

Plats och tid

Sammanträdesrum Digitalt möte, kl. 13.00-15.30

Beslutande

Gösta Bergenheim (M), 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

Utses att justera

Catharina Berghorn

Sekreterare

Kerstin Andersson

Paragraf 83–99

Justerande

Gösta Bergenheim

Catharina Berghorn

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

§ 83

Mötets öppnande

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

§ 84

Val av justerare

Catharina Berghorn (S) utses att justera dagens protokoll jämte ordförande Gösta Bergenheim (M).

§ 85

Godkännande av dagordning

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

§ 86

Anmälan om eventuellt jäv

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

§ 87

VD-rapport

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens VD informerar om Västtrafik och Trafikplan 2022 och de trafikförändringar som är kopplade över länsgräns, linje 362 Svenljunga – Älvsered och linje 767 Snipen – Lindome.

I september kommer regionfullmäktige i Kalmar att fatta beslut utifrån förslag att Kalmar ska lämna biljettsamarbetet, Lynx och gå in under Skånetrafiken.

VD för bolaget informerar om att EU-kommissionen nu meddelar att man har godkänt Sveriges ansökan om skattebefrielse för biodrivmedel ytterligare ett år, 2022, vilket innebär 15 mkr för Hallandstrafiken på årsbasis.

Folkhälsomyndigheten lät meddela vid en presskonferens den 7 september att det är dags att gå vidare i planen att avveckla restriktionerna, till steg 4 den 29 september 2021. Det innebär för Hallandstrafiken att vi återgår från distansarbete den 30 september.

Arbetsmiljöverket driver linjen att nuvarande barriärskydd är acceptabelt ur perspektivet att minska smittspridning, men i stället påverkar den psykosociala arbetsmiljön för våra förare.

Regeringen har beslutat att införa ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken. I samband med att göra anpassningar till detta kommer det inte innebära några större kostnader för Hallandstrafiken.

Det pågår en stråkutredning mellan Halmstad – Hyltebruk. Processorganisationen består av ledande politiker från Region Halland, Hylte- och Halmstad kommun, samt kommunchefer och regiondirektör. En arbetsgrupp bestående av representant från regional samhällsplanering, Hallandstrafiken, Hylte- och Halmstad kommun samt samhällsplanerare från Trafikverket.

§ 88

Statistik

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Ekonomichefen på Hallandstrafiken presenterar försäljningen preliminärt för augusti 2021. Försäljningen innebär ett fortsatt stort tapp, men betydligt bättre än 2020. I juli och augusti var tappet i försäljningen mindre än tidigare månader, -34 % respektive -38 % jämfört 2019.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

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

Marknadsandelen fortsätter försiktigt att öka från bottenivåer och landar på ett snitt på 9,8 %, sett över de senaste 12 månaderna.

Resandet fortsätter att återhämta sig. Mellan april och augusti 2021 har resandet ökat med 52 %. I augusti motsvarar resandet omkring 60 % av resandet motsvarande månad 2019.

Pågatågen och Kungsbackapendeln fortsätter att leverera god punktlighet. Öresundstågens punktlighet förbättras jämfört med juli. Serviceresornas punktlighet är hög med en svag nedgång i augusti i samband med skolstart.

Beträffande kundernas nöjdhet med senaste resan är 8 av 10 resenärer nöjda, vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten, men en bra bit ifrån uppsatt målbild.

§ 89

Öresundståg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen.

Ärendet

Hallandstrafikens chefsstrateg redogör för fordonsläget och de antal tåg som varit på verkstaden i Hässleholm under augusti. Fordonssituationen på svenska sidan behöver kraftigt förbättras till tidpunkt när restriktioner lättas. En plan är framtagen inför december där man ser över möjligheterna att köra inom trafiksystemet med annan fordonstyp.

Chefsstrategen informerar Styrelsen om tidplan i processen för tågplan 2022.

§ 90

Tågstopp Sannarp – Tågplan 2022

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

1. Krösatågen på linje Halmstad - Nässjö/Jönköping från och med tågplan 2022 (tidtabellsskiftet december 2021) gör uppehåll vid stationen i Sannarp
2. i övrigt godkänna informationen

Ärendet

I december 2017 slutade Krösatågen att göra uppehåll på Sannarp station. Beslutet togs med ambitionen att förkorta restiden som ett led i det treåriga testprojektets mål om ett ökat resande och kostnadsteckningsgrad. Innan testperioden hade Sannarp i snitt fem påstigande respektive åtta avstigande resenärer per vardag.¹ Räknat per tur och riktning ger detta ett snitt på 1 påstigande per tur i riktning mot Jönköping/Nässjö respektive 1,5 avstigande per tur i riktning mot Halmstad.

Sannarp station är den första anhalten på väg från Halmstad C. I området kring stationen finns industri- och affärsverksamheter samt två gymnasieskolor. Sannarpsgymnasiet och Praktiska gymnasiet har sammanlagt närmare 1500 elever. I sina samrådssvar till Kollektivtrafikplan 2022 lyfter Hylte kommun och Halmstad kommun vikten av god kollektivtrafikförsörjning i stråket mellan de båda kommunerna. Med uppehåll vid Sannarps station ges gymnasieelever som bor utmed HNJ en god tillgång till gymnasieskolorna.

Efter testprojektets slut kan konstateras att slopandet av uppehåll i Sannarp genererat en minuts restidsförkortning. Detta i förhållande till en total restid på sträckan Halmstad – Jönköping som uppgår till cirka 2 timmar och 40 minuter. Utifrån gymnasieskolornas betydelse som målpunkter samt med beaktande av synpunkter från Halmstad och Hylte kommun föreslås därför att samtliga Krösatåg åter gör uppehåll vid Sannarp station. Beslutet medför därmed 1 minuts ökad restid på linje Halmstad - Nässjö/Jönköping.

§ 91

Ekonomisk månadsrapport, augusti

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens ekonomichef informerar om aktuell månadsrapport för augusti 2021. Utfallet för biljettintäkter ligger 154 mkr under budget, -51 %. Årsprognos resultat -169 mkr.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

§ 92

Tilldelning serviceresor 2207

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. ärendet återremitteras till ett extrainsatt styrelsemöte 1 oktober

Ärendet

Bolaget behöver ytterligare tid för genomgång inför redovisning av ärendet.

§ 93

Post Corona – Kampanj återhämtning resande

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens VD informerar om de planerade åtgärder som tagits fram och kommer att genomföras när pandemin är över. Målsättningen är att återhämta resande, intäkter och marknadsandelar som Hallandstrafiken tappat under pandemin. I det pågående kampanjarbetet handlar det om att hantera oro som finns i med anledning av pandemin och attrahera nya och gamla resenärer, samt möta nya behov. Kommunikationen ut till medborgarna kommer att ske i två steg, varav den första sker under hösten, med en beskrivning av läget och av alla de produktförbättringar som gjorts sedan pandemin bröt ut.

§ 94

Taxejustering

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

1. återremittera ärendet

Ärendet

Bolagets VD redogör för de förslag som finns kring en taxejustering.

§ 95

Remiss ny zonstruktur

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. skicka förslaget till ny zonstruktur på remiss till de halländska kommunerna

Ärendet

Förslaget har tidigare remitterats i april 2019. Förslaget har reviderats i vissa delar, dock är huvudförslaget att gå från 27 till 8 zoner detsamma som i april 2019. Jämfört med tidigare remiss har stadszonens geografi förtydligats (10 km radie från resecentrum) och principer för dubbel zontillhörighet har tagits fram.

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

§ 96

Brev från Kvibille samhällsförening

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. tillsända Kvibille Allförening svar enligt redovisat förslag
2. i övrigt godkänna informationen

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------

Ärendet

Kvibille Allförening har tillsänt styrelsen i Hallandstrafiken AB en skrivelse, daterat 2021-05-21. Frågor som tas upp berör fler bussturer per dygn, biljettköp vid påstigning, zonindelning samt kollektivtrafik i väst – östlig riktning.

§ 97

Anmälningar

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. bilägga anmälningarna till protokollet

Ärendet

Följande ärenden anmäls och läggs till handlingarna.

- Protokoll 2021-08-31 Regionstyrelsens arbetsutskott § 288 Nämndsdialog med Hallandstrafiken (Dnr 21-09-10 45063)

§ 98

Övriga frågor

Lars Björk (SD) undrar kring avstånd när det gäller lokaltrafik och regionaltrafik kopplat till bostadsområde.

§ 99

Mötets avslutande

Ordförande tackar för uppmärksamheten och förklarar mötet avslutat.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum
------------------	--------------------	-------



Beslutsorgan

Styrelsen för Hallandstrafiken AB

Tid

Fredagen den 17 september, kl. 13.00 -

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. Tågstopp Sannarp – Tågplan 2022
9. Ekonomisk månadsrapport, juli
10. Tilldelning serviceresor 2207 Beslutsärende
11. Post Corona – Kampanj återhämtning resande
12. Taxejustering Beslutsärende
13. Remiss ny zonstruktur Beslutsärende
14. Brev från Kvibille samhällsförening
15. Anmälningar
16. Övriga frågor
17. Mötets avslutande



Hallandstrafiken

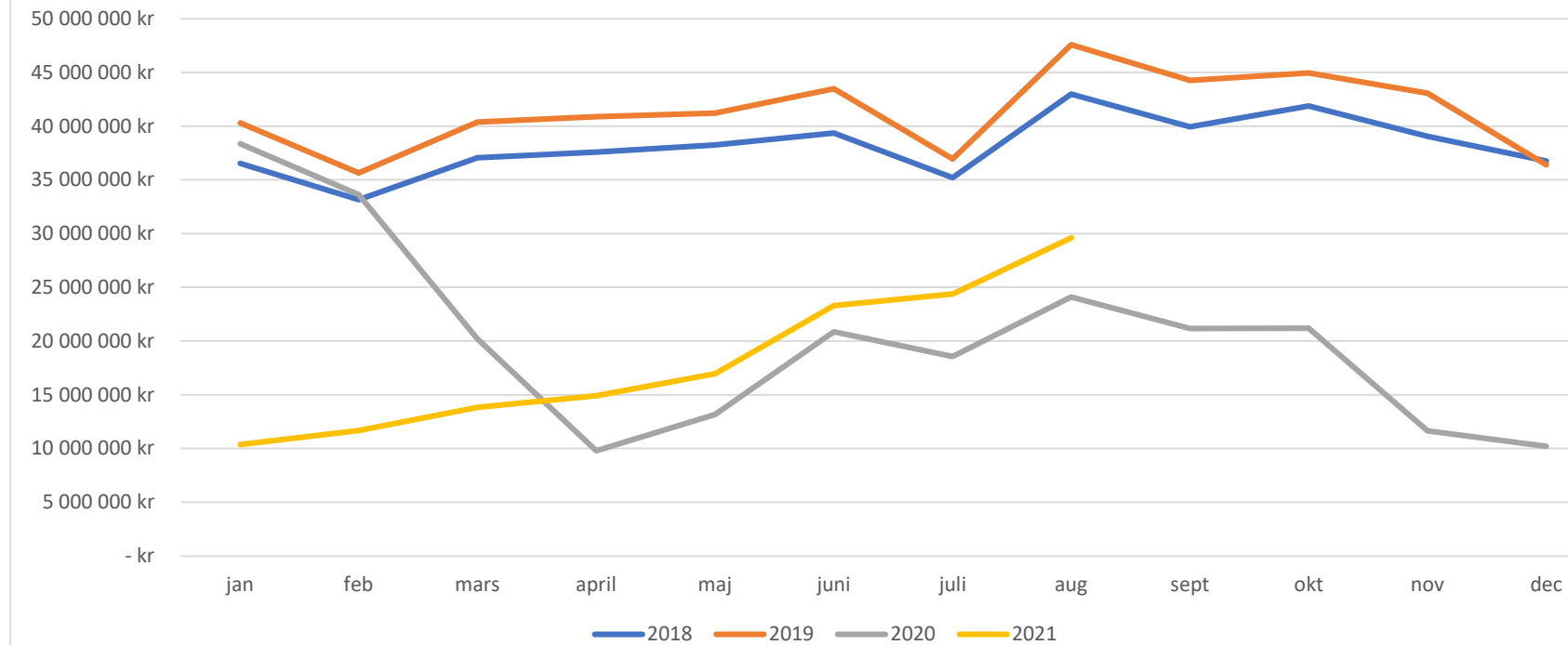
Kallelse/Underrättelse, Styrelsemöte
2021-09-10

