482 670	510 901	558 496	555 572	561 734	556 150	324 230
Förändring Falkenberg %		23,3%	20,7%	12,5%	5,1%	5,8%	9,3%	-0,5%	1,1%	-1,0%	-41,7%
Kungsbacka	223 007	225 891	250 348	257 909	256 325	308 119	412 157	476 706	523 390	533 696	251 645
Förändring Kungsbacka %		1,3%	10,8%	3,0%	-0,6%	20,2%	33,8%	15,7%	9,8%	2,0%	-52,8%

Hallandstrafiken

REGIONBUSSTRAFIK

Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflytt av resenärer till tåget. Från 2013 har trenden varit ett ökat resande med regionbusstrafiken fram till 2019 där en mindre minskning av resandet noterades. Under 2020 genomfördes knappt 3 miljoner resor med regionbusstrafiken. Detta motsvarar en minskning på -44,7 procent sedan 2019. Förbättringar inom regionbusstrafiken har skett framförallt för att skapa enklare och tydligare trafikeringsupplägg. Utgångspunkten för arbetet är Trafikförsörjningsprogrammets fastställda prinicper om att satsa där förutsättningar för ökat resande är störst, dvs i utpekade kollektivtrafikstråk där huvudlinjerna trafikerar.

Sett till fördelning av resor inom regionbusstrafiken stod regionbusstrafik söder (Halmstad, Laholm, Hylte) för 37 procent, Kungsbacka regionbusstrafik för 34 procent och regionbuss norr (Falkenberg, Varberg) för 29 procent av regionbusstrafiken.

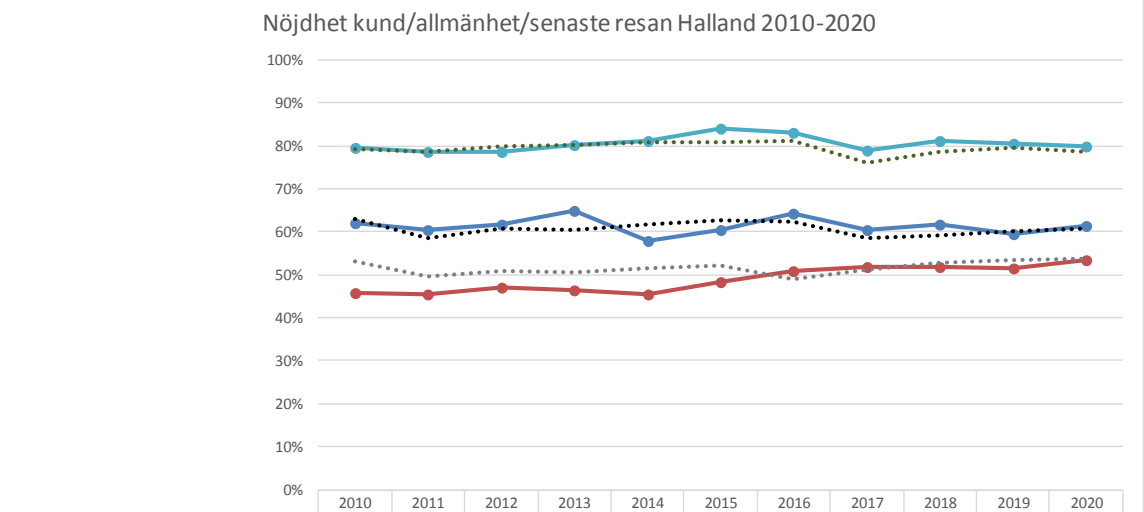


	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Serie1	4 987 006	4 935 537	4 845 331	4 909 161	5 002 174	5 101 011	5 370 388	5 398 380	5 491 826	5 376 935	3 060 340
Förändring totalt %		-1,0%	-1,8%	1,3%	1,9%	2,0%	5,3%	0,5%	1,7%	-2,1%	-43,1%

Hallandstrafiken

NÖJDHET

Nöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern, en branschgemensam undersökning bland allmänhet och kunder. Med kunder avses de som åker med Hallandstrafiken minst någon gång/några gånger i månaden. Målet för 2020 var att andelen nöjda kunder ska uppgå till minst 70 procent och att andelen nöjda bland allmänheten ska uppgå till minst 60 procent. Sett till nöjdhet med senaste resan är utfallet högre med ett utfall om 79,8 procent för 2020. Diagrammet visar att Hallands utfall är nära det nationella snittet för nöjdhet.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nöjd kund Halland	61,9%	60,5%	61,7%	65,0%	57,8%	60,5%	64,2%	60,6%	61,7%	59,6%	61,5%
Nöjd kund nationellt snitt	62,9%	58,6%	60,8%	60,6%	61,7%	62,7%	62,4%	58,4%	59,2%	60,1%	60,9%
Nöjd allmänhet Halland	45,8%	45,3%	47,0%	46,5%	45,3%	48,2%	51,0%	51,9%	51,7%	51,5%	53,5%
Nöjd allmänhet nationellt snitt	53,2%	49,7%	50,9%	50,5%	51,5%	52,1%	49,0%	51,2%	52,7%	53,4%	53,8%
Nöjd senaste resan Halland	79,5%	78,7%	78,5%	80,3%	81,3%	83,9%	83,2%	78,9%	81,2%	80,5%	79,8%
Nöjd senaste resan nationellt snitt	79,2%	78,6%	79,8%	80,1%	80,8%	80,8%	81,3%	76,1%	78,6%	79,6%	78,70%

Hallandstrafiken

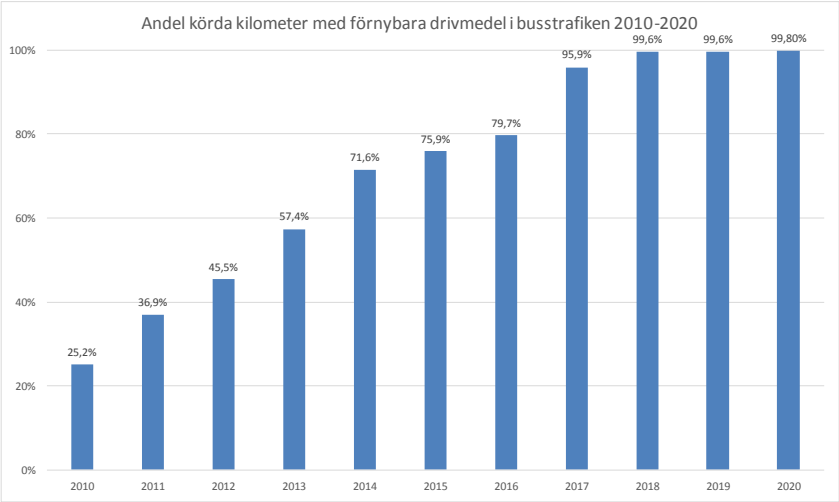
MILJÖ

För att uppnå och bidra till ställda och överenskomna klimatmål, både regionalt och nationellt, är kollektivtrafiken ett av de viktigaste verktygen för att skapa ett hållbart transportsystem. Kollektivtrafiken är i sig ett hållbart alternativ genom att fler väljer att resa tillsammans. Genom att fler väljer att ställa bilen hemma och istället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter, dels miljömässiga, men även sociala och ekonomiska. I våra stadsmiljöer innebär en minskad bilanvändning bland annat minskade luftföroreningar, minskat buller och mindre trängsel. Mer utrymme skapas åt människan och en i grunden mer attraktiv stadskärna. Hallandstrafikens satsning på elektrifiering av stadsbusstrafiken bidrar ytterligare till att förbättra luft, ljud- och livskvaliteten i städerna.

Utöver kollektivtrafikens inbyggda positiva effekter arbetar Hallandstrafiken mot målet i trafikförsörjningsprogrammet om en fossilfri kollektivtrafik senast år 2020 för att uppnå koldioxidneutralitet. Detta mål uppnåddes för busstrafiken i samband med genomförd upphandling av nytt trafikavtal med trafikstart 15 juni 2020, där kravställning om fossilfria drivmedel ingick.

Under året 2020 har 99,8 procent av busstrafiken bedrivits med förnyelsebara drivmedel vilket kan jämföras med utfallet 99,6 procent för 2019. Inom stadsbusstrafiken har 100 procent av trafiken utförts med förnyelsebara drivmedel. Regionbusstrafiken utfördes till 99,7 procent med förnyelsebara drivmedel. Orsak till att hundra procent inte uppnås är på grund av viss trafik som utfördes under första halvåret 2020, inte omfattades av nuvarande krav på 100 procent fossilfria drivmedel. Den tågtrafik som Hallandstrafiken bedriver sker till större delen med eldrift från förnyelsebar källa, undantaget är Hallands engagemang inom Krösatågstrafiken vilken bedrivs på den oelektrifierade HNJ-banan.

Sammanfattat bedrivs samtlig kollektivtrafik i Hallandstrafikens regi från juni 2020 med fossilfri drift, exkluderat persontågstrafiken utmed HNJ-banan. Den positiva utvecklingen är kopplad till den trappa som finns i nuvarande trafikavtal med en successiv stegring av miljökraven. Nya drivmedel såsom HVO har under senare tid vunnit mark mot fossil diesel vilket drivit på utvecklingen snabbt i positiv riktning. Bristande tillgång samt eventuellt ändrat skattetryck på HVO är dock riskfaktorer som kan resultera i ökade kostnader framöver.



Hallandstrafiken

Hallandstrafikens mål, ambition och uppdrag är att fortsätta den positiva miljömässiga utvecklingen utifrån målsättning om minskad miljöbelastning för kollektivtrafiken, samt fastställda Agenda 2030 mål. Som del i att driva fortsatt arbete i önskad riktning krävs utvecklade mål och ambitioner. För att uppnå lägre energianvändning inom kollektivtrafiken, vilket gagnar samtliga uppsatta mål, eftersträvar vi ökad elektrifiering genom fler antal elbussar, vilka har lägre energianvändning per km är fordon med förbränningsmotorer.

Mål	**Indikatorer**
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer fordonsdatabas FRIDA
Ökad elektrifiering inom stadsbusstrafiken 2020 – 2025	Antal elbussar
Energianvändning per km. (kWh/km)	kWh/km
Energianvändning per personkm (kWh/pkm)	kWh/person km
Energianvändning (MWh)	Totalt mängd MWh

Hallandstrafiken

6. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI HAR GJORT

STÖRRE TRAFIKFÖRÄNDRINGAR UNDER TIDSPERIOD 2015 - 2021

2015

- Nytt stadsbusslinjenät Kungsbacka
- Förtätning av regionbusstråk

2016

- Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg
- Nytt stadsbusslinjenät Varberg

2017

- En ny dubbeltur(morgon/eftermiddag) Västtåg Varberg - Göteborg
- Utökad trafik Viskadalsbanan
- Utökad trafik Halmstad stadsbusstrafik

2018

- Utökad trafik HNJ-banan (3-årigt testprojekt)
- En ny dubbeltur (morgon/eftermiddag) Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västtåg Kungbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Nytt Resecentrum Halmstad (justerat stadsbusslinjenät)

2019

- Två nya dubbelturer mitt på dagen Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västtåg Kungbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Fler helgturer på HNJ-banan (3-årigt projekt)
- Tillåtet att stiga på genom bussens alla dörrar på linje 10 i Falkenberg med syftet att korta restiden och förbättra punktligheten.

•2020

- Stadsbusstrafik i Laholm startas upp i juni, ansluter till Västkustbanan
- Utökning av linje 10 Falkenberg med ett fordon
- Brytning av linje 555 i Ullared i juni, fler turer till Ullared utifrån förändrade öppettider GeKås
- Fler turer på Kungsbackapendeln, förlängd kvarstrafik på vardagar och halvtimmestrafik på helger
- Förändrad linjesträckning linje 10 och 50 i Halmstad, snabbare resa till och från Vallås

2021

- Utökat trafikutbud tillhörande ”testperiod HNJ” med fler turer under vardagar samt helger kvarstår inom Tågplan 2021, inkluderat busslinje 417 Hylte - Landeryd.
- Utökat trafikutbud på linje 62 till och från Söder i Halmstad

Hallandstrafiken

FÖRSÄLJNING

Under år 2020 och inledningen av år 2021 lanserades Hallandstrafikens nya biljett- och betalsystem. Under våren 2020 lanserades den nya appen. Övriga försäljningskanaler lanserades i februari 2021, vilket inkluderar nytt CRM (kundhanteringssystem) samt nya försäljningsenheter. Detta innebär att kunderna möts av nya försäljningskanaler och nytt biljettersortiment. Biljettsortimentet är enklare med färre val samt raka tydliga rabatter. Projektet med nytt biljett- och betalsystem utvecklas gemensamt mellan Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik samt Länstrafiken Kronoberg.