Gösta Bergenheim
Ordförande

Andreas Almquist
VD

Kerstin Andersson
Sekreterare

Försäljning per månad, alla kanaler

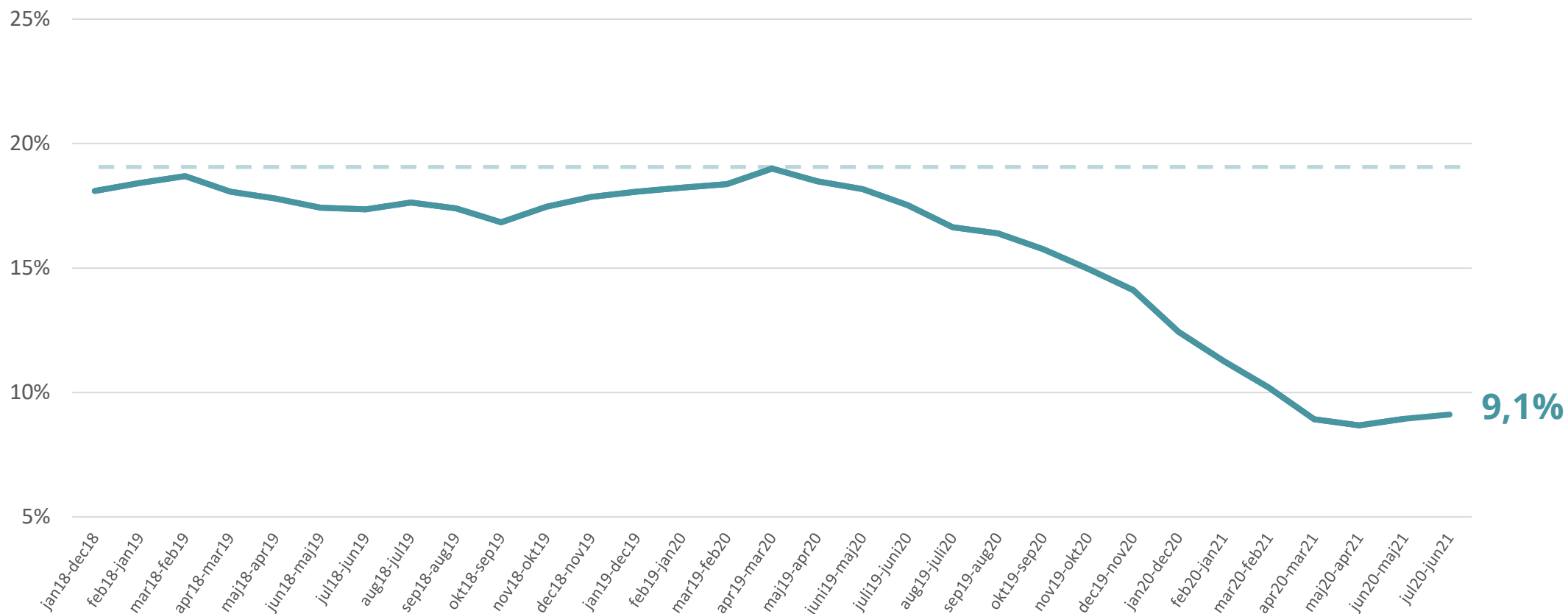


Månadsrapport juni-juli 2021



Hallandstrafiken

Marknadsandel Halland (rullande 12)



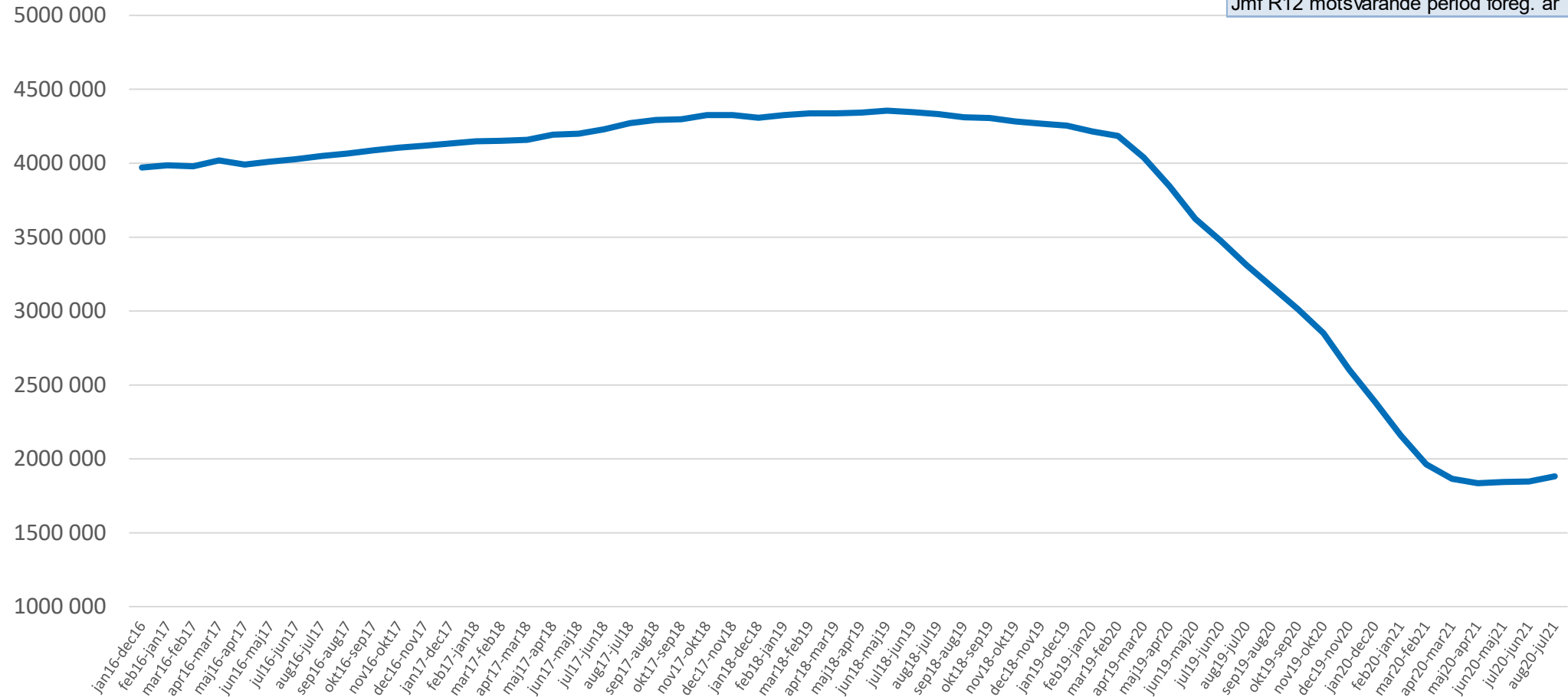
Kommentar:

Sedan maj månad syns en svag ökning i kollektivtrafikens marknadsandelar sett över rullande 12. Marknadsandelen har sedan april 2020 legat på lägre nivåer än tidigare vilket speglas i grafen där vi ser den genomsnittliga marknadsandelen under de senaste 12 månaderna.

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

Stadsbuss (rullande 12)

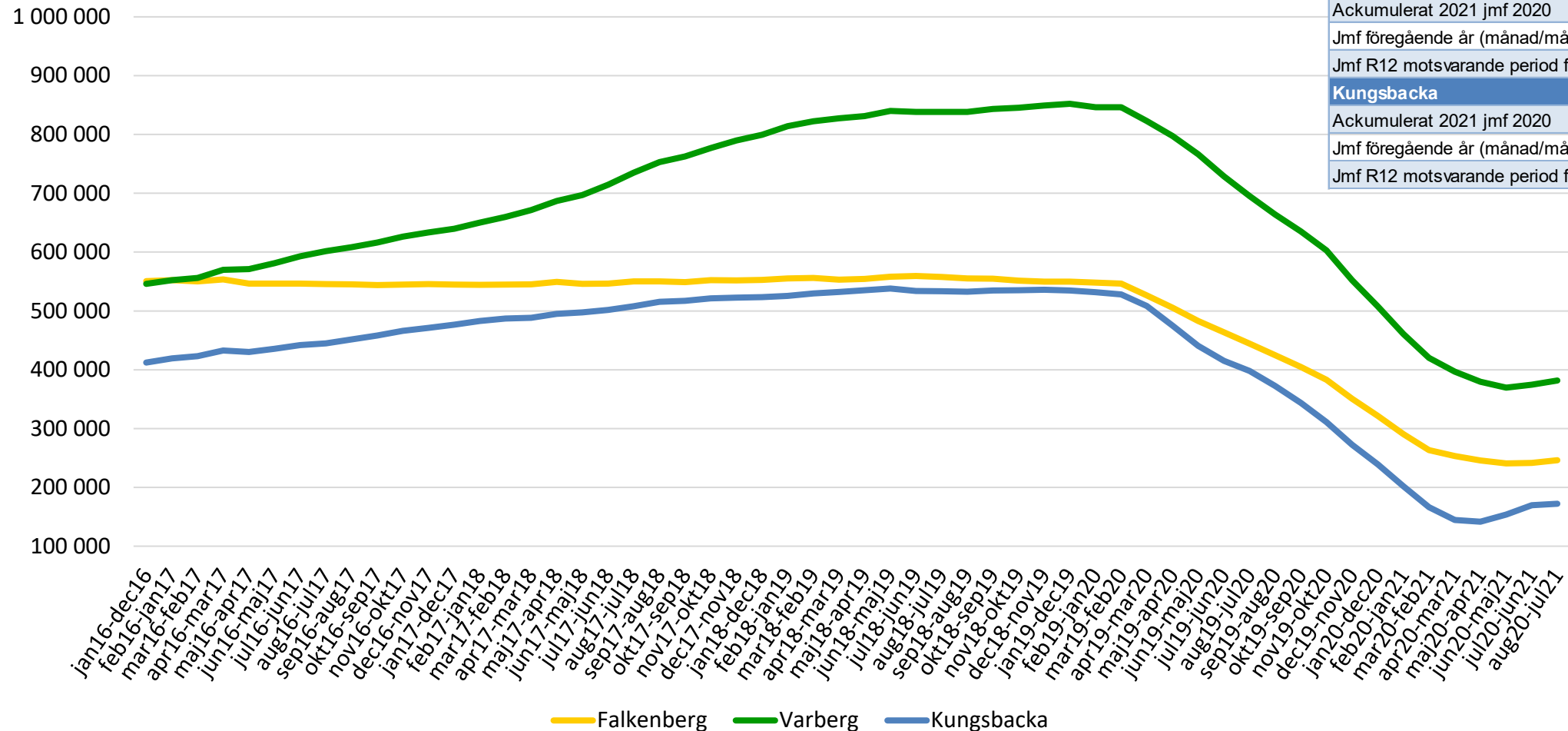
Regionbuss totalt	%
Ackumulerat 2021 jmf 2020	-34,3%
Jmf föregående år (månad/månad)	51,4%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-45,3%



Kommentar:

Kurvan för resande med stadsbuss i Halmstad pekar inte längre nedåt. Resandetappet jämfört med normalåret 2019 är dock fortsatt stort. Mellan juli 2019 och juli 2021 minskade resandet med stadsbuss i Halmstad med -38%.