Samverkan med övriga Trafikhuvudmän inom södra Sverige (sydtaxan) ska fortsätta. Detta för att utöka möjligheten för resenärer att resa mellan regionerna och på så sätt bidra till samhällsutvecklingen. Utgångspunkten är den framtagna branschgemensamma standarden BoB. Standarden pekas ut som central i regeringsförslaget om ett nationellt biljettsystem. Bob står för nationell biljett- och betalstandard och har utvecklats gemensamt inom branschen. Syftet är en nationell gemensam arkitektur för biljett- och betalsystem som möjliggör samverkan mellan flera Trafikhuvudmän och kommersiella aktörer.

På grund av Covid-19 pandemin stängdes framdörrarna stora delar av året 2020. Detta gjorde att våra kunder inte längre kunde köpa eller validera biljetter ombord på bussarna. Av den anledningen ”tvingades” kunder ändra sitt köpbeteende för att i större utsträckning använda självservicekanaler. Under helåret 2020 stod självservicekanalerna för nästan 40 procent av biljettförsäljningen. 25 procent av försäljningen stod appen för sett till helåret 2020. De två sista månaderna år 2020 stod dock appen för 40 procent av biljettförsäljningen. Försäljningskanaler med självservice, och i synnerhet appen, kommer vara de viktigaste komponenterna framöver.

Idag har Hallandstrafiken åtta försäljningskanaler, varav sju är egna försäljningskanaler. Den externa försäljningskanalen avser Nationella bokningssystem. Intäkter från externa försäljningskanaler står för 29 procent av biljettintäkterna (år 2019 och 2020 sammanvägt). Att erbjuda många kanaler för försäljning av biljetter riskerar dels att driva kostnader, dels är det svårt att säkerställa en enhetlig service till kunden. För att öka försäljningen i de egna kanalerna differentieras prissättningen i de kanaler där Hallandstrafiken erbjuder självservice. Priset i de egna självservicekanalerna ska alltid vara mer fördelaktiga än i andra kanaler. Utöver detta ska Hallandstrafikens egna försäljningskanaler alltid erbjuda bättre priser än i det nationella bokningssystemet. På så sätt kan Hallandstrafiken ge en bra service till kund både före, under och efter resan.

I det nya biljettsortimentet har andelen biljetter för den som har ett resandebehov mellan enkel- och periodbiljett utökats, vilket kommer medföra en förskjutning av intäkterna från enkelbiljettsförsäljning till övriga biljetter. Denna anpassning har gjorts för att fler kundgrupper ska känna att det är lönsamt att byta från enkelbiljett till biljett med större innehåll. På så sätt kan Hallandstrafiken få kunderna att använda kollektivtrafiken mer frekvent än vad de gör idag. På senare år har antalet tjänsteresor med kollektivtrafik ökat. En anledning till detta är att Hallandstrafiken har utvecklat tjänster som underlättar denna typ av resor. Framöver ska Hallandstrafiken fortsätta utveckla tjänster och enkelheten för företagen och deras anställda. Hallandstrafiken ska vidare arbeta aktivt för att företagen ska erbjuda sina anställda biljetter för resa till och från arbetet som en förmån.

Hallandstrafiken

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

Hallandstrafikens marknadsföring och kommunikation tar avstamp i företagets kommunikationsstrategi som är ett styrande dokument för all kommunikation. Strategin bygger i sin tur på både Trafikförsörjningsprogrammet och de faktiska aktiviteter som beslutas i kollektivtrafikplanen. Kommunikationsstrategin beskriver mål och målgrupper för kommunikationen men är också vägledande när det gäller att skapa god kommunikation. Syftet med all kommunikation är att bidra till de övergripande målen, dvs. ökad marknadsandel, fler resor och nöjdare kunder. Men kommunikationen fokuserar också på de tre områden som är extra viktiga för våra kunder, det handlar om att informera och kommunicera på ett sätt så att det blir enklare att köpa biljett, resa med Hallandstrafiken och att få löpande information i samband med störningar.

År 2020 formulerades Hallandstrafikens nya vision: ”Vi ska skapa världens bästa kollektivtrafik för hallänningarna”. Det är både en vision att sträva mot men också ett hjälpmedel i vardagen som syftar till att hela tiden göra saker bättre och att säkerställa att kundens perspektiv är med vid alla beslut som fattas. Under föregående år rullade Hallandstrafiken successivt ut företagets nya grafiska profil. Det handlade dels om att ersätta den gamla logotypen men också om att rulla ut ett helt nytt utseende när det gäller alltifrån annonser, hemsida, design på busshållplatser och inte minst alla nya fordon som började rulla i samband med trafikstarten i juni.

Bortsett från all kommunikation kopplat till konsekvenserna av pandemin så kännetecknades också föregående år av lanseringen det nya biljett- och betalsystemet. En stort utbildningspaket som omfattade både personal internt, förare och ombordpersonal arbetades fram och genomfördes inför lanseringen i februari 2021. Efter genomförda utbildningar, som fick genomföras digitalt på grund av pandemin, kommunicerades förändringarna och det nya biljett- och betalsystemet till hallänningarna. Den stora utmaningen 2022 är att återfå förtroendet hos våra resenärer och jobba för att resandet och marknadsandelen ska öka. Hur och på vilket sätt det ska ske är beroende av pandemin. Men kommunikationen kommer att spela en viktig roll även på den resan.

INFORMATION VID STÖRNING

I uppdraget för informationsenhet ingår att informera kunder vid trafikstörningar och även ge trafikupplysning. Samtliga dagar på året ger vi den servicen mellan kl. 05.00 – 22.00. Informatörerna är tillgängliga både via telefon och sociala medier såsom Facebook. Under år 2020 har även en chattfunktion utvecklats via Hallandstrafikens hemsida. Detta har visat sig vara en snabb och effektiv väg för våra kunder att få svar på sina frågor. Samarbetsforum med Region Halland, Länsstyrelsen och Hallands kommuner har skapats under året.

INFRASTRUKTUR

Ansvaret för infrastrukturen i Halland delas mellan flera parter. Hallandstrafiken har tecknat avtal med samtliga kommuner i Halland om ansvarsfördelningen när det gäller drift, underhåll samt om- och nybyggnad av hållplatser. Grundprincipen är att väghållaren, det vill säga kommunerna eller Trafikverket, ansvarar för markåtgärder som till exempel hållplatsfickor och plattformar och Hallandstrafiken ansvarar för resenärsservice som till exempel väderskydd och resenärsinformation. I Hallandstrafikens Hållplatshandbok finns mer information om ansvarsfördelningen och ritningar på

Hallandstrafiken

typhållplatser samt information om vilken utrustning en ombyggd hållplats ska ha med utgångspunkt från antal påstigande. Hållplatshandboken utkom i en ny och något omarbetad version under 2020. Sedan några år tillbaka pågår ett gemensamt förbättringsarbete mellan Trafikverket, kommunerna och Hallandstrafiken gällande upprustningen av hållplatser runt om i länet. Det återstår dock fortfarande mycket arbete för att nå en acceptabel och jämn standard, även i de starka stråken. Under 2020 har fokus fortsatt legat på upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt utbyte av väderskydd på det både det statliga och kommunala vägnätet.

Nedanstående tabell visar antalet genomförda projekt gällande tillgänglighetsanpassning med bland annat hög kantsten och taktilt stråk. Utöver dessa större ombyggnader har även ett 20-tal hållplatser runt om i länet antingen kompletterats med väderskydd eller fått befintligt väderskydd utbytt.

Tillgänglighetsanpassade hållplatser 2020	Kungsbacka	Varberg	Falkenberg	Hylte	Halmstad	Laholm
Statligt vägnät	13	4	1	5	4	2
Kommunalt/enskilt vägnät	0	6	2	0	8	2
Summa/kommun	13	10	3	5	12	4

Bytespunkt med utökad service

I det regionala Trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att etablera bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken. En sådan bytespunkt kan bidra till ett ökat resande samtidigt som den kan stärka centrumfunktioner i tätorten som till exempel en torgyta.

En bytespunkt med utökad service ska ha högre standard på väderskydd med en mer ombonad och rymligare utformning samt belysning. Det ska finnas cykelställ och gärna även möjlighet till parkering för bil. Som en tydlig symbol för att på långt håll annonsera kollektivtrafiken finns det en analog klocka i nära anslutning till väderskyddet. Hållplatsen ska också tillgänglighetsanpassas med bland annat hög kantsten och taktila stråk samt ha realtidsskyltar med resenärsinformation.

Under 2020 har två bytespunkter med utökad service påbörjats. I Hyltebruk har bussterminalen byggts om till att nu ha tre hållplatslägen med en sidoplattform och en större mittplattform. Samtliga lägen har ett eget väderskydd med belysning och det finns klocka på stolpe och en större dubbelsidig display som visar kommande bussavgångar i realtid. Alla lägen har hög kantsten och taktila stråk samt kontrastmarkeringar. Det finns både ett cykelskjul med tak samt fristående pollare för cykelparkering. Den gamla anläggningen var rejält sliten och saknade tillräcklig kapacitet vilket bland annat innebar att man ofta släppte av passagerare på gräsytor i stället för vid en plattform. I diskussionerna kring utformningen erbjöds även trafikföretagen att medverka, främst för att säkerställa tillräckliga utrymmen för vändning och angöring.

I Veddige har ett arbete påbörjats under 2020, strax norr om järnvägsstationen. Det är tänkt som en central mötesplats i form av ett torg med intilliggande grönytor där människor kan träffas och umgås och här anläggs även en ny bytespunkt för kollektivtrafiken där det ska vara enkelt att byta färdsätt mellan cykel, bil, buss och tåg. Projektet innehåller fler parkeringsplatser samt en offentlig toalett. Platsen beräknas kunna invigas under våren 2021.

Bilder, se bilaga 2 Infrastruktur

Hallandstrafiken

UPPHANDLING AV TRAFIK

Busstrafik

I juni 2020 var det trafikstart i en stor del av Halland då nya trafikavtal trädde i kraft. Det var nya avtal för stadsbusstrafiken i Halmstad, Kungsbacka, Varberg, Falkenberg och Laholm samt i regionbusstrafiken i hela länet exkl. Kungsbacka. Trafiken bedrivs nu med 100 procent fossilfritt bränsle samt med inslag av elbussar i samtlig stadstrafik.

Ett arbete har nu tagit vid att förvalta dessa avtal med fokus på ökat resande, hög leverans och ökad kundnöjdhet tillsammans med de nya Trafikföretagen. Nästa upphandling av busstrafiken i länet kommer ha trafikstart 2028 vilket innebär en lång period utan upphandling.

Tågtrafik

I december 2020 var det trafikstart för det nya avtalet för Öresundstågstrafiken. I det nya avtalet samordnas drift och underhåll. Syftet är att få en stabilare leverans och säkra fordonsbehovet för trafiken. Det nya avtalet har även ett klart fokus på en ökad kundnöjdhet och ett ökat resande genom en förbättrad leverans, stabilare ersättningstrafik och kommunikation vid störningar.

Tilldelning av Krösatågstrafiken skedde under december 2020, dock har denna tilldelning blivit överprövad. Ett direktupphandlat avtal finns idag på plats för att hantera trafiken fram till decemberskiftet 2021. Hallandstrafiken deltar i denna upphandling med där arbetet leds av Jönköpings länstrafik.

Infrastruktur

1 juli 2020 trädde det nya avtalet gällande hållplatsskötsel i kraft. Avtalet har som syfte att hållplatserna ska skötas på ett sätt som gör att dessa upplevs som en trevlig miljö att vistas i av resenärerna. Under året har även upphandling av reklam i väderskydd genomförts.

Serviceresor

Dagens avtal inom Serviceresor har resulterat i en god kvalité på leveransen. Under året har en avtalspart avslutats där trafikbehovet hanterats inom utrymme i övriga trafikavtal. Under tidsperioden kommer en ny upphandling publiceras och tilldelas då dagens avtal upphör 30 juni 2022.

Hallandstrafiken

7. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2022-2024

REGIONÖVERGRIPANDE UTMANINGAR

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ATT DEN TOTALA TRAFIKMÄNGDEN ÖKAR VILKET INNEBÄR EN ÖKAD KLIMATPÅVERKAN

Halland har haft en stor inflyttning under lång tid vilket har lett till en 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 vilket leder till en ökning av den totala trafikmängden för varje år. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen där trafiken på E6:an är starkt bidragande. En stor del av pendlingen sker idag med bil. Kollektivtrafiken är ett verktyg för att minska klimatpåverkan från transportsystemet genom att ta marknadsandelar från bilen, vilket i sin tur skapar förutsättningar för en mer hållbar utveckling.

ATT HALLAND VÄXER INNEBÄR ÖKAT RESBEHOV MELLAN KOMMUNER OCH ÖVER LÄNSGRÄNSERNA

Att Halland och hela västkusten är flerkärnigt öppnar för större utbyte mellan orterna då orterna ofta kompletterar varandra. Detta utbyte behöver tillgodoses med kollektivtrafik där underlag av resenärer finns. 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. 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.

VI ERBJUDER KOLLEKTIVTRAFIK I OLIKA FORMER

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. I Halland är det olika transportbehov som behöver tillgodoses beroende på om det är i norr och söder, utmed kusten eller i inlandet.

VI GENOMFÖR SATSNINGAR PÅ TÅGTRAFIKEN

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. Befintliga arbetsmarknader växer där en bidragande faktor är tågtrafiken på Västkustbanan som möjliggör goda resmöjligheter mellan lokala och regionala arbetsmarknader. 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. 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.

Hallandstrafiken

En stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad där det idag finns kapacitetsbrister i kollektivtrafiksystemet. Med anledning av detta behöver kapaciteten byggas ut för att möjliggöra för hållbart resande även i framtiden. Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region.

VI SATSAR PÅ ATT KORTA NED RESTIDERNA MED KOLLEKTIVTRAFIKEN

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 minskar. Att arbeta med framkomlighetsåtgärder i de halländska tätorterna är ett arbete som måste samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

VI SER BEHOV AV FORTSATTA INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUREN

Investeringar i infrastrukturen kommer att krävas, framförallt på järnvägen men även på våra vägar. Infrastrukturinvesteringar är en mycket viktig del i arbetet med en fortsatt utvecklad kollektivtrafik och helt avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv. 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 vilket är viktigt för hela Hallands utveckling.

VI FÖRBÄTTRAR SAMVERKAN OCH SAMPLANERING MED BERÖRDA INTRESSENTER

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 bilar minskas utsläppen, buller och trängsel från persontransporter. Dessa transportsätt ger dessutom vardagsmotion vilket i sin tur kan leda till ett friskare liv. 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. Arbetet med attraktiva städer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovation och kultur finns med som en prioritering i Tillväxtstrategin. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse-infrastruktur- och kollektivtrafikplanering. Målet om 30 procent år 2030 i Trafikförsörjningsprogrammet kan kopplas till vikten av samplanering med berörda intressenter.

RESBEHOV STYR UTVECKLINGEN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

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. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen. 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 glesbygd kan därtill

Hallandstrafiken

utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag, exempelvis genom att resor med skolbussar möjliggörs för allmänheten.

VI UTGÅR FRÅN ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV MED UTGÅNGSPUNKT I ETT HÅLLBART (JÄMLIKT) TRANSPORTSYSTEM

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. 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. Kollektivtrafiken i Halland ska drivas med fossilfria bränslen för att uppnå koldioxidneutralitet. För att kollektivtrafiken ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används.

Utifrån det sociala hållbarhetsperspektivet är det viktigt att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, det handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser. För att kunna planera för framtiden följs också den halländska utvecklingen för ett jämlikt transportsystem. Det innebär konkret att det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning 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.

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.

Hallandstrafiken

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR

I detta avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar för tidtabellsåret 2022. Hallandstrafikens trafikplaneringsprocess utgår från Kollektivtrafikplanen som utgör navet i utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken. Hela trafikplaneringsprocessen sträcker sig över minst 1,5 år, d.v.s. från att arbetet med Kollektivtrafikplan påbörjas till tidigast genomförande av beskrivna trafikförändringar. Med bakgrund i den långa tidsperioden förutsätts god framförhållning i samtliga delar av processen. Hallandstrafiken ansöker om tåglägen i april hos infrastrukturägaren Trafikverket för den tågtrafik vilken planeras genomföras från tidtabellsskiftet i december.

För 2022 föreslås justeringar i utbudet till en minskad kostnad om 16 miljoner kronor.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2022

	Objekt	Beskrivning	Ekonomi (mkr)
1	Öresundståg Justerad stoppbild lördagar och söndagar	Danmarkstågen gör uppehåll vid Åsa station under lördagar och söndagar. Objektet förutsätter godkännande av Öresundståg AB samt Region Halland.	-1,0
2	Öresundståg Helsingborg-Halmstad	Timmestrafik med Öresundståg skapas i båda riktningarna över hela trafikdygnet. Objektet kräver likställt beslut av Skånetrafiken.	+1,0
3	Krösatåg Halmstad-Värnamo	Det utökade utbudet inom Testperiod HNJ avslutas, återgång till 5 dubbelturer per vardag resp 4 dubbelturer per helgdag. Objekten kräver likställt beslut av Jönköpings länstrafik.	-6,0
4	Anpassning ”nytt normalläge”. Inriktning 2 procent av produktion.	Större översyn med utgångspunkt från lågfrekvent resande, objekten inkluderar de utpekade kollektivtrafikstråken samt trafiken i Kungsbacka.	-10,0

Hallandstrafiken

1. ÖRESUNDSTÅG - JUSTERAD STOPPBILD LÖRDAGAR OCH SÖNDAGAR

BAKGRUND

Att fortsatt utveckla tågtrafiken mellan norra Halland och Göteborg är ett prioriterat område utifrån ökat resbehov. Den historiska utvecklingen där allt fler bosätter sig i Halland och pendlar mot Göteborgsområdet väntas fortsätta även kommande år. Fler pendlar även åt andra hållet dvs från Göteborg till Halland för arbete och studier.

För att möta det ökade resbehovet i norra Halland har Hallandstrafiken tillsammans med Västtrafik startat upp ny tågtrafik på sträckan Varberg – Göteborg (Hallandståg). Hallandstågen startade med en tur per vardag och riktning inom Tågplan 2017. Sedan dess har trafiken byggts ut ytterligare och med start Tågplan 2019 trafikeras linjen av totalt fyra tåg per vardag och riktning, en trafik vilken dimensionerar två tågfordon. Hallands nya regionaltågslinje planeras trafikera genom Västlänken samt inkludera tågstopp vid Åsa station och planerad ny station i Väröbacka. Utgångspunkten är att tågen trafikerar sträckan Varberg – Göteborg med ett framtida scenario att förlängas söderut men är då knutet till att möta nya resbehov. Det som främst motiverar en tredje regionaltågslinje mot arbetsmarknad Göteborg utgörs av kollektivtrafikens konkurrenskraft gällande restider samt prognostiserad resandeutveckling. Region Hallands ambitioner om ett tredje regiontågsystem enligt det Regionala trafikförsörjningsprogrammet stämmer till fullo överens med Västra Götalands målbild om framtida trafikering av Västkustbanan. Hallandstågen ska trafikera Västlänken tillsammans med befintliga lokaltåg i form av Kungsbackapendeln medan det storregionala tågsystemet Öresundståg även fortsättningsvis vänder vid Göteborg central.

Åsa station togs i drift i december 2013 och resandet har sedan starten utvecklats mycket bra. Under 2019 genomfördes i Åsa 1241 på- och avstigningar per vardag. Med antagandet att resandet är av pendlingskaraktär med en resa per riktning och vardag uppgår antalet resenärer till 620 vilka dagligen nyttjar stationen i Åsa. Resandet vid Åsa station fördelar sig genom att 88,2 procent av antalet påstigningar skedde i riktning norrut vilket tydliggör Hallands starka koppling till arbetsmarknadsregion Göteborg. Åsa station trafikeras idag av 15-17 turer per vardag och riktning.

Behovet av en utbyggd tågtrafik i riktning till och från arbetsmarknadsregion Göteborg är idag större än vad infrastrukturen möjliggör vilket synliggör behovet av att dubbelspår genom Varberg samt Västlänken färdigställs. Förslaget om att ändra stoppbilden för Öresundstågen till/från Danmark synliggör behovet av samplanering mellan infrastruktur och trafikering inför eventuella framtida beslut om fler tågstationer utmed Västkustbanan. Detta utifrån att restidsmål inte kan uppnås om samma tågtrafik ska stanna på alla stationer längs järnvägen utan parallella trafiksystem behöver erbjudas med olika hastighet och uppehållsbild.

SYFTE

Utbudet till/från Åsa station består idag av Öresundstågens insatståg på sträckan Halmstad – Göteborg samt Hallandstågens fyra dubbelturer Varberg – Göteborg. Idag saknas helgtrafik till/från Åsa station i någon större omfattning, endast 2-3 turer per helgdag och riktning gör uppehåll vid Åsa station. Förslaget innebär att timmestrafik erbjuds för resa till/från tågstationen i Åsa på lördagar respektive söndagar.

Hallandstrafiken

TRAFIKFÖRÄNDRING

Förslaget innebär att Öresundståg från Danmark stannar vid tågstationen i Åsa under lördagar respektive söndagar. Förslaget är en kortsiktig lösning med tydligt förbehåll att när dubbelspår genom Varberg och Västlänken är färdigställda ersätts de storregionala Öresundståg med regiontåg benämnda Hallandståg, vilket följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Förslaget förutsätter även att Trafikverket konstruerar tidtabellen utmed Västkustbanan likt Tågplan 2021 vilket innebär att tågmöten mellan nord och sydgående Öresundsåg fortsatt behöver ske i Varberg.

Trafikförändringen påverkar inte restiderna mellan Laholm/Halmstad och Kungsbacka/Göteborg. De restider vilka påverkas är till/från Varberg genom en ökad restid med 2 minuter per avgång under helgdagar. Förslaget innefattas av att stoppbild Ej justeras under vardagar vilket medför att en resenär vilken arbetspendlar vardagar på sträckan Varberg – Kungsbacka/Göteborg får en förkortad veckorestid om 20 minuter.

2. ÖRESUNDSTÅG KÖPENHAMN/MALMÖ - HALMSTAD

BAKGRUND

Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Resandet med Öresundståg har ökat med 88,0 procent jämfört 2019 med 2010. Det är en tydlig trend att fler väljer tåget till arbete, studier och fritidsaktiviteter.

SYFTE

Ytterligare en tur skapas på sträckan Köpenhamn/Malmö till Halmstad under kvällstid utifrån att möta ökat resbehov. Utöver korta restider är det av värde för resenärerna att tidtabellen är enkel att ta till sig i form av avgångar på samma minuttal varje timme. Idag kan du resa från Malmö i riktning mot Halland 18.08 – 19.08 – 20.08 – 21.08 – 23.08, vilket synliggör behov av en ny tur med avgångstid 22.08

TRAFIKFÖRÄNDRING

En ny kompletterande avgång samtliga veckodagar från Köpenhamn/Malmö i riktning norrut föreslås vilket resulterar i timmestrafik. Förslaget är framtaget i dialog med Skånetrafiken vilket föranleder att likställt beslut behövs hos vår grannregion.

3. KRÖSATÅG HNJ

BAKGRUND

I december 2017 utökades antalet turer med Krösatåg på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) från fem till sju dubbelturer/vardag. Satsningen ingick i ett treårigt testprojekt med syfte att öka resandet och nå en kostnadsteckningsgrad på minst 30 procent. En busslinje till/från tågen inrättades också mellan Hyltebruk och Landeryd i syfte att förbättra Hyltebruks koppling till järnvägen. Utöver trafiksatsningen innefattar också projektet utökad marknadsföring samt en upprustning av stationsmiljöer.

Testprojektet följdes upp med årliga resanderäkningar 2017, 2018 och 2019. Där påvisades att resandet på HNJ-banan mellan Halmstad och Värnamo har ökat under projektets gång. Resandeökningen är dock inte tillräcklig för att täcka ökade kostnader till följd av det ökade

Hallandstrafiken

turutbudet och kostnadstäckningsgraden bedöms ha minskat något i Hallands län. Testprojektet avslutades vid tidtabellsskiftet december 2020 men där det utökade trafikutbudet kvarstod även under 2021. Under 2022 planeras en tillbakagång till fem dubbelturer/vardag.

SYFTE

Genom en återgång till fem dubbelturer/vardag ses turutbudet över för att bättre spegla resandebehovet och på så sätt öka resandet per tur. Förslaget har bearbetats noga med hänsyn till resandet på sträckan, turspridning över dygnet samt med hänsyn till bytesmöjligheter till SJ snabbtåg i Halmstad och Nässjö samt Öresundståg i Halmstad.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Återgång till fem dubbelturer/vardag samt fyra dubbelturer under lördag respektive söndag. Förslaget är framtaget i dialog med Jönköpings länstrafik vilket föranleder att likställt beslut behövs hos vår grannregion.

4. ANPASSNING NYTT NORMALLÄGE

BAKGRUND

Pågående pandemi har kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Regeringen uppmanade våren 2020 att kollektivtrafiken ska fortsätta bedrivas som innan för att upprätthålla kollektivtrafikens viktiga samhällsfunktion.

Hur resbehovet ser ut efter Corona vet ingen svaret på, det vi vet är att det kommer att se annorlunda ut. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner kan uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Ett ökat söktryck på högre studier skapar ett ökat resbehov samtidigt som samhället ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.