Stadsbuss (rullande 12)

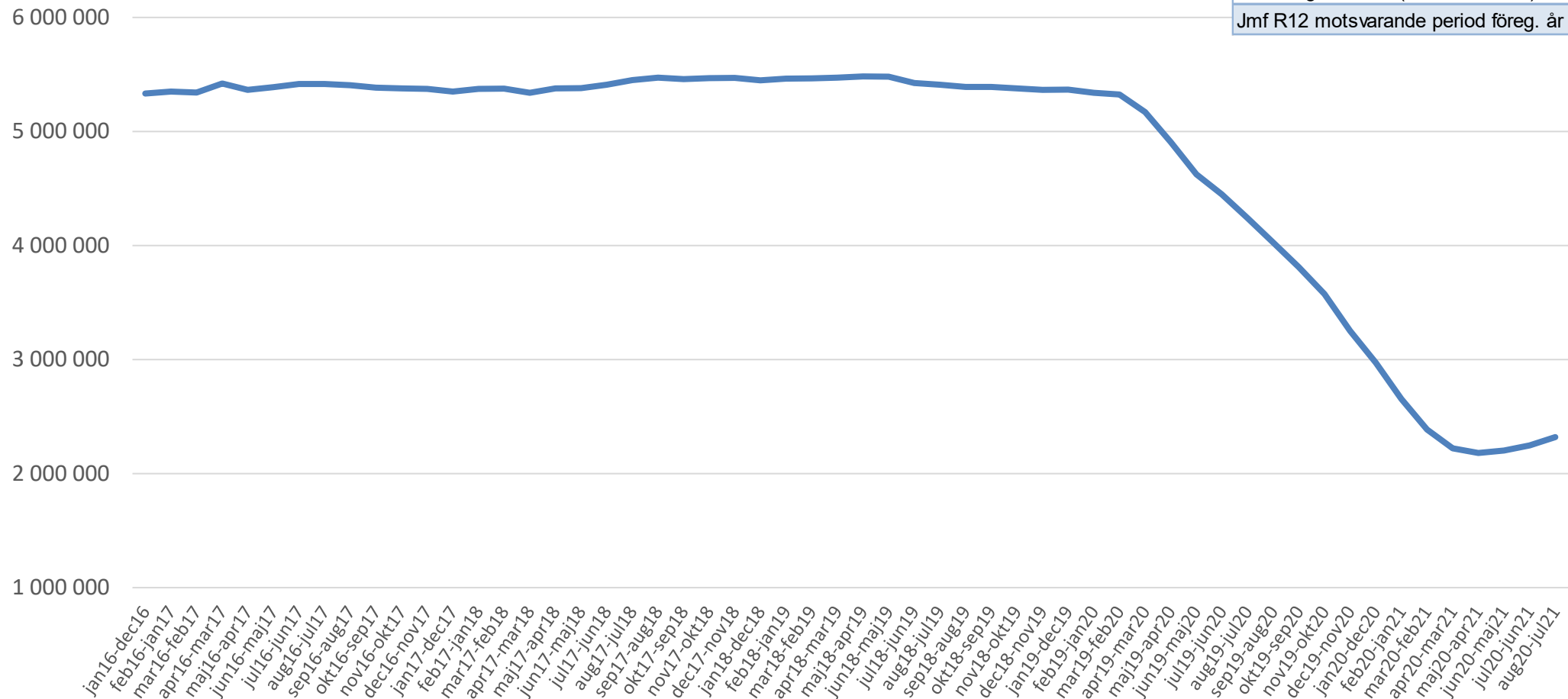


Falkenberg	%
Akkumulerat 2021 jmf 2020	-35,0%
Jmf föregående år (månad/månad)	20,0%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-44,5%
Varberg	%
Akkumulerat 2021 jmf 2020	-37,1%
Jmf föregående år (månad/månad)	20,0%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-45,1%
Kungsbacka	%
Akkumulerat 2021 jmf 2020	-39,7%
Jmf föregående år (månad/månad)	26,2%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år	-56,7%

Kommentar:

Resandetappet har mattats av, sett över 12 månader. Jämför vi juli månad 2021 med juli 2019 minskade resandet med stadsbuss med -35% i Falkenberg, -37% i Varberg och -52% i Kungsbacka.

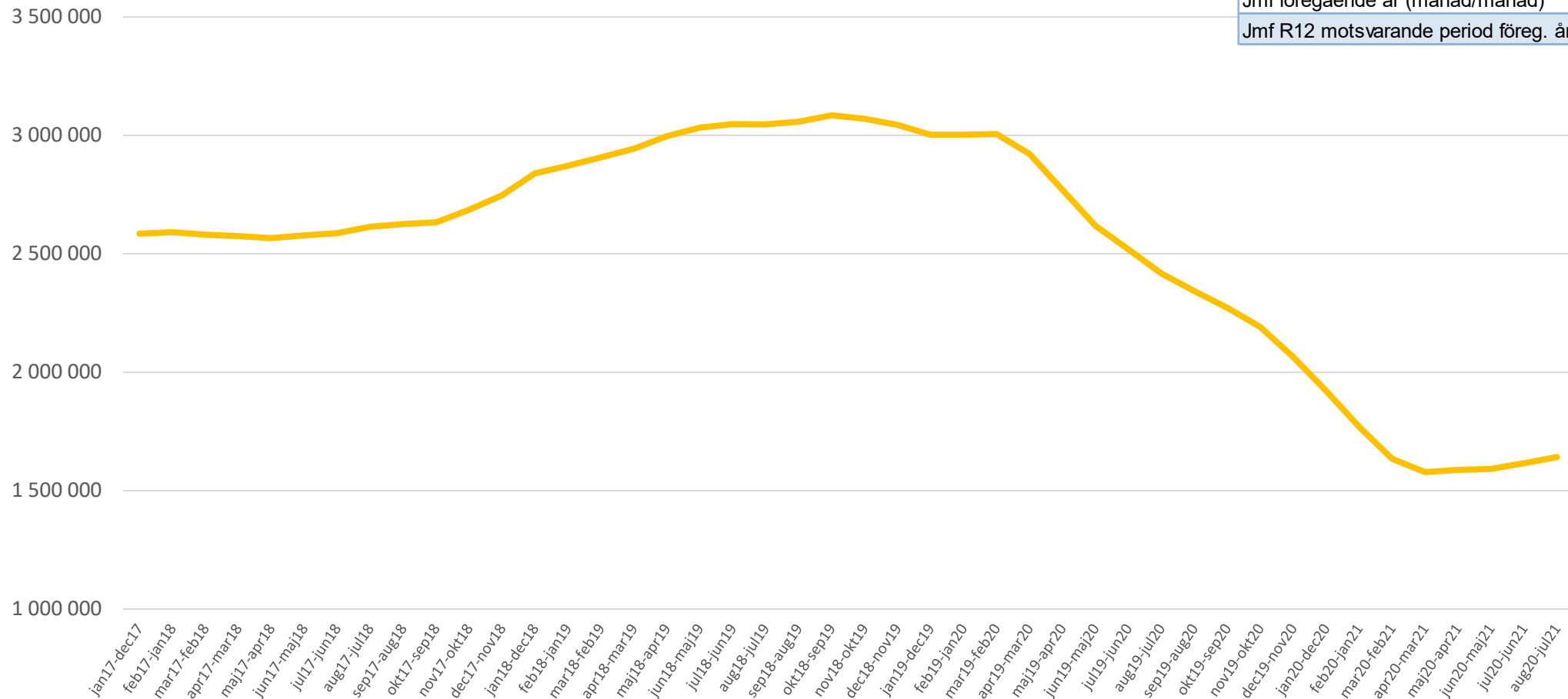
Regionbuss (rullande 12)



Kommentar:

Resandetappet har avtagit sett över 12 månader och vi ser nu en återhämtning i resandet med regionbuss. Vid en rak jämförelse mellan juli 2021 och juli 2019 minskade resandet med regionbuss med - 38%.

Kungsbackapendeln (rullande 12)

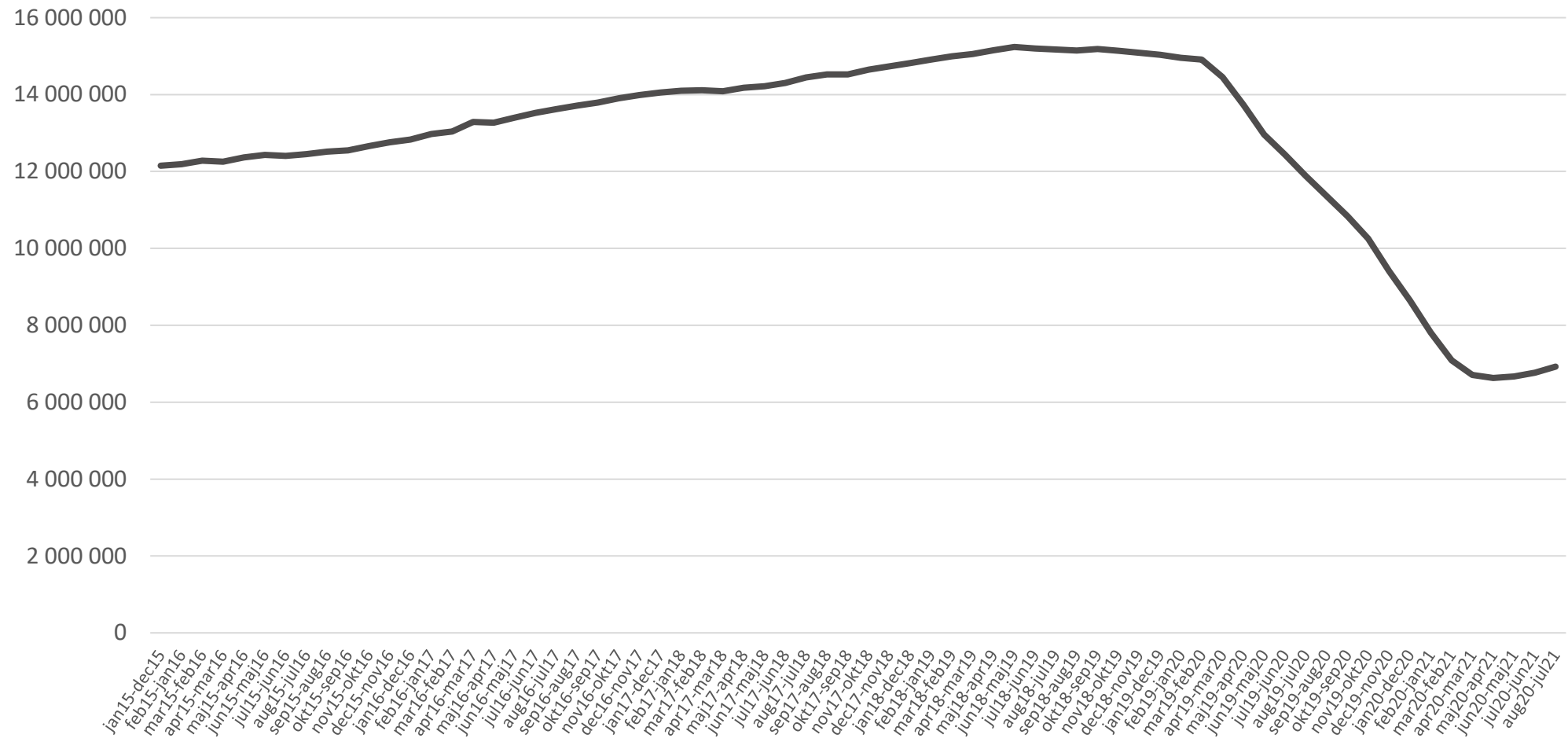


Kungsbackapendeln		%
Ackumulerat 2021 jmf 2020		-24,4%
Jmf föregående år (månad/månad)		28,8%
Jmf R12 motsvarande period föreg. år		-32,0%

Kommentar:

Den nedåtgående kurvan av resande med Kungsbackapendeln över rullande tolv har vänt uppåt. Resandeminskningen för juli månad 2021 jämfört med 2019 landar på -39%.