SYFTE

Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 procent för 2022 jämfört 2019. Förslag innebär ett produktionsminskning om cirka 2 procent inom busstrafiken. Syftet är att anpassa kollektivtrafikens utbud till prognostiserat minskat resbehov till en tidpunkt efter pandemin.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Nämnda princip har beaktats och neddragningar av trafikutbud i högtrafik har undvikits utifrån att värna om arbets- och studiependling. Utöver det har det beaktats att kollektivtrafiken ska stödja en socialt hållbar utveckling genom ett säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Hallandstrafiken

Objekt	Beskrivning	Berörda resenärer (per dygn 2019)	Påverkan kund	Ekonomi (brutto)
145 Växjö - Ljungby - Vrå - Simlångsdalen - Halmstad	Ingen åtgärd	-	-	-
223 Laholm - Ahla - Skogaby - Knäred	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	14 snitt vardag	Låg-Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	142 000 kr
225 Laholm - Mellbystrand - Skummeslöv - Båstad Station	Ingen åtgärd	-	-	-
226 Laholm - Vallberga - Skottorp - Östra Karup - Båstad	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	10 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	120 000 kr
227 Laholm - Vallberga - Ränneslöv - Våxtorp	2 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	20 snitt vardag	Mellan-Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	280 000 kr
228 Laholm - Ysby - Hishult	Ingen åtgärd	-	-	-
314 Halmstad - Trönninge - Gullbranna - Eldsberga	3 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik. 2 turer per vardag och riktning tas bort under kvällstid	ca 55 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår. Linjen kompletteras med större utbud på L324	1 000 000 kr
316 Halmstad - Åled - Sennan - Oskarström	2 turer per vardag i ena riktning och 3 turer i andra riktningen tas bort som idag bara går vintertidtabell	57 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	450 000 kr
318 Halmstad - Skedala - Marbäck - Simlångsdalen	2 turer per vardag och riktning tas bort	12 snitt vardag	Låg. Resenärer från Marbäck får sämre möjlighet till arbets-/studiependling	383 000 kr
319 Halmstad - Öppinge - Tönnersjö	1 enkeltur mån-tors (i ena riktningen mot Halmstad)	0	Låg. Sista turen mot Halmstad tas bort	90 000 kr
320 Halmstad - Laholm	3 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	ca 40-60 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår. Stråket kompletteras av L324 samt L1 Laholm med anslutning Västkustbanan	590 000 kr

Hallandstrafiken

323 Halmstad - Stjärnarp - Öringe - Veinge - Laholm	Ingen åtgärd	-	-	-
324 Halmstad - Trönninge - Genevad - Veinge - Laholm	2 turer per vardag och riktning tas bort, samt 6 turer i ena riktningen och 7 turer i andra riktningen tas bort på lördag + natt	ca 30 snitt vardag + ca 130 snitt lördag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik	885 000 kr
325 Halmstad - Veinge - Knäred - Markaryd	Ingen åtgärd	-	-	-
330 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdalsbro - Harplinge	1 tur per vardag och riktning tas bort	15 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	220 000 kr
340 Halmstad - Oskarström - Spenshult	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	52 snitt vardag	Mellan-hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår i högtrafik.	200 000 kr
350 Halmstad - Gullbrandstorp - Haverdal - Skipås - Falkenberg	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik. 1,5 turer per vardag och riktning tas bort under kvällstid	25 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	766 000 kr
351 Halmstad - Kvibille - Getinge - Slöinge - Falkenberg	2 "halva" (till/från Getinge) turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik och 1 "hel" (till/från Falkenberg) tur per vardag och riktning tas bort på kvällen	70 snitt vardag	Mellan-hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	766 000 kr
400 Express Halmstad - Hyltebruk	Ingen åtgärd	-	-	-
401 Halmstad - Oskarström - Torup - Rydöbruk - Hyltebruk	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	20 snitt vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	380 000 kr
410 Halmstad - Oskarström - Torup - Kinnared - Hyltebruk	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	20 snitt vardag	Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	407 000 kr
417 Hyltebruk - Landeryd	Ingår i HNJ-projektet	-	-	-
431 Hyltebruk - Unnaryd	1 tur per vardag och riktning tas bort i lågtrafik	3 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	140 000 kr
432 Gislaved - Smålandsstenar - Skeppshult - Hyltebruk	Ingen åtgärd	-	-	-

Hallandstrafiken

509 Falkenberg - Ringsegård - Boberg	Ingen åtgärd	-	-	-
517 Falkenberg - Abild	1 tur per vardag i ena riktningen tas bort	2,6 snitt vardag	Låg. Turen ligger under lågtrafik med få resenärer. Resmöjlighet kl 0905 kvarstår	131 500 kr
553 Falkenberg - Långås - Morup	2 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik vardag samt lördagstrafiken blir anropsstyrd	7 snitt vardag. 14 snitt lördag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	477 000 kr
555 Falkenberg - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-
556 Falkenberg - Vessigebro - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-
557 Falkenberg - Ljungby - Vessigebro - Köinge - Ullared	Två eftermiddagsturer kortas av och vänder i Köinge	4 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	129 000 kr
558 Ullared - Ätran - Fegen	7 lördagsturer blir anropsstyrd	21 snitt lördag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	127 000 kr
560 Älvsered - Ullared	7 lördagsturer blir anropsstyrd	21 snitt lördag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	91 000 kr
614 Express Varberg - Väröbacka - Frillesås - Åsa	Ingen åtgärd	-	-	-
615 Varberg - Bua - Väröbacka - Frillesås - Åsa	Ingen åtgärd	-	-	-
616 Varberg - Derome - Veddige	Ingen åtgärd	**-**	**-**	**-**
620 Varberg - Kärradal - Espevik	Ingen åtgärd	-	-	-
651 Varberg - Rolfstorp - Ullared	Ingen åtgärd	-	-	-
652 Varberg - Tvååker - Morup - Falkenberg	Ingen åtgärd	-	-	-
653 Varberg - Himle	4 turer per vardag och riktning tas bort	23 res snitt per dag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	558 000 kr
660 Varberg - Himle - Dagsås	Ingen åtgärd	-	-	-
661 Varberg - Grimeton - Rolfstorp - Karl Gustav	1 tur per vardag i ena riktningen tas bort samt att lördagsturerna blir anropsstyrda	5,5 snitt vardag. 8,5 snitt lördag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	280 000 kr
662 Varberg - Tofta - Lindberg - Valinge	1 tur per vardag och riktning tas bort	6 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	200 000 kr

Hallandstrafiken

664 Varberg - Trönninge - Stamnared/Gunnarsjö - Stackenäs	Ingen åtgärd.	-	-	-
666 Varberg - Träslövsläge - Tvååker - Skällinge	Ingen åtgärd.	-	-	-
668 Varberg - Sällstorp - Istorp - Horred	Ingen åtgärd.	-	-	-
690 Breared - Varberg - Värö Bruk - Ringhals	1 tur per vardag och riktning tas bort av 69x-seriens alla turer	25 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	400 000 kr
691 Träslövsläge - Breared - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
692 Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
693 Träslövsläge - Breared - Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
694 Sörse - Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
695 Varberg - Trönninge - Tofta - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
697 Varberg - Ringhals	Se linje 690	-	-	-
703 Beställningslinje Särögården - Ekenäs	Se linje 690	-	-	-
705 Beställningslinje Fjärås station - Fjärås centrum	Se linje 690	-	-	-
717 Beställningsturer Kungsbacka - Anneberg - Röshult	Se linje 690	-	-	-
720 Kungsbacka - Särögården - Kullavik	6 turer per vardag och riktning tas bort		Mellan. Arbets och studiependling påverkas men resmöljigheter kvarstår	900 000 kr
730 Kungsbacka - Onsala - Iserås - Mariedal	Linje 730 läggs ner och utbudet på linje 731 minskas	5000	Mellan - Hög. Arbets och studiependling påverkas. En del hållplatser trafikeras ej av andra linjer och läggs därmed ner	1 267 000 kr
731 Kungsbacka - Onsala - Mariedal - Älskogsbräcka	Se linje 730	-	-	-
732 Frillesås - Åsa - Kungsbacka	Ingen åtgärd	-	-	-

Hallandstrafiken

733 Kungsbacka - Vallda - Västra Hagen	1 per vardag och riktning tas bort	750	Låg. Arbets och studiependling påverkas men resmöljigheter kvarstår	238 000 kr
734 Kungsbacka - Valda - Västra Hagen - Älskogsbräcka	Minskad helgtrafik (lördag blir som söndag) på linje 731 och 734	15000	Mellan. Tågpassning påverkas	572 000 kr
767 Snipen - Hällesås - Lindome	Linje 767 läggs ner	90 snitt vardag	Mellan-hög. Arbets och studiependling påverkas. Tillköp som ej förlängs	300 000 kr
1 Laholms bussterminal - Laholm Station	Ingen åtgärd	-	-	-
1 Vallås - Centrum - Frösakull - Gullbrandstorp	2 turer per vardag och riktning samt 3 turer per riktning fredag och lördag natt tas bort	35 snitt per vardag och 60 snitt per fredag och lördag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	250 000 kr
2 Fyllinge - Centrum - Sjukhuset	5 turer per vardag och riktning tas bort	90 snitt per vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	500 000 kr
3 Hallarna - Norra Andersberg - Centrum - Karlstorp - Tylösand	3 turer per vardag och riktning tas bort	85 snitt per vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	390 000 kr
4 Brogård - Centrum - Flygstaden - Flygplatsen	1 tur per vardag och riktning samt 1 tur per riktning fredag och lördag natt tas bort	20 snitt per vardag och 15 snitt per fredag och lördag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	220 000 kr
5 Vallås - Centrum - Stenhuggeriet	2 turer per vardag och riktning tas bort	35 snitt per vardag	Hög. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	300 000 kr
6 Frennarp - Centrum - Sofieberg - Kärleken	Ingen åtgärd	-	-	-
7 Sannarp - Centrum - Sofieberg	Ingen åtgärd	-	-	-
12 Montörgatan - Östra stranden- Österskans - Söder	Ingen åtgärd	-	-	-
14 Halmstad Resecentrum - Hamnen	Ingen åtgärd	-	-	-
15 Halmstad Resecentrum - Sjukhuset - Flygstaden - Stenhuggeriet	Ingen åtgärd	-	-	-
16 Halmstad Resecentrum -	Ingen åtgärd	-	-	-

Hallandstrafiken

Sannarpsgymnasiet - Kristinehedsgymnasiet				
17 Halmstad Resecentrum - Vrangelsro	Ingen åtgärd	-	-	-
18 Hallarna - Vallås centrum	Hälften av turerna tas bort. 11 turer per vardag och riktning	-	Mellan Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	450 000 kr
83 Österskans - Larsfrid - Östra Stranden - Montörgatan (Anropsstyrd linje)	Ingen åtgärd	-	-	-
1 Falkenbergs bussterminal - Stortorget - Falkenberg Station	Ingen åtgärd			
2 Glommen - centrum - Hjortsberg - Skrea stationsväg	8 turer i kvartstrafik tas bort i högtrafik.	26 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	320 000 kr
11 Stortorget - Falkenbergs bussterminal - Slätten - Hjortsberg	Ingen åtgärd	-	-	-
12 Falkenbergs bussterminal - Kattegattcenter	4 turer per vardag och riktning tas bort	6 snitt vardag	Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	100 000 kr
13 Stortorget- Ekhaga - Falkagård	Ingen åtgärd	-	-	-
14 Falkenbergs bussterminal - Skomakarehamnen	Ingen åtgärd	-	-	-
1 Borgasgård - Varbergs bussterminal - Breared - Träslövsläge Storgatan	Ingen åtgärd	-	-	-
2 Trönninge - Varbergs bussterminal - Sjukhuset - Erlandsgården	12 turer per vardag och riktning tas bort i lågtrafik på sträckan Bussterminalen – Sjukhuset		Mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	410 000 kr
11 Håstensskolan - Lorensberg - Varbergs bussterminal - Kurorten	Linjen delas upp i två olika linjer. 6 turer per vardag och riktning tas bort		Låg. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	310 000 kr

Hallandstrafiken

12 Varbergs bussterminal - Bälggatan	Ingen åtgärd	-	-	-
15 Varbergs bussterminal - Getterön 5:e vik	3 turer tas bort	4-5 snitt vardag	Låg-mellan. Resmöjlighet till/från studier och arbete kvarstår	100 000 kr
1 Fors - Kungsbacka station - Varla - Hede	Ingen åtgärd	-	-	-
2 Kolla - Kungsbacka station - Tölö - Hede station	Ingen åtgärd	-	-	-
3 Britta Lena - Torget - Kungsbacka station	Ingen åtgärd	-	-	-
4 Kungsbacka station - Hede station	Ingen åtgärd	-	-	-
X3 Göteborg - Särö	Ingen åtgärd	-	-	-
717, 735, 740-748 Kungsbacka landbygdstrafik	Enskilda turer med lågfrekvent resande tas bort under lågtrafik	-	Låg påverkan. Studie- och arbetspendlingsmöjligheter kvarstår	240 000 kr

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2023-2024

I följande avsnitt ges en beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2023-2024.

ANPASSNING TILL NYTT NORMALLÄGE

I arbetet med kollektivtrafikplan och i analysen av trafiken ingår en kontinuerlig uppföljning och översyn av lågfrekvent resande. Som grund i detta arbete finns i trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer för lågfrekvent resande och principen att koncentrera tillgängliga resurser till utpekade kollektivtrafikstråk där förutsättningarna för ökat resande är störst. Objektet inkluderar fortsatt anpassning av utbudet utifrån mer långsiktiga effekter av pandemin.

FLER OCH LÄNGRE TÅG LÄNGS VÄSTKUSTBANAN

Inom utblicken ser Hallandstrafiken ett fortsatt behov av att utveckla tågtrafiken på Västkustbanan. Framförallt på sträckan Varberg-Göteborg och söderut i takt med ett ökat resande över länsgräns. Fler resmöjligheter kan innebära såväl att köra fler avgångar, dvs förtäta trafiken eller att säkerställa att befintliga avgångar trafikerar med rätt fordonsstorlek.

Hallandstrafiken

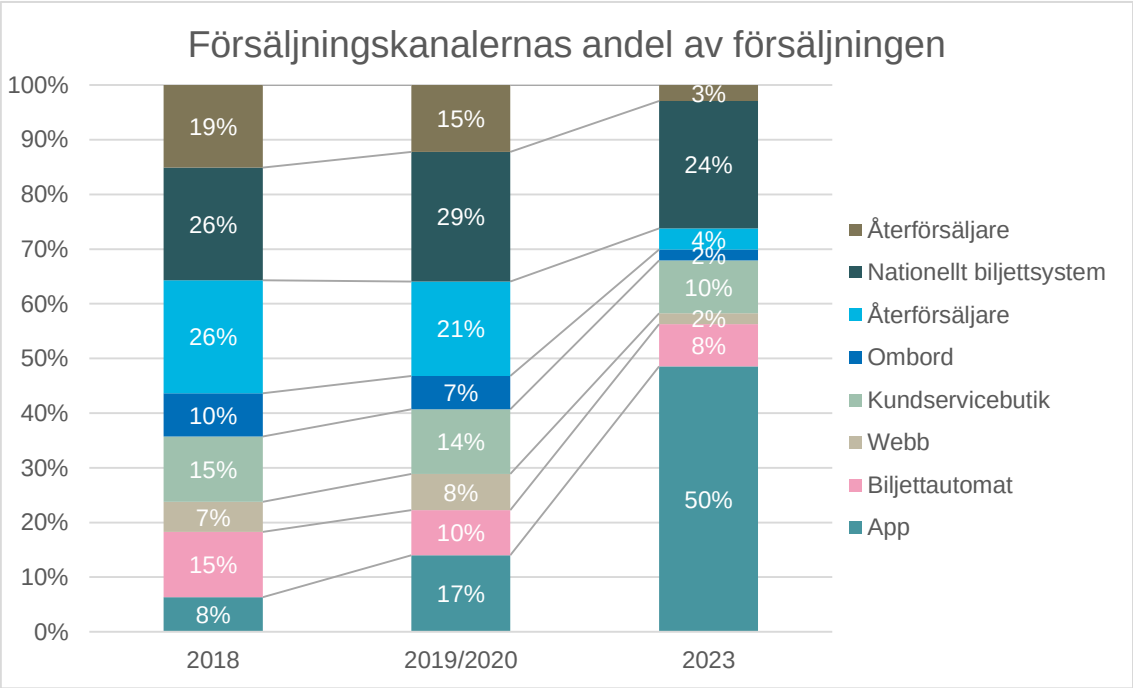
HALMSTADS OCH KUNGSBACKA STADSBUSSTRAFIK – JUSTERAT LINJENÄT OCH TURUTBUD

Hallandstrafiken ser behov av en fortsatt utveckling av stadsbusstrafiken i framförallt Halmstad och Kungsbacka. Ett gemensamt utredningsarbete pågår med respektive kommun kring utvecklingen av stadsbusstrafiken utifrån hur staden kommer att växa. En förutsättning för att kunna utveckla och skapa en mer attraktiv stadsbusstrafik är att trafiken ges prioritet i gatuutrymmet.

FÖRSÄLJNING

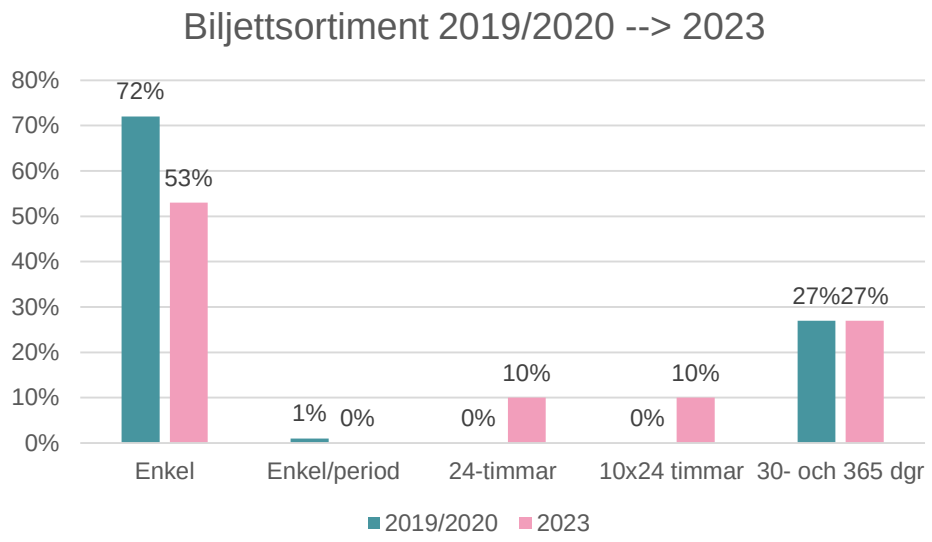
Hallandstrafikens ambition är att kostnader för försäljning ska minska. Försäljningsomkostnaderna är kopplade till administration, systemkostnader (rörliga och fasta), provisioner och avgifter samt kostnader som uppstår i andra delar av verksamheten. I takt med ökad digitalisering i samhället kommer det vara centralt att fortsätta satsningen på självservicekanaler och i synnerhet appen. Sammantaget ökar detta både den geografiska täckningen och tillgängligheten i tid för kunden. Appen ska vara enkel och attraktiv samt erbjuda tjänster som förhöjer kundnyttan, såsom realtidsinformation, reklamations- och förseningsärenden.

Konsekvensen av ökad tillgänglighet i självservicekanaler gör att det finns ett behov av att se över hur återförsäljare rent geografiskt är representerade utifrån var våra egna kundservicebutiker är placerade. Det innebär att återförsäljare i första hand ska vara lokaliserade på platser där Hallandstrafiken inte är närvarande. För Hallandstrafikens del är det av stor vikt att ha hög tillgänglighet och ge god service. I diagrammet nedanför visas Hallandstrafikens försäljning per försäljningskanal år 2018 och 2019 samt 2020. På grund av pandemin sammanvägs siffrorna för år 2019 och 2020. Längs till höger i diagrammet framgår ett sannolikt scenario för år 2023.



Hallandstrafiken

Hallandstrafiken ska fortsätta anpassa biljettsortimentet utifrån kundernas resefrekvens. Diagrammet nedanför åskådliggör den förflyttning Hallandstrafiken prognostiserar kunderna kommer att göra baserat på resefrekvens från år 2019. Med anledning av Covid-19 pandemin kan dock resefrekvensen se annorlunda ut framöver än vad den gjort tidigare. Behov samt resvanor kan förändras. Det är inte osannolikt att det, under år 2021 och närmsta åren därefter, finns ett större behov av biljetter i segmentet mellan enkel- och 30 dagarsbiljett än vad som framgår av diagrammet.



Hallandstrafiken vill kunna erbjuda biljetter i våra egna försäljningskanaler till platser utanför sydtaxesamarbetet. För närvarande pågår ett projekt hos Samtrafiken, där Hallandstrafiken ingår. Syftet är att ta fram riktlinjer för ett framtida resplussamarbete/nationellt biljettsystem, vilket ligger i linje med regeringens förslag om ett nationellt biljettsystem. Projektet utgår från den branschgemensamma standarden BoB. Detta kommer möjliggöra för kunden att köpa biljetter för merparten av sina resor, från både kommersiella aktörer och andra Trafikhuvudmän, i samma försäljningskanal. Dessutom möjliggör det maskinell visering av samtliga biljetter till samtliga platser.

För att öka den totala kundnöjdheten har Hallandstrafikenen en ambition om att erbjuda mervärden för kunder under, efter och före resan. Dagens digitala biljettlösningar skapar möjligheter för utökad försäljning genom nya samarbetspartners i andra branscher. Hallandstrafiken skulle kunna tänkas ingå samarbeten som leder till att våra tjänster utvecklas och skapar mervärde för kunden och förhöjer kundupplevelsen. Det kan handla om att kunden ges möjlighet att ta del av erbjudanden under eller i anslutning till resan eller att våra tjänster synliggörs hos samarbetspartners.

MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

Konsekvenserna av den pågående pandemin påverkar marknadsaktiviteterna även under 2021. Resandet med kollektivtrafiken är fortsatt kopplat till restriktioner och med uppmaningen att undvika kollektivtrafiken om du verkligen inte måste åka. Osäkerheten kring hur länge pandemin pågår, och vilka konsekvenser det får på både resande och resandemönster ur ett längre perspektiv är inte känt. Detta är en stor utmaning för hela branschen och inte minst ur ett kommunikationsperspektiv. Att vara flexibla och snabbt kunna hantera förändrade förutsättningar är nyckeln till framgång under

Hallandstrafiken

2021. En stor utmaning handlar om att invänta rätt läge och därefter påbörja arbetet med att återvinna resenärer till kollektivtrafiken.

Parallellt med hanteringen av pandemin så fokuserar kommunikationen under det första halvåret på lanseringen av det nya biljett- och betalsystemet. Det är en omvälvande förändring för många utav våra resenärer och målsättningen är att den här övergången, från gammalt till nytt, ska gå så smidigt som möjligt. En viktig informationsinsats, och aktivitet under våren, är öppnandet av framdörrarna på bussarna. Något som innebär att Hallandstrafiken efter nästan ett år kan börja sälja, aktivera och validera biljetter ombord igen.

NÅGRA AV DE STÖRRE AKTIVITETERNA UNDER 2021

Kommunikation kring Pandemin - Under året kommer vi löpande informera om vad som gäller för våra resenärer angående restriktioner/rekommendationer och hur det påverkar kollektivtrafiken.

Välkomna tillbaka till kollektivtrafiken - När pandemin släpper och vi återigen kan uppmuntra till kollektivt resande börjar arbetet med att få tillbaka våra kunder, samt hitta nya. Det kommer innebära ett stort arbete med att förändra vanor och beteenden på nytt. Vi kommer behöva kampanja stort och arbeta löpande med olika aktiviteter. Vi behöver dessutom arbeta upp och stärka vårt varumärke igen. I detta arbete ska vi ta vara på saker vi gjort under 2020 – nya bussar, wifi, elbussar etc.

Ny grafisk profil - Under året kommer vi fortsätta med utrullningen av vår nya grafiska profil. Mycket är redan klart, men det finns delar kvar att anpassa så som nya tidtabeller, nytt butiksmaterial, nytt material till våra återförsäljare, samt en översyn av våra TV-skärmar. Under våren byter vi dessutom den sista toppskylten, vilket innebär att alla våra hållplatser har vår nya grafiska profil. Detta ska vi uppmärksamma.

Företagskommunikation - Företagssidan på hemsidan ska utvecklas med exempelvis kundcase för att stärka erbjudandet till företagen.

INFORMATION VID STÖRNING

Informationsenheten är Hallandstrafikens first line vid störningar. Det är informatörerna på Infoenheten som ser till att informationen om störningen når resenärerna före, under och efter en akut eller planerad störning. ”Att veta” är ett prioriterat kundmål för Hallandstrafiken. Under 2021 kommer vi därför att fortsätta och intensifiera arbetet med att fördjupa samarbetet med SJ Öresund och Öresundståg AB för att vässa störningsinformationen ytterligare. Vi kommer även att se över och utveckla enhetens egna rutiner och de interna rutinerna och interna samverkan på hela Hallandstrafiken för att utveckla störningsinformationen ytterligare.

INFRASTRUKTUR

Infrastrukturen för kollektivtrafiken är viktig för att skapa trivsel och trygghet för resenärerna och locka fler att åka. En välskött hållplats marknadsför kollektivtrafiken och stärker varumärket för potentiella resenärer. Att hållplatser och stationer är välstädade med bra belysning, har ett modernt väderskydd och bra resenärsinformation är viktiga framgångsfaktorer för att kollektivtrafiken ska

Hallandstrafiken

uppfattas som ett bra alternativ till bilen. I den regionala infrastrukturplanen 2018-2029 finns avsatta medel för en fortsatt upprustning av hållplatser i Halland. Såväl på statligt vägnät men också genom möjlighet till medfinansiering på kommunalt vägnät. Hallandstrafiken ser ett fortsatt behov av att gemensamt med väghållare fortsätta upprustningen av hållplatserna i länet.