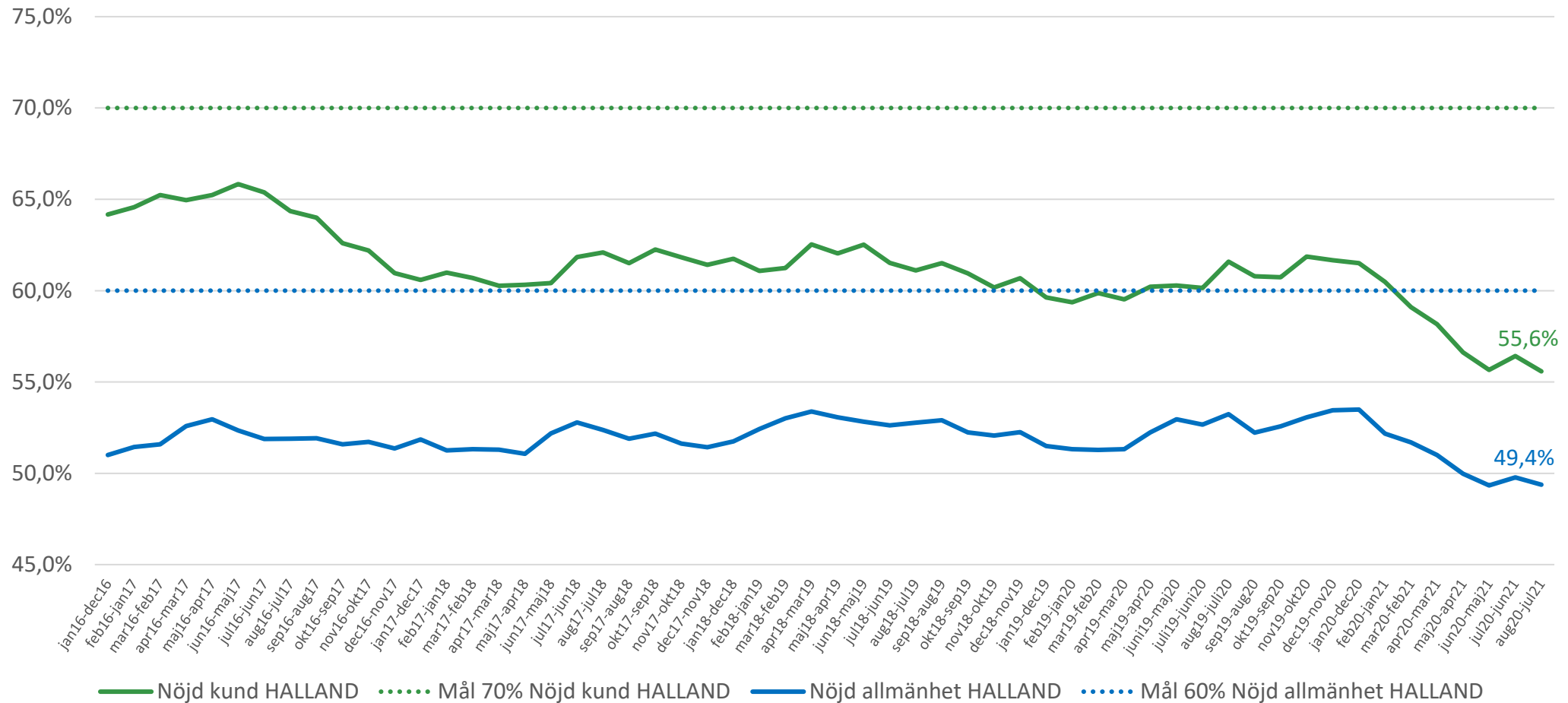
Totalt exkl. Öresundståg/Krösatåg (rullande 12)



Kommentar:

Resandet fortsätter att återhämta sig. Resandet i juli 2021 motsvarar 62% av resandet i juli 2019. Grafen synliggör en brytpunkt mellan februari och mars 2020, vilket speglar pandemins utbrott.

Nöjd med bolaget (rullande 12)

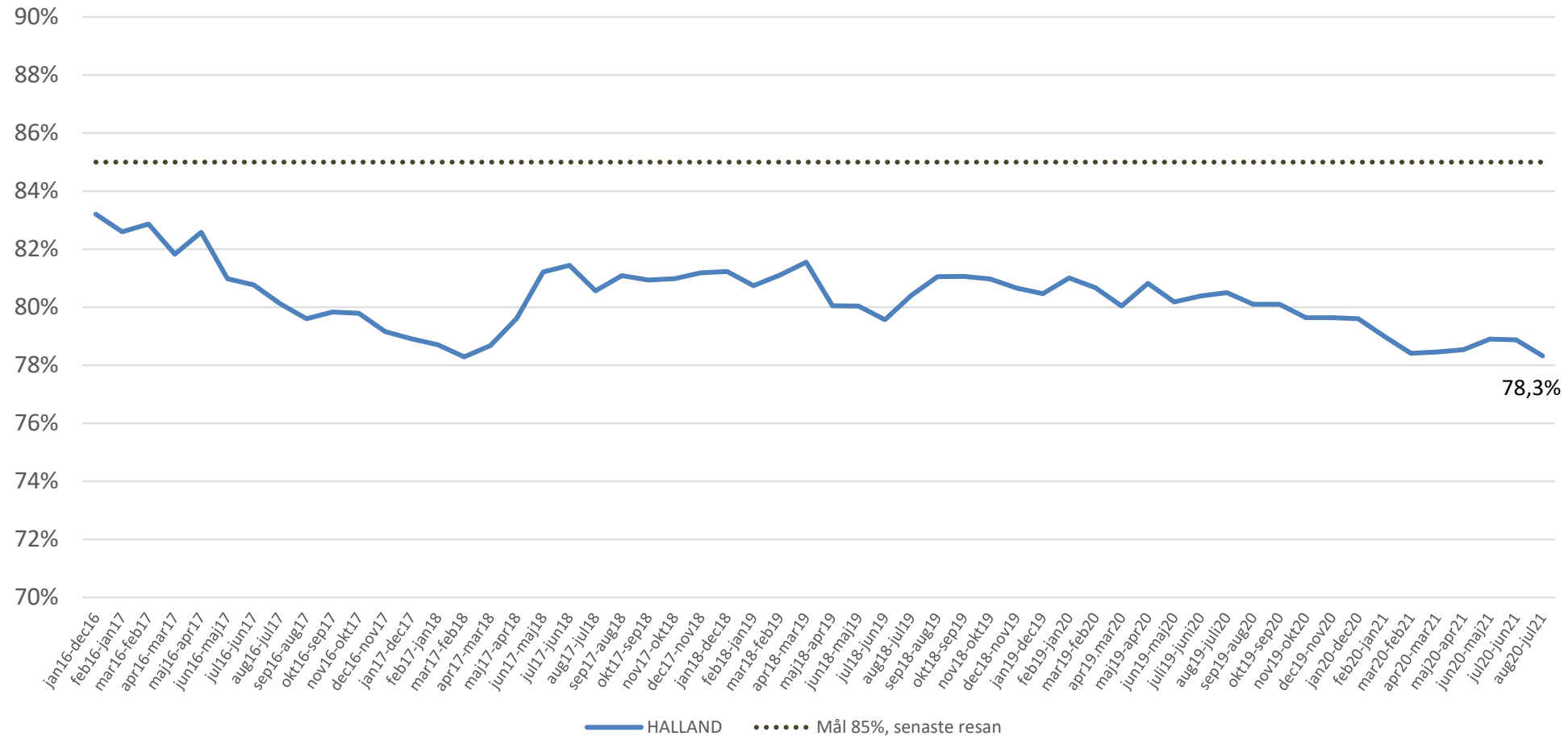


Kommentar:

Nöjdheten ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild med en tendens minskad nöjdhet. Sedan pandemins utbrott i mars 2020 har nöjdheten varit lägre än tidigare vilket ger utslag i grafen över rullande 12.

**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.*

Nöjd med senaste resan (rullande 12)



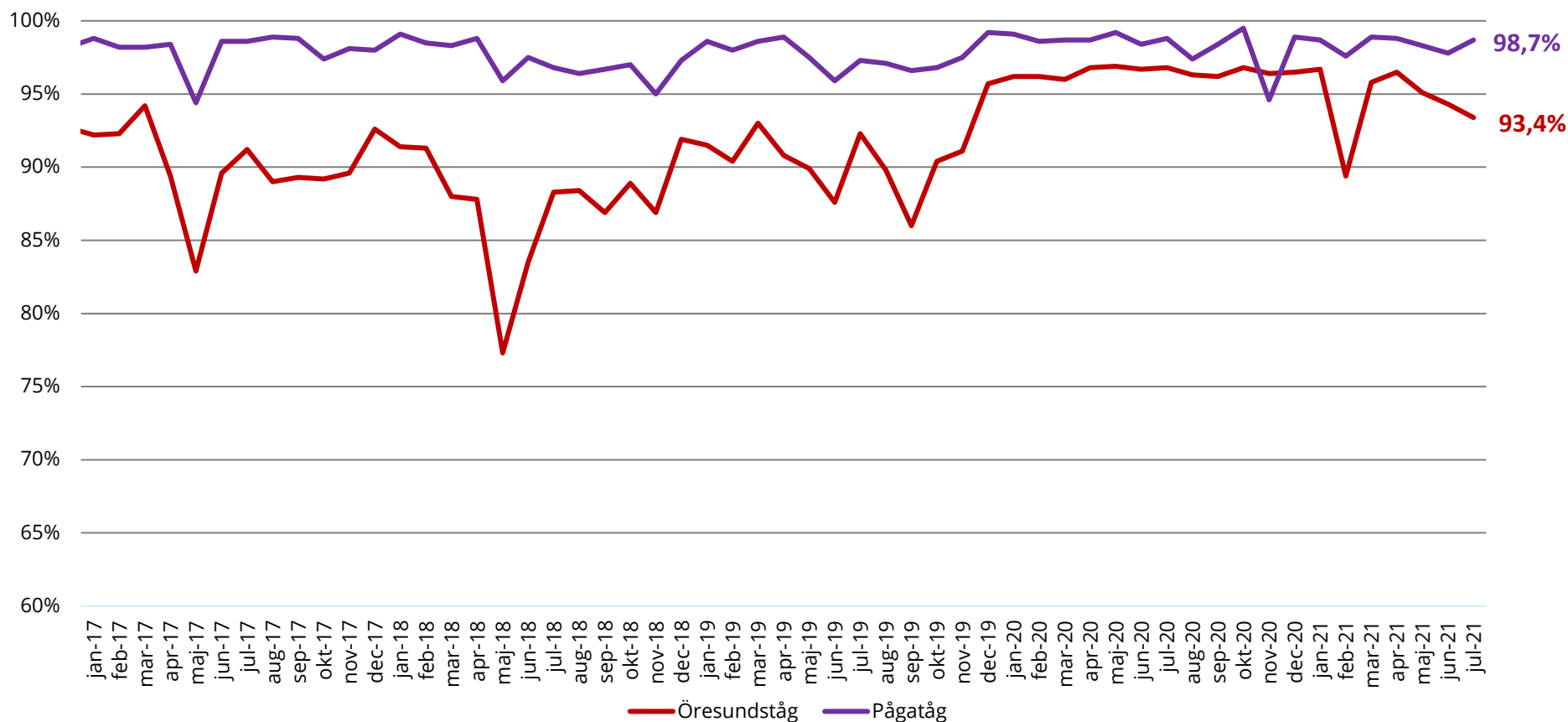
78,3%

Kommentar:

Kundernas nöjdhet med senaste resan ligger 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.