Hallandstrafiken kommer under 2021 att slutföra den stora insats som påbörjades under 2020 med att förse samtliga länets hållplatslägen med nya topptavlor och blå reflexmarkeringar. På flera av de mindre stråken fanns tidigare många hållplatser som bara hade hållplatsstolpe i den ena riktningen. Dessa har nu kompletterats med en hållplatsstolpe i båda riktningarna. De flesta väderskydden har försetts med layout enligt den nya designen. Topptavlorna visar nu inte bara hållplatsens namn utan även läge, linjenummer och destination. Vi har även på prov placerat ut några nya realtidsdisplayer som inte behöver någon kabeldragning utan drivs helt på ett batteri som håller fyra till fem år samt tar emot data vid 4G-nätet. Med start under 2021 kommer vi att genomföra en större översyn av innehållet i tidtabellsskåpen i väderskydden, med syfte att kunna erbjuda bättre resenärsinformation, så som kartor och information om biljettköp.

UPPHANDLING AV TRAFIK

BUSSTRAFIK

Inga upphandlingar av busstrafik planeras utföras inom denna tidsperiod då Hallandstrafiken nyligen har upphandlat all trafik inom regionen. Hallandstrafiken deltar i fortsatt branschsamverkan för att hålla sig uppdaterade och vara förberedda inför kommande upphandlingar.

TÅGTRAFIK

I slutet av denna tidsperiod behöver Västtågen upphandlas igen om inte avtalsoptioner utlöses. Dagens avtal sträcker sig till 2024 med option ytterligare högst tre år. Hallandstrafiken deltar i denna upphandling som leds utav Västtrafik.

INFRASTRUKTUR

I slutet av denna tidsperiod kommer dagens avtal gällande hållplatsunderhåll, väderskydd och reklam i väderskydd behöva upphandlas.

SERVICERESOR

Inom denna tidsperiod genomförs upphandling av Serviceresor med trafikstart 1 juli 2022.

Hallandstrafiken

8. EKONOMI

Intäkterna från biljettförsäljning minskade mycket kraftigt under 2020 till följd av pandemin. Totalt tappade bolaget 46 procent av biljettintäkterna på helåret 2020 jämfört med 2019, motsvarande 208 mkr. Redan tidigt under pandemin tog Region Halland som ägare till bolaget det strategiska beslutet att inte minska trafikutbudet utan istället upprätthålla trafiken och sätta in förstärkningar där det behövdes för att undvika trängsel. Det strategiska ställningstagandet innebar att ägaren skulle täcka upp för de minskade intäkterna genom ett utökat driftbidrag, vars storlek skulle bestämmas i samband med bokslutsarbetet. Utöver ordinarie driftbidrag har ägaren i samband med bokslutet utlovat ett extra driftbidrag på 366 mkr, dels för att täcka underskottet, dels genom att lämna en överkompensation i syfte att konsolidera bolaget ekonomiskt 2020. Det är denna överkompensation som gör att bolaget redovisar ett så starkt resultat för räkenskapsåret 2020. Frånräknat stöd från ägaren i form av driftbidrag var Hallandstrafikens totala underskott 693 mkr år 2020, för 2019 var motsvarande siffra 459 mkr.

År 2020 var ett exceptionellt år med drastiskt minskade biljettintäkter, men under normala förhållanden har vi ett scenario där kostnaderna har ökat med ungefär samma procent som biljettintäkterna. En felaktig slutsats utifrån dessa fakta är att Hallandstrafikens netto borde förbättras under sådana omständigheter. Men vad man då glömmer är att kostnaderna respektive intäkterna till storleken är olika. Utifrån ett räkneexempel på 2019 års kostnader och biljettintäkter gör en ökning av biljettintäkterna med 5 procent per år (23 mkr) jämfört med en ökning av Trafikkostnaderna med 5 procent (41 mkr) att gapet mellan trafikkostnader och biljettintäkter ökar år från år. Så frånsett ett pandemiår som 2020 kan det även konstateras att kollektivtrafiken i normalfallet kräver ett ökat stöd från ägaren även om resandet och biljettintäkterna ökar. Trafikkostnaderna i ingångna avtal påverkas av index, en faktor som används för att kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelskostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index ger stor påverkan på resultatet.

Förutom den ekonomiska aspekten är det viktigt att se till kollektivtrafikens andra samhällsekonomiska vinster, tex som ett medel för ökad tillväxt med tillhörande regionförstoring, minskad miljöpåverkan samt skapandet av attraktiva stad- och bostadsmiljöer. Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken utifrån principer fastställda i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

PRISER

I angivna riktlinjer för taxor i trafikförsörjningsprogrammet fastslås att det ska vara enkelt, hela-resan perspektivet ska råda och upphandlad och kommersiell trafik ska fungera bra ihop. Över en längre tidsperiod ska intäkterna från resenärerna överstiga 60 procent av kostnaderna baserat på det totala utbudet i Halland. I trafikförsörjningsprogrammet framgår att Hallandstrafikens styrelse har mandat att besluta om taxenivåerna inom ramen för de principer som regionfullmäktige fastställt. Taxenivån ska kunna användas som ett verktyg i arbetet med kollektivtrafikens utveckling. Eventuell justering av taxor beslutas först efter att Regionfullmäktige fastställt budget för 2022.

Hallandstrafiken

9. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls resenärer efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Uppdraget innebär i stort att upphandla, planera och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade Trafikföretag och intressenter. Hallandstrafiken utför även uppdrag genom att tillhandahålla en beställningscentral för färdtjänsten i Laholm, Halmstad, Hylte, Falkenberg och Varbergs kommun och för sjukresor i hela Halland. Den sociala och ekonomiska hållbarheten i dessa transporter är av stor vikt därutav ett starkt fokus på trygga, säkra och kostnadseffektiva resor.

SKOLSKJUTS

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

I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Genom samordning av kompetens och resurser är Hallandstrafikens mål att kunna utforma en så säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Samordning sker både mellan linje- och skoltrafik men även mellan olika former av särskild kollektivtrafik. Denna samordning leder till både bättre kvalité och ökad kostnadseffektivitet och tar vara på samhällets resurser på bästa sätt. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen (8–60 platser) och även de mindre servicereserefordonen med (4–8 platser). De mindre servicereserefordonen används framförallt till särskola och elever med växelvist boende.

Under 2021 har ett arbete påbörjats med att integrera olika typer av system vilket även fortsätter under 2022. Ambitionen är att öka kvalité i tillgängligt data, minska onödiga administrativa moment och även tillgängliggöra olika typer av uppgifter enklare för handläggare, verksamheter och vårdnadshavare. Under 2021 ska även ett antal nyckeltal identifieras för att löpande över åren följa utvecklingen för att mäta skolskjutsen mot målbilden av trygga, säkra och kostnadseffektiva resor. Som ett led i detta arbete har Hallandstrafiken som pilot i Sverige anslutit sig till en ny branschgemensam undersökning kallad Skolskjutsbaro. I denna undersökning ställs frågor per post till vårdnadshavare och elev hur väl olika delar i skolskjutsen fungerar. Detta arbete ska avslutas under 2021 och från och med kommande kollektivtrafikplan 2023 kommer dessa siffror löpande redovisas och utvärderas.

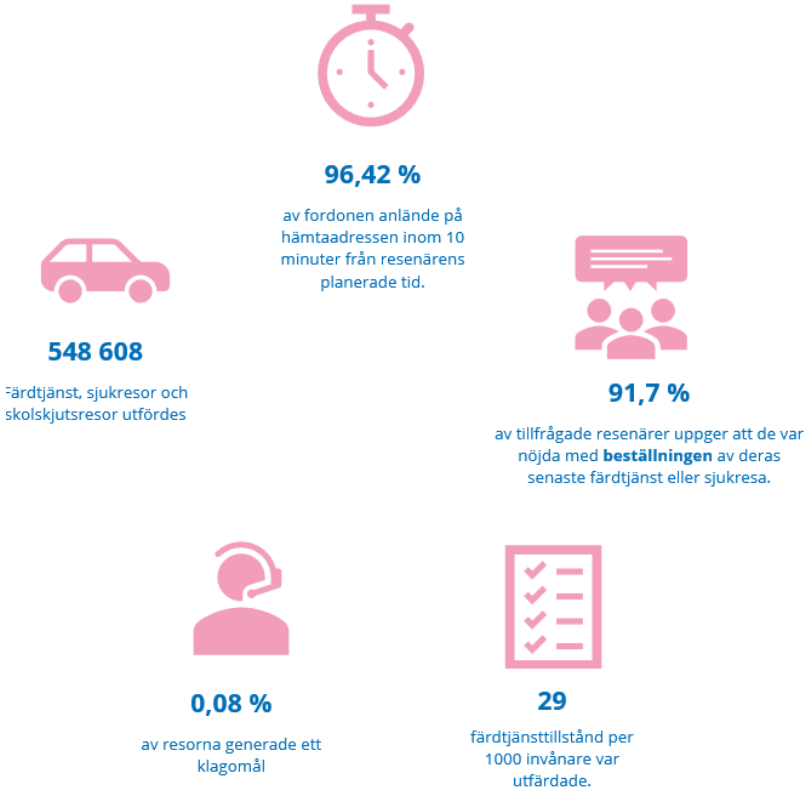
Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar på upphandlad skolbuss, personbil (taxi) och allmän kollektivtrafik var år 2020 uppskattningsvis 10 000 elever. Detta är en klar ökning från föregående år då Kungsbacka kommuns elevantal tillkommit i statistiken. I övrigt kan det noteras att antal skolskjutsberättigade elever över en längre tidsperiod är förhållandevis stabilt.

Hallandstrafiken

SERVICERESOR

Serviceresor kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar Närtrafik och Beställningstrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst, sjukresor och skolskjuts vilken är öppen för resenärer först efter att ett beslut fattats om resenärens rättighet till trafikslaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

Det nya trafikavtalet, med start 1 juli 2018, har gett avsedd effekt gällande kvalité i verksamheten. Antalet förseningar och kundärenden minskar och kundnöjdheten är nu på en nivå över snittet i riket gällande serviceresor. Även punktligheten har kraftigt förbättrats och är nu på en hög och stabil nivå. Hallandstrafiken följer löpande upp utvecklingen genom fastställda nyckeltal som idag är punktlighet, antal kundärenden och kundnöjdhet både med förarens bemötande samt bemötande i beställningscentralen och övergripande nöjdhet med serviceresan. Detta sker genom statistik från systemstöd och genom Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma verktyg ANBARO.



Bilden ovan visar utfallet av dessa nyckeltal för verksamhetsåret 2020 som även haft en kraftig påverkan av covid-19. Gällande kvalitetsfaktorerna så har både kundnöjdhet och punktlighet ökat under 2020.

Inom serviceresor fortsätter ett arbete att fastställa fler nyckeltal som mäter kostnadseffektiviteten som ett led att uppfylla en ekonomisk hållbarhet. Detta arbete fortsätter under 2021 och även 2022 för att öka Hallandstrafikens förmåga att i ett tidigt skede fånga in både brister i leverans och trender

Hallandstrafiken

med en minskad kostnadseffektivitet i ett tidigt skede och utforma lämpliga åtgärder eller föra dialog med uppdragsgivare och kostnadsbärare om lämpliga åtgärder.

Under 2021 fortsätter även resan med att möta ett mer digitalt samhälle och följande behov från resenärer och verksamhet. Under 2021 kommer en ny version av Hallandstrafikens digitala plattform att lanseras. Fokus i denna lansering är att förbättra prestanda och plattform. Detta projekt sker i samverkan med andra trafikhuvudmän för serviceresor och ska ge resenären en möjlighet att se sina bokade resor, avboka resor, få aktuell information om t.ex. trafikstörningar men även kunna boka sina resor (beroende på form av särskild kollektivtrafik). Detta underlättar vardagen och servicen för de resenärer som önskar detta. För de som inte vill eller inte kan kvarstår möjligheten att hantera sina ärenden per telefon till kundcenter.

Under 2021 kommer även en ny upphandling för trafiken att utföras med publicering samma år med nya trafikavtal på plats till den 1 juli 2022. Ett starkt fokus i detta arbete är att bibehålla dagens leveranskvalité och förbättra kostnadseffektiviteten till kommande avtal.

Att ytterligare analysera resandeutveckling och behov under 2020 och 2021 har varit en utmaning då pandemin starkt påverkar möjligheterna att dra lärdomar från dagens resande som inte är normalt. Hallandstrafiken är dock redo när pandemin avtar att fortsätta detta naturliga arbete med ständiga förbättringar.

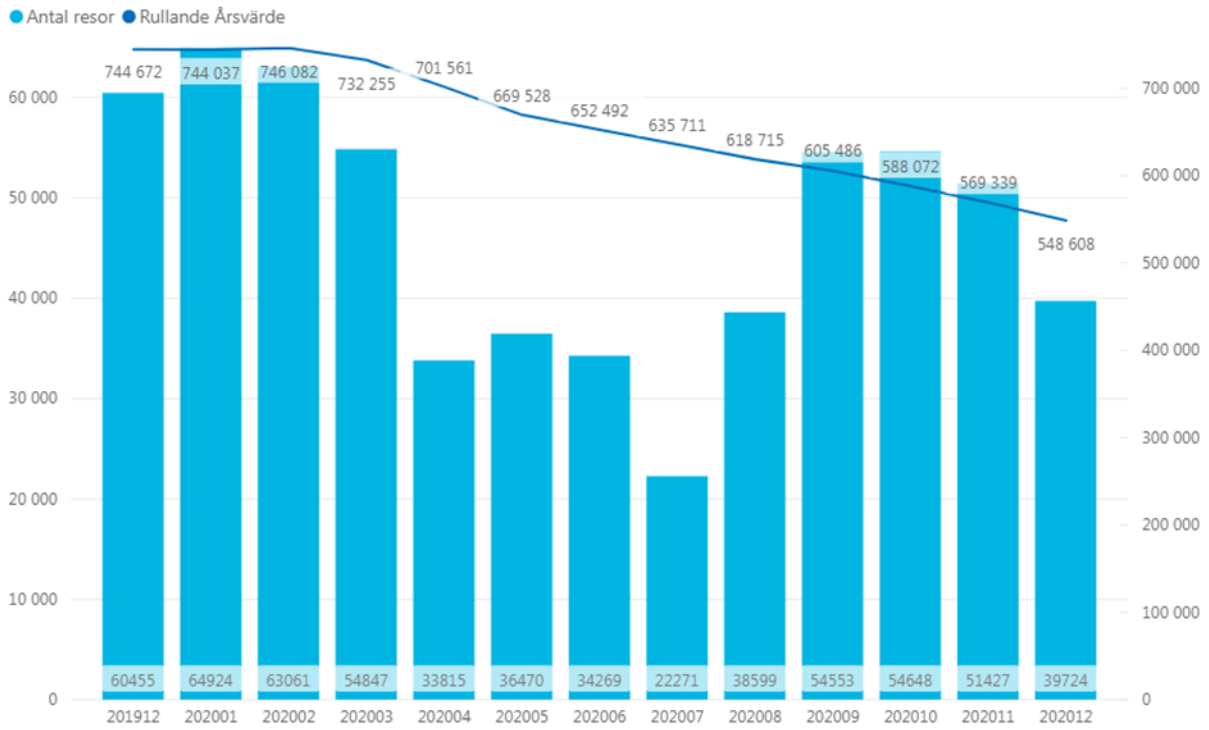
SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK PÅVERKAN AV COVID-19

Den särskilda kollektivtrafiken har likt övriga samhället påverkats av covid-19 i olika delar. Den främsta påverkan har skett efter rekommendationer från nationella- eller regionala myndigheter gällande åtgärder att begränsa smittspridningen. Som en följd av dessa rekommendationer har även andra perspektiv behövts hanteras såsom förarens arbetsmiljö men även ett arbete att både kort- och långsiktiga planera för verksamheten med avtalade trafikföretag. De rekommendationer som påverkats Serviceresor främst har varit dels de nationella rekommendationerna om att äldre- och personer i riskgrupp ska avstå från onödiga resor men även den regionala rekommendationen om att resorna främst ska utföras med ensamåkning.

Sammantaget har detta resulterat i ett kraftigt minskat resande under 2020 på totalt -35 procent. Främst är det färdtjänstresandet som har minskat. Skolskjutsresandet har i stort sett varit detsamma under året förutom den initiala perioden under senare våren 2020. Samtidigt har behovet av fordon i stort sett varit detsamma då ensamåkning och skolskjutsen bidragit till samma behov runt rusningstid med ett lägre fordonsbehov under resterande tidpunkter på dagen. Under 2019 utfördes ca 750 000 serviceresor och under 2020 utfördes ca 550 000 resor. Detta har även inneburit 30 procent färre samtal till beställningscentralen, men även färre ansökningar av färdtjänst till Region Hallands färdtjänstavdelning.

Det är osäkert hur länge pandemin påverkar och det kan i skrivandets stund konstateras att pandemin påverkar starkt det första halvåret 2021. Dock så är Hallandstrafikens bedömning att covid-19 inte kommer påverka Serviceresor något nämnvärt i antal resande för perioden 2022 och framåt då merparten av resorna är av den karaktär att man har ett resandebehov som inte kan ersättas av andra typer av transporter.

Hallandstrafiken



Graf: *Resandeutveckling Serviceresor 2020 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)*

Hallandstrafiken

10. BILAGOR

BILAGA 1: NYCKELTAL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2019

Linjenr halvår 2	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produktion	% av tot tim.produktion	Medel-hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag (ej anrop)	Antal dt en lördag (ej anrop)	Antal dt en söndag (ej anrop)
145	Halmstad - Växjö	133 045	1%	2 487	0,8%	53,5	21 924	3 447	16%	0,8%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	78 783	1%	1 727	0,6%	45,6	14 597	5 494	38%	0,5%	9	0	0
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	142 201	1,2%	4 142	1,3%	34,3	33 325	19 488	58%	1,1%	14	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	60 901	0,5%	1 957	0,6%	31,1	6 485	2 662	41%	0,2%	5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Växtorp	95 647	0,8%	2 814	0,9%	34,0	19 319	9 842	51%	0,7%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	19 773	0,2%	419	0,1%	47,2	2 053	1 232	60%	0,1%	2	0	0
316	Halmstad - Åled - Oskarström	387 500	3,3%	12 296	4,0%	31,5	116 367	24 327	21%	4,0%	30	12	11
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	67 596	0,6%	1 823	0,6%	37,1	7 148	1 351	19%	0,2%	6	8	3
319	Halmstad - Tönnersjö	22 639	0,2%	706	0,2%	32,1	1 941	1 496	77%	0,1%	4	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	218 320	1,8%	6 111	2,0%	35,7	72 490	23 902	33%	2,5%	10	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 676	0,3%	866	0,3%	35,4	5 002	2 324	46%	0,2%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	447 473	3,8%	13 528	4,4%	33,1	112 734	26 940	24%	3,9%	30	16	11
325	Halmstad - Markaryd	42 303	0,4%	847	0,3%	49,9	3 570	1 773	50%	0,1%	2	0	1
330	Halmstad - Harplinge	121 739	1,0%	3 759	1,2%	32,4	26 373	9 466	36%	0,9%	17	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	138 244	1,2%	3 428	1,1%	40,3	62 784	8 776	14%	2,2%	9	5	5
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	548 104	4,6%	15 103	4,9%	36,3	87 708	18 427	21%	3,0%	27	13	10
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	680 828	5,7%	18 600	6,0%	36,6	159 689	34 738	22%	5,5%	30	13	11
362	Ullared - Svenljunga	21 586	0,2%	417	0,1%	51,8	175	16	9%	0,0%	1	0	0
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	225 269	1,9%	4 656	1,5%	48,4	46 878	17 759	38%	1,6%	9	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	689 182	5,8%	15 248	5,0%	45,2	172 505	41 876	24%	5,9%	24	10	9
410	Halmstad - Kinnared	122 365	1,0%	2 601	0,8%	47,0	16 484	5 071	31%	0,6%	4,5	0	0
417	Hyltebruk - Landeryd	31 206	0,3%	800	0,3%	39,0	2 748	367	13%	0,1%	6	0	0
431	Hyltebruk - Unnaryd	155 750	1,3%	2 937	1,0%	53,0	13 599	5 672	42%	0,5%	14	0	0
432	Hyltebruk - Gislaved	97 231	0,8%	1 897	0,6%	51,3	3 740	1 875	50%	0,1%	6,5	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Eftra	27 176	0,2%	950	0,3%	28,6	4 600	3 235	70%	0,2%	3,5	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	61 666	0,5%	1 305	0,4%	47,3	6 098	3 216	53%	0,2%	4,5	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	115 090	1,0%	3 246	1,1%	35,5	23 897	11 522	48%	0,8%	13	4	0
555	Falkenberg - Ullared - Älvsered	417 908	3,5%	9 103	3,0%	45,9	117 918	30 372	26%	4,0%	19	9,5	4,5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	351 271	3,0%	7 784	2,5%	45,1	80 943	15 803	20%	2,8%	17	7	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	34 638	0,3%	838	0,3%	41,3	9 334	4 650	50%	0,3%	2	1	1
558	Ullared - Ätran - Fegen	125 766	1,1%	2 477	0,8%	50,8	33 234	17 449	53%	1,1%	13	2,5	0
959	Ullared - Okome	13 986	0,1%	248	0,1%	56,4					1,5	0	0
560	Ullared - Älvsered	48 392	0,4%	1 026	0,3%	47,2					13	2,5	0
615	Varberg - Bua - Frillesås	858 027	7,2%	21 864	7,1%	39,2	174 540	37 757	22%	6,0%	35	11	9
616	Varberg - Veddige	130 178	1,1%	3 821	1,2%	34,1	28 318	6 798	24%	1,0%	10	6	0
620	Varberg - Kärradal - Veddige	9 296	0,1%	281	0,1%	33,1	4 023	3 017	75%	0,1%	1	0	0
651	Varberg - Ullared	400 193	3,4%	8 913	2,9%	44,9	102 738	15 503	15%	3,5%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	432 365	3,6%	11 902	3,9%	36,3	116 461	34 639	30%	4,0%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 341	0,3%	1 094	0,4%	36,0	6 702	3 881	58%	0,2%	7	1	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 733	0,2%	512	0,2%	40,5	2 347	1 553	66%	0,1%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	119 014	1,0%	2 812	0,9%	42,3	18 967	7 554	40%	0,7%	6	1,5	0
662	Varberg - Trönninge - Valinge	59 521	0,5%	1 480	0,5%	40,2	12 067	6 916	57%	0,4%	7	1	0
664	Varberg - Stackenäs	80 505	0,7%	1 869	0,6%	43,1	16 069	11 791	73%	0,6%	5	0	0
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	12 797	0,1%	262	0,1%	48,8	1 150	3	0%	0,0%	1	1	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	15 199	0,1%	376	0,1%	40,4	2 285	1 649	72%	0,1%	1	0	0
669	Varberg - Åkulla	24 529		613			2 358	4			4	4	4
690	Breared - Värö Bruk - Ringhals	39 823	0,3%	1 093	0,4%	36,4	8 065	3 572	44%	0,3%	2	0	0
691	Träslävsläge - Ringhals	16 623	0,1%	449	0,1%	37,0	5 024	66	1%	0,2%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 374	0,3%	848	0,3%	39,4	15 502	4 429	29%	0,5%	2	0	0
693	Träslövsläge - Ringhals	18 215	0,2%	504	0,2%	36,1	4 726	163	3%	0,2%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	13 645	0,1%	336	0,1%	40,6	5 879	144	2%	0,2%	1	0	0
695	Trönninge - Ringhals	31 659	0,3%	748	0,2%	42,3	7 255	155	2%	0,2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 096	0,1%	281	0,1%	50,2	4 633	7	0%	0,2%	1	0	0

Hallandstrafiken

717	Röshult - Kungsbacka	69 321	0,6%	1 808	0,6%	38,3	20 040	12 224	61%	0,7%	9	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	408 065	3,4%	13 350	4,3%	30,6	69 495	26 408	38%	2,4%	44	21	21
730	Älskogsb-Iserås-KBA stn	32 202	0,3%	1 029	0,3%	31,3	7 976	2 951	37%	0,3%	6	0	0
731	Kba stn. - Älskogsbräcka	455 376	3,8%	15 666	5,1%	29,1	141 835	53 897	38%	4,9%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	561 659	4,7%	13 945	4,5%	40,3	125 591	43 957	35%	4,3%	28	30	16
733	Älskogsbr-Stenstugan-KBA stn	203 497	1,7%	5 779	1,9%	35,2	35 795	17 540	49%	1,2%	19	14	7
734	Älskgsbr-Tröskeberg-KBA stn	353 476	3,0%	9 568	3,1%	36,9	70 365	29 553	42%	2,4%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	32 079	0,3%	1 061	0,3%	30,2	10 035	7 426	74%	0,3%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	91 572	0,8%	2 038	0,7%	44,9	9 196	6 621	72%	0,3%	8	0	0
741	Kba stn.-Nåkälla-Sätila	102 035	0,9%	2 491	0,8%	41,0	24 724	13 351	54%	0,8%	9	0	0
742	Kungsbacka station-Förlanda	225 073	1,9%	5 461	1,8%	41,2	74 297	28 976	39%	2,5%	28,5	20	15
743	Litserhult-Fjärås	77 407	0,7%	1 651	0,5%	46,9	15 978	13 741	86%	0,5%	7	7	0
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	109 924	0,9%	2 267	0,7%	48,5	22 394	9 405	42%	0,8%	8	0	0
745	Fjärås-Åsa-Idala	58 894	0,5%	1 164	0,4%	50,6	9 207	8 010	87%	0,3%	6	0	0
746	Kba stn-Frillesås-Stättaredsv	54 276	0,5%	1 060	0,3%	51,2	9 804	6 765	69%	0,3%	4	0	0
747	Kungsbacka station-Ölmanäs	41 157	0,3%	1 417	0,5%	29,0	16 811	13 113	78%	0,6%	6	0	0
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	39 253	0,3%	1 069	0,3%	36,7	11 188	9 957	89%	0,4%	5	0	0
767	Snipen - Lindome	13 954	0,1%	323	0,1%	43,3	5 848	2 982	51%	0,2%	10	0	0
614	Varberg - Åsa	84 328	0,7%	1 772	0,6%	47,6	15 674	4 210	27%	0,5%	12	0	0
Blå	Särö/Kullavik - Göteborg	403 639	3,4%	8 581	2,8%	47,0	317 958	50 873	16%	10,9%	94	43	43
	Summa	**11 852 231**		**307 825**		**38,50**	**2 915 271**	**856 130**					