Punktlighet Ö-tåg/Pågatåg RT+5

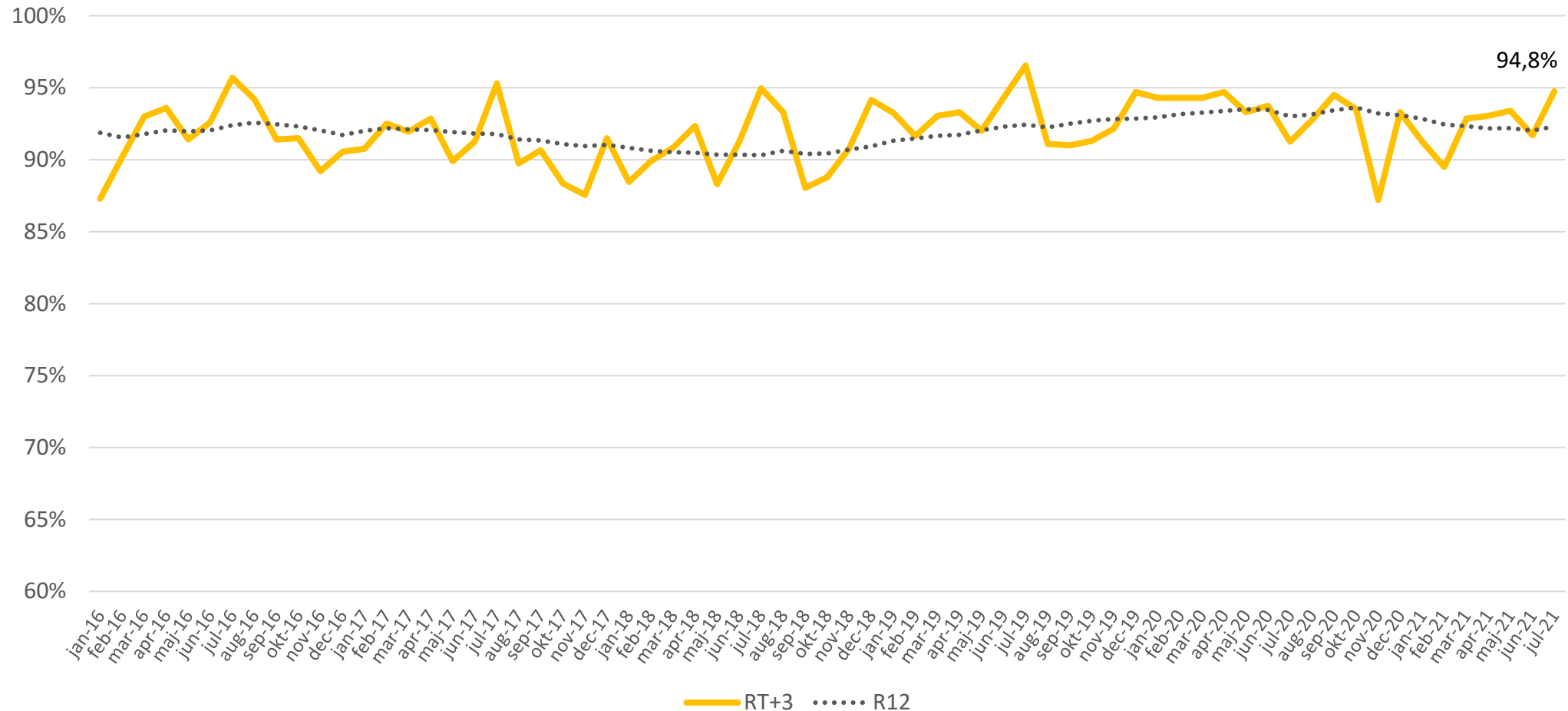


Kommentar:

Pågatågen fortsätter att uppvisa en mycket god punktlighet. Över 98% av Pågatågen på sträckan Halmstad-Förlöv ankom i juli i tid, i betydelsen maximalt 5 minuter efter tidtabell. Öresundstågen har haft en lägre punktlighet under juni och juli. Detta till följd av en ökning av olyckor/tillbud och andra yttre faktorer. Banarbeten i Danmark har också gett följdförseningar vidare till Halland.

**Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.*

Punktlighet Kungsbackapendeln (RT+3)



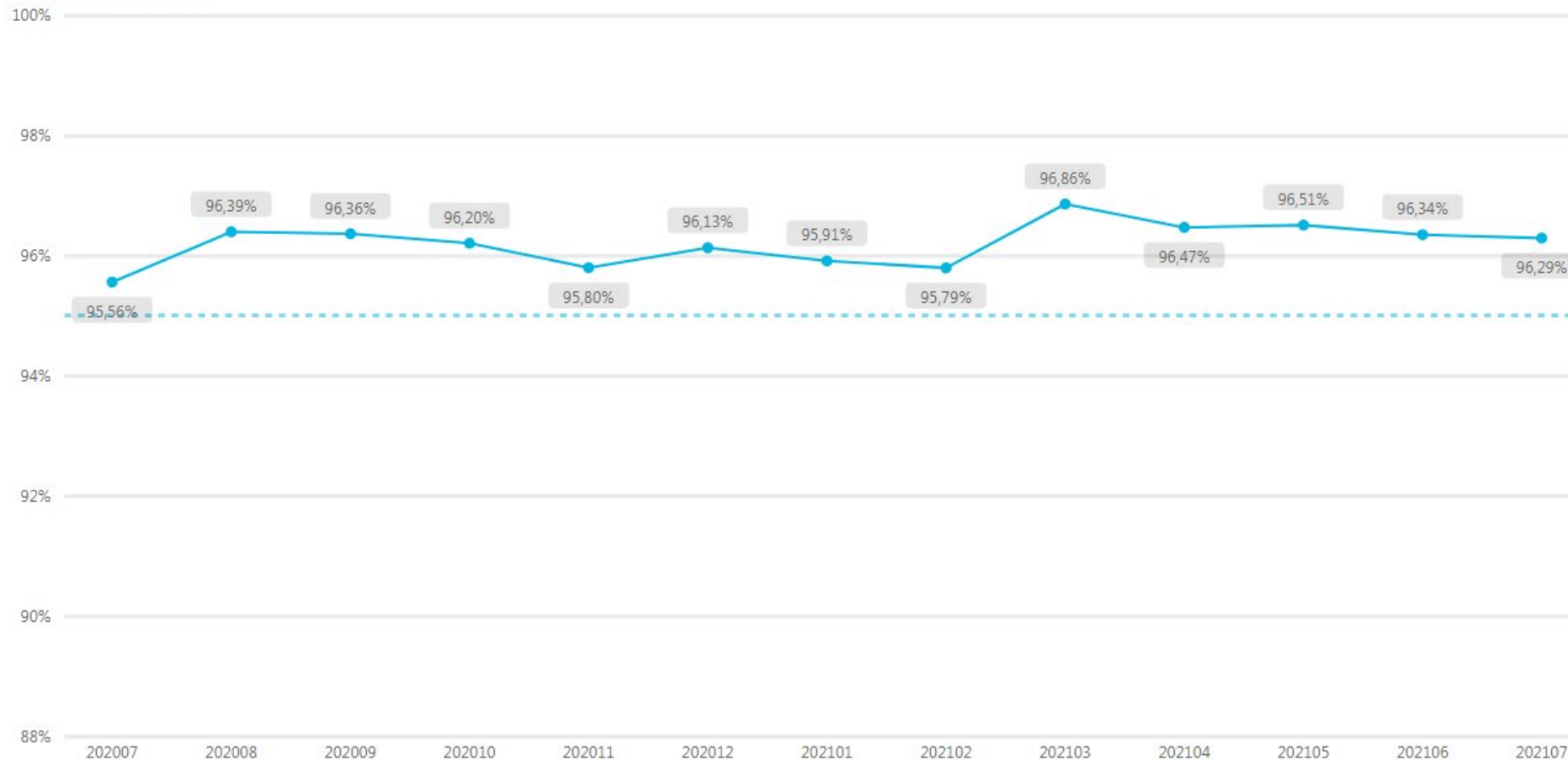
Kommentar:

En något lägre punktlighet på Kungsbackapendeln i juni månad återhämtades i juli. 94,8 % av Kungsbackapendlarna var i tid under juli månad, vilket enligt detta mått betyder maximalt 3 minuter efter tidtabell.

*Redovisad punktlighet inkluderar inte inställda avgångar.

Punktlighet serviceresor

Punktlighet per månad



Kommentar:

Punktligheten inom Serviceresor ligger på en hög nivå under hela mätperioden och har inte påverkats negativt av den tydliga resandeökningen under de senaste månaderna.

Måluppfyllelse – juli 2021

Vision
Vi skall skapa världens
bästa kollektivtrafik
- för Hallänningarna!

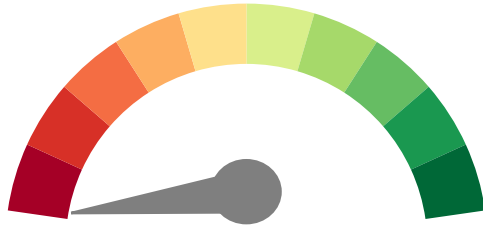
Övergripande
mål
Ökad marknadsandel,
Fler och nöjdare kunder.

Prioriterat område
Köpa - Resa - Veta mer

Delmål
Ökad försäljning - Förbättrad leverans - Förbättrad information

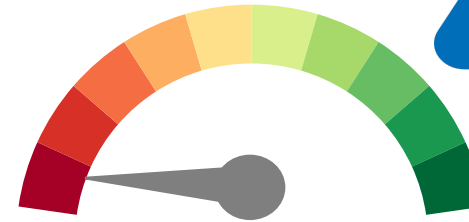
Hur vi följer upp
Arbete pågår med att ta fram lämpliga nyckeltal

Marknadsandel



Marknadsandelen fortsätter försiktigt att öka från bottenivåer. Landar på ett snitt på 9,1%, sett över de tolv senaste månaderna.

Resande



Resandet har under juni och juli återhämtat sig till omkring 60 % av resandet motsvarande månader 2019. Det är en ökning jämfört med februari, mars och april, maj då resandet legat runt 40%.

Nöjdhet



Knappt 8 av 10 kunder är nöjda med sin senaste resa vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten. Den generella nöjdheten ligger fortsatt en bra bit ifrån uppsatt målbild med en sjunkande tendens.

Punktlighet



Pågatågen och Kungsbackapendeln fortsätter att leverera god punktlighet. Öresundstågens punktlighet har varit något lägre under sommaren till följd av en ökning av olyckor/tillbud och andra yttre faktorer. Banarbeten i Danmark har också påverkat.



Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård, Chefsstrateg

Tågstopp Sannarp – tågplan 2022

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar att

1. Krösatågen på linje Halmstad - Nässjö / Jönköping från och med tågplan 2022 (tidtabellsskiftet december 2021) gör uppehåll vid stationen i Sannarp
2. i övrigt godkänna informationen

Beskrivning av ärendet

I december 2017 slutade Krösatågen att göra uppehåll på Sannarp station. Beslutet togs med ambitionen att förkorta restiden som ett led i det treåriga testprojektets mål om ett ökat resande och kostnadsteckningsgrad. Innan testperioden hade Sannarp i snitt fem påstigande respektive åtta avstigande resenärer per vardag.¹ Räknat per tur och riktning ger detta ett snitt på 1 påstigande per tur i riktning mot Jönköping/Nässjö respektive 1,5 avstigande per tur i riktning mot Halmstad.

Sannarp station är den första anhalten på väg från Halmstad C. I området kring stationen finns industri- och affärsverksamheter samt två gymnasieskolor. Sannarpsgymnasiet och Praktiska gymnasiet har sammanlagt närmare 1500 elever. I sina samrådssvar till Kollektivtrafikplan 2022 lyfter Hylte kommun och Halmstad kommun vikten av god kollektivtrafikförsörjning i stråket mellan de båda kommunerna. Med uppehåll vid Sannarps station ges gymnasieelever som bor utmed HNJ en god tillgång till gymnasieskolorna.

Efter testprojektets slut kan konstateras att slopandet av uppehåll i Sannarp genererat en minuts restidsförkortning. Detta i förhållande till en total restid på sträckan Halmstad – Jönköping som uppgår till cirka 2 timmar och 40 minuter. Utifrån gymnasieskolornas betydelse som målpunkter samt med beaktande av synpunkter från Halmstad och Hylte kommun föreslås därför att samtliga Krösatåg åter gör uppehåll vid Sannarp station. Beslutet medför därmed 1 minuts ökad restid på linje Halmstad - Nässjö / Jönköping.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Att återinföra uppehållen på Sannarps station kräver viss upprustning av den befintliga plattformen. Ansvaret för denna upprustning delas mellan Trafikverket och Hallandstrafiken. Hallandstrafiken ansvarar för att förse plattformen med ett nytt väderskydd i enlighet med Trafikverkets regelverk. Väderskyddet ryms inom budget för hållplatsutrustning 2022. Investeringen beräknas till 80 000 sek inklusive utplacering med en avskrivning på 10 år.

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Daniel Modiggård
Chefsstrateg

¹ Manuell resanderäkning HNJ 12–27 maj 2014

EKONOMISK MÅNADSRAPPORT JULI 2021

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos	Årsbudget 2021
Biljettintäkter	120 291	259 888	-139 597	246 772	459 581
Intäkt anropsstyrd trafik	114 150	105 729	8 421	217 070	211 720
Intäkter skoltrafik	71 412	71 365	47	122 340	122 340
Övriga rörelseintäkter	20 304	19 429	875	35 593	34 760
SUMMA INTÄKTER	326 157	456 412	-130 255	621 774	828 401
Trafikkostn Buss/Regiontåg	293 552	309 575	-16 023	529 056	537 843
Trafik/Underhållskostn Ö-tåg	167 143	175 298	-8 155	305 572	315 511
Övriga kostnader	35 632	48 856	-13 224	81 191	83 753
Anropsstyrd trafik	104 033	94 712	9 322	198 016	192 016
Skoltrafik	69 708	69 708		119 500	119 500
Personalkostnader	35 745	36 386	-641	61 736	62 376
SUMMA KOSTNADER	705 815	734 535	-28 721	1 295 070	1 310 999
Avskrivningar plan	11 785	11 785	-1	20 204	20 204
Finansnetto	2 866	3 499	-633	5 365	5 998
RESULTAT 1	-394 310	-293 408	-100 902	-698 865	-508 800
Driftbidrag	296 800	296 800	0	508 800	508 800
RESULTAT 2	-97 510	3 392	-100 902	-190 065	0

Hallandstrafiken AB

Jesper Andersson, Prisstrateg

Förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken**Förslag till beslut**

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. Skicka förslaget till ny zonstruktur på remiss till de halländska kommunerna

Beskrivning av ärendet

Förslaget har tidigare remitterats i april 2019. Förslaget har reviderats i vissa delar, dock är huvudförslaget att gå från 27 till 8 zoner detsamma som i april 2019. Jämfört med tidigare remiss har stadszonens geografi förtydligats (10 km radie från resecentrum) och principer för dubbel zontillhörighet har tagits fram.

Dagens zonstruktur har tillämpats sedan tidigt 90-tal och var anpassad för den tidens resande där resor i första hand skedde inom en kommun eller mellan två angränsande kommuner. Idag har resandet förändrats. Förutom ett större resande inom kommunen ökar även resandet längs kusten, både mellan kommuner men också över regiongräns. Av det totala resandet sker ungefär 3/4 inom regionen medan resterande fjärdedel sker till angränsande regioner.

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

De övergripande effekterna av den föreslagna zonstrukturen är:

- Zonstrukturen anpassas efter dagens resandemönster. Varje kommun utgörs av en zon. Utöver detta utgörs stadszonerna i Varberg, Falkenberg och Halmstad av en zon. Zonerna görs betydligt större än idag, vilket främjar resandet inom hela kommunen men också mellan kommunerna. Fler resenärer kommer behöva köpa färre zoner för sin resa.
- Den nya zonstrukturen bidrar till en förenkling som tillgängliggör kollektivtrafiken. Resenärerna får en större förståelse för hur priset bestäms samt kan resa inom ett större område för vald biljettgiltighet.

Hallandstrafiken AB

Jesper Andersson, Prisstrateg

- Större zoner bidrar till utökade resmöjligheter, vilket främjar Hallandstrafikens målsättning att öka marknadsandelen.
- Den sammanlagda priseffekten av förslaget innebär att drygt 70 % av alla resor som görs idag får oförändrat eller sänkt pris.
- Zonförslaget innebär marginella förändringar av biljettintäkterna.

Underlag för beslut, bilaga*Namn på de handlingar som biläggs beslutsförslaget.*

- Förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken, Missiv
- Förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken, Remissversion

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken ABJesper Andersson
Prisstrateg



Falkenberg
XXX DATUM

Samtliga kommuner i Halland

REMISS "FÖRSLAG TILL NY ZONSTRUKTUR FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN"

Hallandstrafiken AB översänder förslag till ny zonstruktur för yttrande. Förslaget har tidigare remitterats i april 2019. Förslaget har reviderats i vissa delar, dock är huvudförslaget att gå från 27 till 8 zoner detsamma som i april 2019. Jämfört med tidigare remiss har stadszonens geografi förtydligats (10 km radie från resecentrum) och principer för dubbel zontillhörighet har tagits fram.

Dagens zonstruktur har tillämpats sedan tidigt 90-tal och var anpassad för den tidens resande där resor i första hand skedde inom en kommun eller mellan två angränsande kommuner. Idag har resandet förändrats. Förutom ett större resande inom kommunen ökar även resandet längs kusten, både mellan kommuner men också över regiongräns. Av det totala resandet sker drygt 3/4 inom regionen medan resterande fjärdedel sker till angränsande regioner.

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

De övergripande effekterna av den föreslagna zonstrukturen är:

- Zonstrukturen anpassas efter dagens resandemönster. Varje kommun utgörs av en zon. Utöver detta utgörs stadszonerna i Varberg, Falkenberg och Halmstad av en zon. Zonerna görs betydligt större än idag, vilket främjar resandet inom hela kommunen men också mellan kommunerna. Fler resenärer kommer behöva köpa färre zoner för sin resa.
- Den nya zonstrukturen bidrar till en förenkling som tillgängliggör kollektivtrafiken. Resenärerna får en större förståelse för hur priset bestäms samt kan resa inom ett större område för vald biljettgiltighet.
- Större zoner bidrar till utökade resmöjligheter, vilket främjar Hallandstrafikens målsättning att öka marknadsandelen.
- Den sammanlagda priseffekten av förslaget innebär att drygt 70% av alla resor som görs idag får oförändrat eller sänkt pris.

Remissvar skickas med e-post till: registrator@hlt.se med kopia till jesper.andersson@hlt.se

Svaren ska vara Hallandstrafiken tillhanda senast 19 november.

Hallandstrafiken AB

Andreas Almqvist, VD

8 ZONER

**Förslag till ny zonstruktur i den
allmänna kollektivtrafiken.**



Hallandstrafiken

INNEHÅLL

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

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

1. INLEDNING

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2 NYTT SEDAN FÖREGÅENDE REMISS

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

Förändringarna i korthet;

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

1.2.1 FLER ORTER I STADSZONERNA

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

1.2.2 DUBBEL ZONTILLHÖRIGHET

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

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

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

2. VARFÖR NY ZONSTRUKTUR?

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

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

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

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

2.1 ALTERNATIVA ZONFÖRSLAG

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

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

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

ABCD-förslaget innebär en kommunikativ utmaning då vi är tvungna att övergå till zonpassage¹ för beräkning av pris. Förslaget innebär fyra zoner i Halland, men för kund som reser från norr till söder innebär det en resa över sju zoner. Att istället för zonpassage beräkna priset på zonområde hade inneburit ett högre pris än i ABCDE-förslaget.

Av samtliga analyserade zonförslag har Hallandstrafiken kommit fram till att åttazonsförslaget är det mest fördelaktiga. Både ur ett ägar- och kundperspektiv samt ger oss möjlighet till att utöka vår marknadsandel.

2.2 RESANDEMÖNSTER

Resandet i Halland domineras av resandet inom Halmstad kommun som står för drygt 1/3 av det totala resandet². Enbart resor inom Halmstad stadszon står för ca 1/5 av allt resande. Nästan var fjärde resa sker till ort utanför Halland. Resorna från Varberg norrut dominerar resandet över regiongräns och står för nästan hälften av dessa resor.

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

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

¹ Se punkt 3.2.1 för definition av zonpassage respektive zonområde.

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

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

3. ÅTTA-ZONFÖRSLAGET I SIN HELHET

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

3.1 FRÅN DAGENS 27 ZONER TILL ÅTTA

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

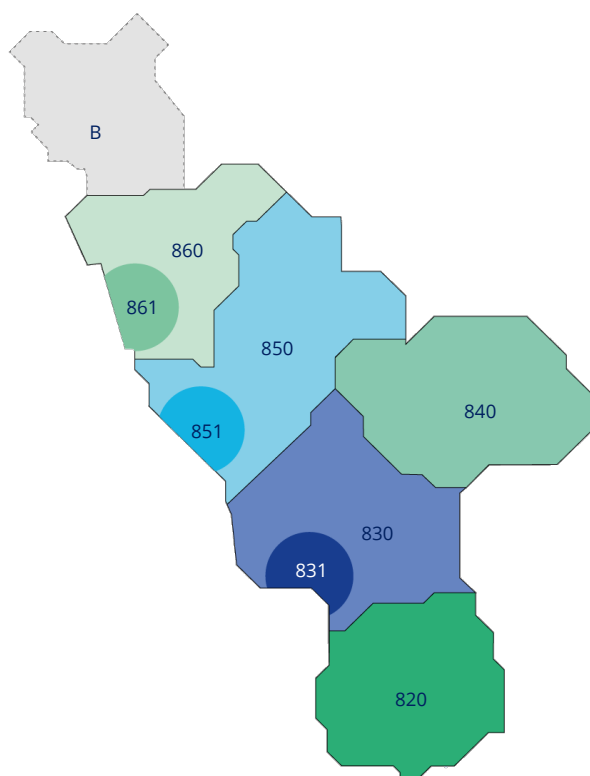
Förslaget innebär att Hallandstrafiken går från nuvarande 27 zoner till åtta zoner. Zonstrukturen tillämpas för all trafik, den linjelagda så väl som den särskilda kollektivtrafiken.

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

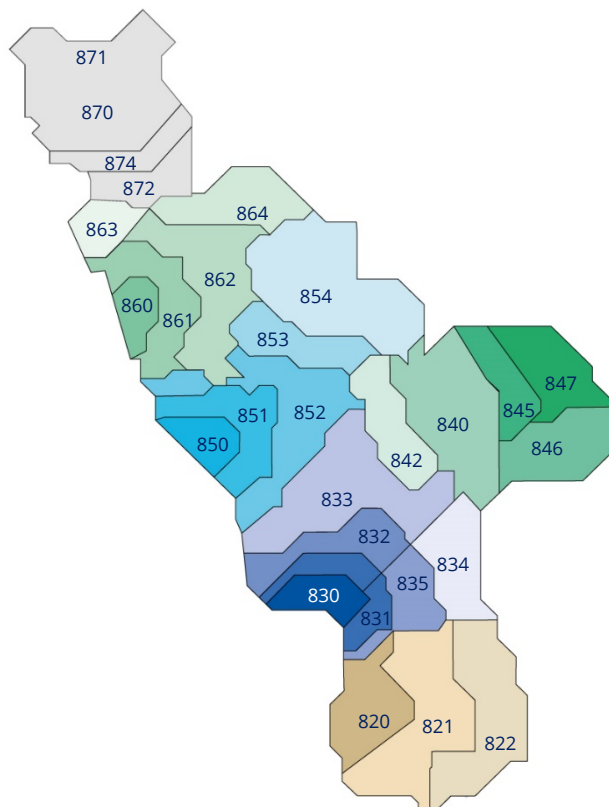
De tre zonerna kring städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad och deras ytterområden ges en utökad områdesgiltighet jämfört med dagens zonstruktur. Det innebär att ett flertal orter som idag befinner sig utanför zonerna runt de städerna inkluderas. Stadszonens storlek definieras lika – tio kilometers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

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

Ny zonstruktur³



Gammal zonstruktur



3.2 PRISET

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

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

³ Zonnumreringen är inte fastställd och kan komma att ändras.

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

3.2.1 PRISBERÄKNING

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

Några exempel;

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

I tabellen nedan redovisas ordinarie pris för resa med enkelbiljett och 30-dagars periodbiljett⁴. Maxtaxa uppnås vid resa i 7 zoner, därefter påverkas inte priset för resor som går över fler zoner.

Antal zoner	Prissättning enkelbiljett	Prissättning 30 dgr period
1	28	649 ⁵
2	55	833
3	82	1017

⁴ Vid en eventuell prisjustering 2022 kan priserna komma att ändras.

⁵ Priset gäller för resa inom hela kommunen för de kommuner som köper till kommungiltighet.

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

3.2.2 TILLKÖP

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

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

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

3.3 SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

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

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

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

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

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

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

3.4 TIDPLAN

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

Besluts- och införandeprocess:

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

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

4. KONSEKVENSER PER KOMMUN

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

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

4.1 KONSEKVENSER LAHOLMS KOMMUN

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

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

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

4.1.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR LAHOLM KOMMUN

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

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

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

Laholm BT	Göteborg	1%	18%
Laholm BT	Falkenberg	-1%	-15%
Laholm BT	Varberg	7%	1%

BT=bussterminal

4.1.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

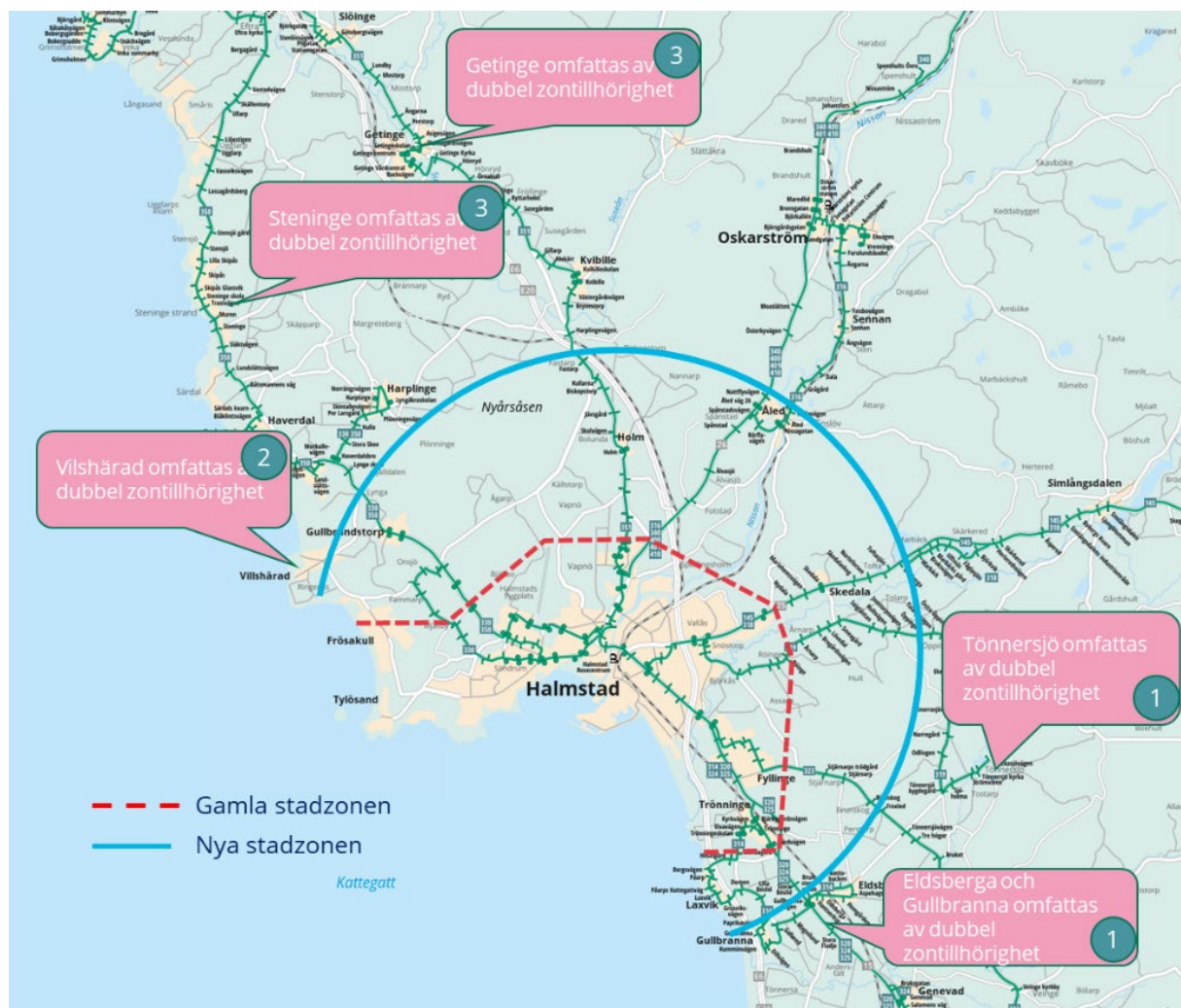
Laholms kommun var på en övergripande nivå positivt inställda till zonförslaget i sitt remissvar från 2019. Inga förändringar har gjorts i denna remissutgåva.

4.2 KONSEKVENSER HALMSTADS KOMMUN

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

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

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



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

4.2.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR HALMSTAD KOMMUN

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

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

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

RC=Resecentrum

4.2.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

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

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

4.3 KONSEKVENSER HYLTE KOMMUN

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

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

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

4.3.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR HYLTE KOMMUN

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

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

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

4.3.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

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

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

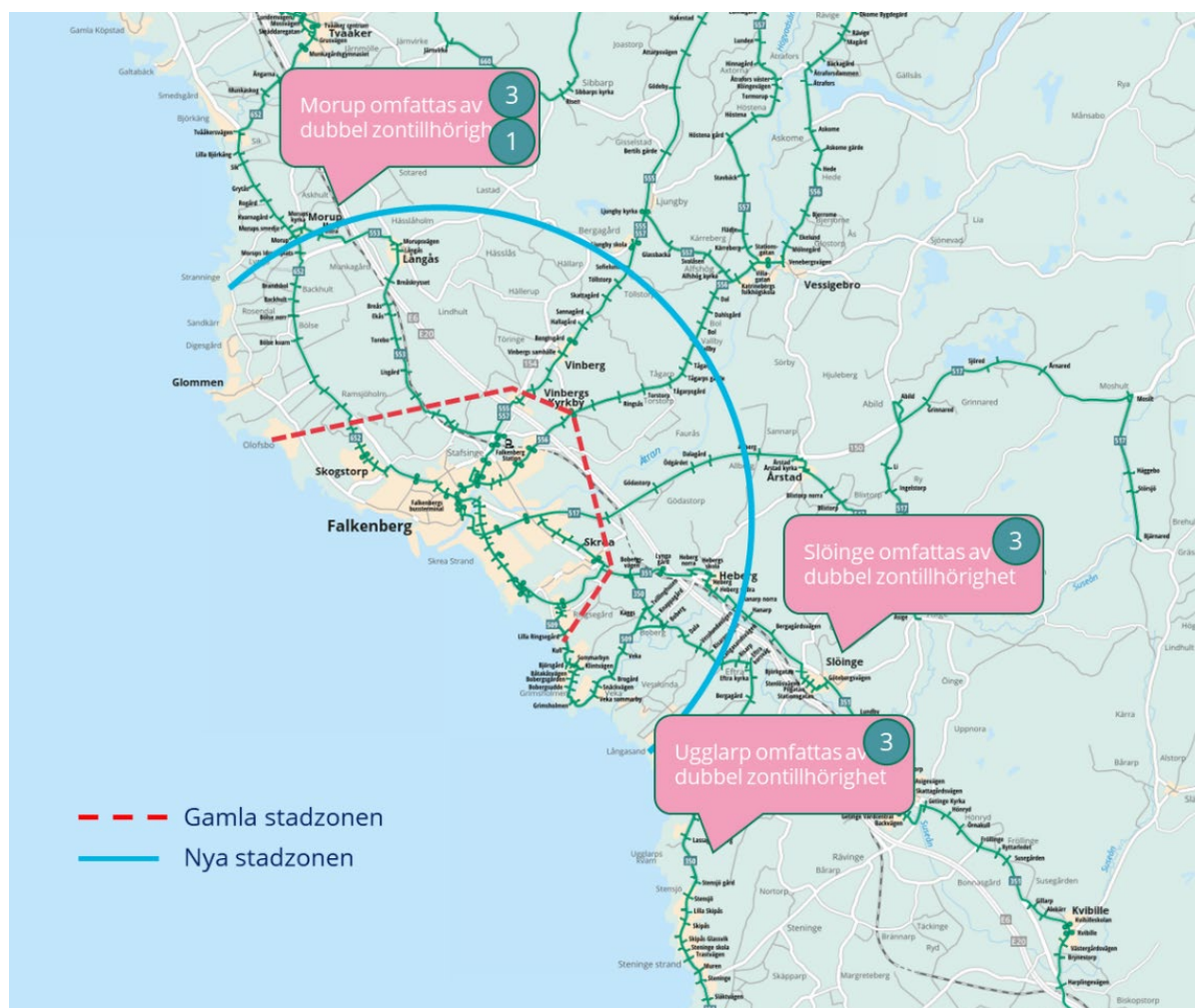
4.4 KONSEKVENSER FALKENBERGS KOMMUN

Resor inom Falkenbergs kommun står för 7% av samtliga resor idag. Av dessa sker 2% inom nuvarande stadszon och 6% inom resterande del av kommunen. Cirka 3% av det totala resandet sker idag till Västra Götalandsregionen. Resandet mellan Falkenbergs stadszon och Varbergs stadszon står för 2% av det totala resandet. Ungefär 1/3 sker i riktning från Falkenberg och resterande 2/3 i motsvarande riktning.