Linjenr halvår 2	**Linjeträckning**	**Km produktion**	**% av tot produkt km**	**Tim.produktion**	**% av tot tim.produktion**	**Medel-hastighet**	**Antal resor**	**Antal resor med skolkort**	**% med skolkort**	**% av tot produkt resande**	**Antal dt en vardag**	**Antal dt en lördag**	**Antal dt en söndag**
Linjenr	**Linjeträckning**	**Km produktion**	**% av tot produkt km**	**Tim.produktion**	**% av tot tim.produktion**	**Medel-hastighet**	**Antal resor**	**Antal resor med skolkort**	**% med skolkort**	**% av tot produkt resande**	***Antal dt en vardag***	***Antal dt en lördag***	***Antal dt en söndag***
86	Krösatåg Halmstad-Jönköping/Nässjö	292 763	8,0%	4 030	10,0%	72,6	84 243	-	-	1,5%	7	5	4,5
67	Västtåg Varberg-Borås	174 376	4,8%	2 873	7,2%	60,7	127 823	-	-	2,3%	11,5	7	5
100	Öresundståg Kph/Malmö-Halland-Götebor	2 687 000	73,5%	27 132	67,5%	99,0	3 162 043	-	-	56,7%	30,5	19	17
101	Västtåg Varberg - Göteborg	100 104	2,7%	1 068	2,7%	93,7	155 109	-	-	2,8%	4	0	0
104	Pågatåg Halmstad-Helsingborg	113 808	3,1%	1 239	3,1%	91,8	125 005	-	-	2,2%	7	0	0
132	Västtåg Kungsbacka-Göteborg	285 714	7,8%	3 839	9,6%	74,4	1 921 101	-	-	34,5%	58	38	34
	Summa	**3 653 765**		**40 181**		**82,06**	**5 575 324**						

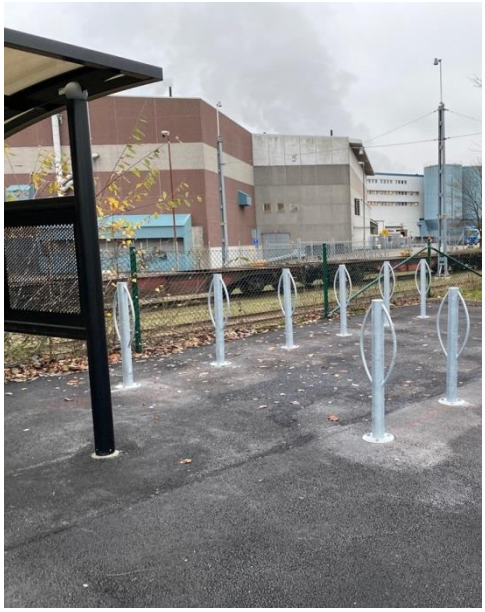
Linjenr halvår 2	**Linjeträckning**	**Km produktion**	**% av tot produkt km**	**Tim.produktion**	**% av tot tim.produktion**	**Medel-hastighet**	**Antal resor**	**Antal resor med skolkort**	**% med skolkort**	**% av tot produkt resande**	***Antal turer en vardag***	***Antal turer en lördag***	***Antal turer en söndag***
1-18	Halmstad stadstrafik	3 155 485	61,2%	149 906	60,3%	21,0	2 417 905	243 970	10,1%	69,1%	884	616	478
1	Laholm stadstrafik	97 586	1,9%	3 758	1,5%	26,0					104	68	64
1-14	Falkenberg stadstrafik	563 484	10,9%	26 709	10,7%	21,1	324 235	27 151	8,4%	9,3%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	890 490	17,3%	45 865	18,4%	19,4	514 433	61 889	12,0%	14,7%	300	147	143
1-4	Kungsbacka stadstrafik	448 891	8,7%	22 409	9,0%	20,0	244 019	61 981	25,4%	7,0%	230	105	91
	Summa	**5 155 936**		**248 647**		**21,51**	**3 500 592**	**394 992**					

Hallandstrafiken

BILAGA 2: INFRASTRUKTUR 2020

HÅLLPLATSER MED UTÖKAD RESENÄRSSERVICE

Hyltebruks Bussterminal



Hallandstrafiken

Veddige centrum

TILLGÄNGLIGHETSANPASSADE HÅLLPLATSER, EXEMPEL

Mellbyvägen, Laholms kommun

Före

Efter

Hallandstrafiken

Karlstorp, Halmstad kommun

Före

Efter

Stora torg, Halmstads kommun

Hållplatsen saknade tidigare väderskydd i riktning västerut

Beslutsförslag

Datum
2021-03-08

Diarienummer
21-03-12 44377

Hallandstrafiken AB
Daniel Bernhardt, Trafikchef

Upphandling Serviceresor 2207

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

- att godkänna redovisade förslag till upphandlingsdokumentation för upphandling Serviceresor 2207

Beskrivning av ärendet

Bakgrund
Hallandstrafiken har uppdraget från Region Halland och de Halländska kommunerna att upphandla, planera och administrativt hantera färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Dessa uppdrag samlas inom begreppet Serviceresor där även transporter för den allmänna kollektivtrafiken utförs såsom beställningstrafik och Närtrafik. Dagens trafikavtal kallat NS1807 löper ut den 30 juni 2022 och en ny upphandling behöver utföras.

Gemensamt för Serviceresor är att många resenärer har särskilda behov av service på grund utav ålder, funktionsnedsättning eller funktionsvariation. Detta ställer höga kvalitetskrav på bemötande och punktlighet för att utföra dessa typer av uppdrag utan att negativ påverka resenärer eller verksamheter beroende av dessa transporter.

Upphandlingens omfattning
Under ett normalt år utförs cirka 3500 resor på en vanlig vardag och på ett år cirka 750 000 resor. För detta finns idag ca 300 fordon tillgängliga för uppdraget och berör cirka 900 förare. Omsättningen i trafikkostnader är ca 225 miljoner kronor per år för samtliga kostnadsbärare.

Hallandstrafikens ambition vid denna upphandling är att bibehålla dagens kvalitetsnivå och samtidigt motverka fortsatt kostnadsutveckling. Denna ambition genomsyrar hela upphandlingsarbetet och med tillhörande kravställning. Utöver detta finns även en ambition enligt regionala- och kommunala styrdokument att påbörja en omställning inom kommande avtal till ett fossiloberoende samhälle 2030.

Även gemensamma och enskilda samråd har utförts som ett led i upphandlingsarbetet för att föra dialog med marknaden gällande viss kravställning.

Hallandstrafiken AB
Daniel Bernhardt, Trafikchef

Genomförda samråd
Då Hallandstrafiken inte är kostnadsbärare, förutom för en liten andel allmän kollektivtrafik, har samråd med kostnadsbärare genomförts. Detta har dels skett genom samråd med varje kommun som kostnadsbärare, dels genom gemensamma samråd med alla kommuner. För att säkra en god dialog framöver kommer ytterligare en dialog att genomföras inför tilldelning. Dock äger Hallandstrafikens styrelse mandatet att tilldela kontrakten.

Tidplan
Publicering är preliminärt planerad till mitten av april månad och anbudsinlämning i juni månad. Utvärdering, dialog med kostnadsbärare och beslut för tilldelning i Hallandstrafikens styrelse planeras till juni 2021.

Upphandlingens innehåll
Då upphandlingssekretess råder presenteras upphandlingens innehåll på styrelsemötet.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Daniel Bernhardt
Trafikchef

Beslutsförslag

Datum
2021-03-17

Diarienummer
21-03-05 44362

Hallandstrafiken AB
Jesper Andersson, Prisstrateg

Förändrat skolbiljettssortiment

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. ge VD i uppdrag att initiera dialog med kommunerna och förankra förslag till förändrat skolbiljettssortiment

Beskrivning av ärendet

Kommunerna i Halland köper idag biljetter av Hallandstrafiken till de elever som beviljats skolresor med den allmänna kollektivtrafiken i Halland. Hallandstrafiken erbjuder två olika varianter som skiljer sig åt beroende på skolform. Gymnasieskolbiljetten är giltig 04.00-22.00 och Grundskolebiljetten 04.00-17.00. Båda biljetterna gäller under skol-, studie- samt lovdagar under en termin. Biljetterna gäller för resor mellan hem och skola, men kan på grund av den generösa giltighetstiden även användas för resor utanför skoltid.

Hallandstrafiken har därför tagit fram en ny biljett för skolor. Den nya biljetten gäller inom hela länet, men endast för två resor per kalenderdygn, under skol- och studiedagar under en termin. Den nya skolbiljetten är inte heller giltig under lovdagar under en termin (sportlov, påsklov samt läslov (tidigare benämnt höstlov) och kommer även att kunna ställas ut med giltighet över länsgräns (Sydtaxan). Den nya skolbiljetten ersätter nuvarande skolbiljetter och erbjuds för samtliga skolformer.

Syftet med förändringen är att begränsa resandet som sker utanför skoltid, och som idag ger skolbiljettsberättigade elever en fördel jämfört med de elever som inte är berättigad till skolbiljett. Syftet med den nya skolbiljetten är även att förenkla den administrativa hanteringen av skolbiljetter.

Ett nytt skolbiljettssortiment förutsätter att Hallandstrafiken tecknar nytt avtal med kommunerna. Avtalet hanterar kostnaden för skolbiljetten samt styrker att kommunerna förbinder sig att köpa biljetter ur skolbiljettsortimentet för de elever som är skolbiljettsberättigade. Avtalet avser även de friskolor som verkar inom respektive kommun.

Hallandstrafiken AB
Jesper Andersson, Prisstrateg

Införandet av det nya skolbiljettsortimentet måste förankras hos kommunerna som är kostnadsbärare. Beslut om ett eventuellt införande, och tidpunkt för detsamma, hanteras därefter av Hallandstrafikens styrelse.

Ekonomiska konsekvenser

För kommunerna innebär den nya skolbiljetten att kostnaderna för kortare resor ökar medan kostnaden för långa resor minskar. Sammantaget ger det dock en marginell förändring av kostnaderna för skolbiljetter.

För elever som tidigare reste med sin skolbiljett även på fritiden så innebär det nya skolbiljettsortimentet att eleven själv måste köpa biljetter för sitt fritidsresande. Hallandstrafiken erbjuder flera prisvärda alternativ för den typen av resor. Det bästa alternativet, förutsatt att man reser någorlunda frekvent, är Fritidsbiljetten. Den gäller för alla som är under 20 år och innebär fritt resande i hela Halland på skoldagar och studiedagar kl.15.00-04.00 samt dygnet runt under lov- och helgdagar under terminen. Biljetten kostar 675 kr och går att köpa antingen som höst- eller vårterminsbiljett.

Reser eleven mindre frekvent på fritiden så är det bästa alternativet att köpa en enkelbiljett. Är eleven under 20 år så har den också rätt att utnyttja vår ungdomsrabatt (40 %) vilket gör att en enkelbiljett, med giltighet inom en zon, kostar 14,40 kr om den köps i appen.

Förslaget innebär minskade intäkter för Hallandstrafiken med 2 % baserat på förväntat minskade intäkter för skolbiljetter under LÅ 20/21. Intäktstappet beräknas dock kompenseras av ökade intäkter för skolelevers fritidsresande, bland annat genom att försäljningen av Fritidsbiljetten ökar.

Kostnaderna för skolbiljetten kommer fortsatt vara uppdelad på en skoldel och en kommundel enligt nuvarande avtal. Den delen som belastar kommunen ska täcka kostnaden för den del av biljetten som subventioneras via regionala skattemedel. Detta görs då skolresor är en kommunal angelägenhet och inte ska belastas Region Halland.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Jesper Andersson
Prisstrateg