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

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

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



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

4.4.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR FALKENBERG KOMMUN

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

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

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

BT=bussterminal

4.4.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

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

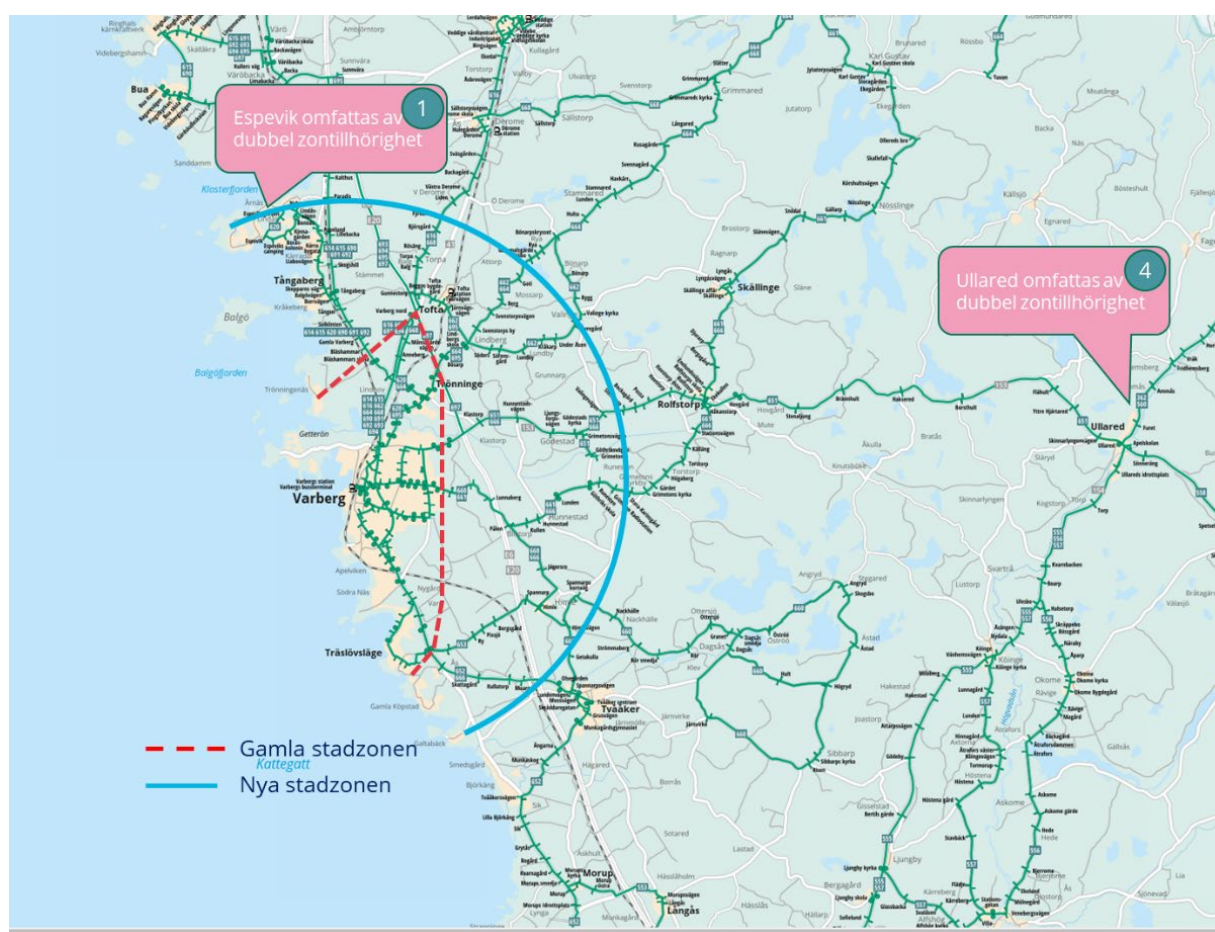
Prissättningen mellan Varberg och Falkenberg har inte kunnat hanteras inom förslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Varberg, Falkenberg och Halmstad är helt lika.

4.5 KONSEKVENSER VARBERGS KOMMUN

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

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

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



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

4.5.1 EXEMPEL PRISFÖRÄNDRINGAR VARBERG KOMMUN

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

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

Några vanliga destinationer och beräknad prisförändring i %.

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

BT=bussterminal

4.5.2 HANTERAT SEDAN FÖREGÅENDE REMISSUTGÅVA

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

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

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

4.6 KONSEKVENSER KUNGSBACKA

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

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

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

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

Hallandstrafiken ABDaniel Modiggård
ChefsstrategDatum
2021-08-30Diarienummer
21-08-30 44979

Brev från Kvibille Allförening

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar att

1. tillsända Kvibille Allförening svar enligt redovisat förslag
2. i övrigt godkänna informationen

Beskrivning av ärendet

Kvibille Allförening har tillsänt styrelsen i Hallandstrafiken AB en skrivelse, daterat 2021-05-21. Frågor som tas upp berör fler bussturer per dygn, biljettköp vid påstigning, zonindelning samt kollektivtrafik i väst – östlig riktning.

Underlag för beslut, bilaga

1. Inkommen skrivelse Kvibille Allförening, daterat 2021-05-21
2. Svar från Hallandstrafiken, daterat datum för styrelsemöte

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken ABDaniel Bernhardt
Trafikchef, Hallandstrafiken AB



Hallandstrafiken AB
Styrelsen
Box 269
311 23 Falkenberg

Hallandstrafikens utveckling avseende bussturer, biljettpriser och service

Kvibille Allförening /Samhällsförening arbetar kontinuerligt med ortens utveckling och framtid. Vi samarbetar med Halmstad kommun, Region Halland, Länsstyrelsen, Hallandstrafiken, Näringsliv och Organisationer.

I vårt demokratiska uppdrag är kollektivtrafiken strategiskt oerhört viktigt för samhällsfunktion för invånare, näringsliv, klimatomiljö osv.

På styrelsemötet 18 maj beslutades att översända skrivelse till Hallandstrafikens styrelse i ärendet med följande innehåll:

- A planera för fler bussturer per dygn
- B biljettinköp skall ske vid påstigningen i bussen
- C zonindelning måste anpassas så biljettpriset blir realistiskt. Idag kostar enkelbiljett mellan Kvibille - Halmstad 53 kronor. När flera personer i familjen reser samtidigt så används bil
- D planera för kollektivtrafik i väst - östlig riktning

Kvibille Allförening uppmanar Hallandstrafikens styrelse att utveckla kollektivtrafiken till framtidens positiva resandefunktion för människan. Det skall vara enkelt att använda kollektivtrafiken

Kvibille Allförening välkomnar samarbete i ärendet med Hallandstrafiken

Med vänlig hälsning

Lennart Eriksson
Kvibille Allförening
Styrelsen
Telefon 070 -546 42 42

Falkenberg 2021-06-24

SVAR PÅ SKRIVELSE KVIBILLE ALLFÖRENING

Hallandstrafiken tackar för skrivelsen och tar synpunkterna till sig. En god samverkan med samhällets olika delar så som enskilda privatpersoner, föreningar och kommuner är en förutsättning för att skapa en väl fungerande kollektivtrafik för hallänningarna. Det är något Hallandstrafiken lägger stor vikt vid.

A: Planera för fler bussturer per dygn

Idag består utbudet i Kvibille av 26,5 dubbelturer (27 turer i riktning mot Halmstad och 26 turer i riktning mot Getinge). Det är i förhållande till ortens storlek och det resandeunderlag som finns ett relativt gott utbud. Orten ligger dock i ett av de utpekade stråk som Region Halland har definierat i det regionala trafikförsörjningsprogram som är det styrdokument vi arbetar efter. Vi ser inte en större utökning på linje 351 inom de närmsta åren. Däremot kan här finnas potential för förädling och omfördelning av linjen för att på sådant sätt skapa en så bra kollektivtrafik som möjligt med det givna utbudet. Det är ett arbete som pågår konstant och där resenärer och övrig allmänhet har en stor påverkan genom önskemål och förbättringsförslag.

B: Biljettinköp skall ske vid påstigning i bussen

Det går att köpa sin biljett på bussen idag, enkelbiljett och 24-timmarsbiljett. Periodbiljetter kan dock inte köpas ombord på bussen. Framför allt beror detta på att vi vill minska tiden för biljettköp ombord på bussen, så att bussen kan hålla tidtabellen.

Den totala tillgängligheten för att köpa biljetter ökade i februari i år när vi lanserade vår nya app som erbjuder hela biljettsortimentet. Appen står fn (maj 2021) för 67% av all försäljning. För den som inte vill eller kan köpa sin biljett i appen erbjuds kundservicebutiker, Mitt konto (via hemsidan), återförsäljare och biljettautomater. Kunder kan, som sagt, även köpa enkel- och 24-timmarsbiljetter ombord på bussen.

C: Zonindelning måste anpassas så biljettpriset blir realistiskt. Idag kostar enkelbiljett mellan Kvibille – Halmstad 53 kronor. När flera personer i familjen reser samtidigt så används bil

Ca 70% av alla resor som görs med Hallandstrafiken sker med periodbiljett. Inom Halmstad kommun gäller enhetstaxa för periodbiljetter, dvs kunder betalar lika mycket för periodbiljetten oavsett reslängd inom kommunen.

En enkelbiljett till Halmstad kostar 46 kr (student 34, 50 kr och ungdom 27,60) i appen, i en biljettautomat och på Mitt konto (via hemsidan). För enkelbiljetter ges även en grupprabatt, där man får 25 procent på det sammanlagda biljettpriset för sällskap som reser tillsammans.

För att sänka enkelbiljettpriset krävs utökat bidrag från vår ägare, Region Halland. Något tillskott för att kompensera för inkomstbortfall har inte aviserats.

D: Planera för kollektivtrafik i väst - östlig riktning

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet, som omnämns under punkt A, är det styrande dokumentet vilket vi utvecklar trafiken utefter. Riktlinjerna i detta tar bland annat upp kostnads- och miljönyttan med kollektivtrafiken och hur vi ska bibehålla och utveckla den nyttan.

Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energiutnyttjande. Med den bakgrunden ser vi inte att en linjelagd kollektrafik i väst - östlig riktning från Kvibille är förenlig med riktlinjerna, resandeunderlaget är helt enkelt för lågt för att det ska vara både ekonomiskt och miljömässigt försvarbart.



Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken



Daniel Bernhardt
Trafikchef, Hallandstrafiken

Regionstyrelsens arbetsutskott

§288

Nämndsdialog med Hallandstrafiken

RS210028

Beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

- anteckna informationen från Hallandstrafiken till protokollet
- notera bolagets arbete med att utföra grunduppdraget med hög kvalitet
- notera bolagets arbete med att genomföra beslutade aktiviteter i verksamhetsplanen för att därmed uppnå Regionfullmäktiges fokusområden
- notera bolagets arbete med budget i balans och god ekonomisk hushållning

Ärendet

Syftet med nämndsdialogerna är att utgöra en del i säkerställandet av Regionstyrelsens uppsiktsplikt, samt bidra till ökad förståelse, helhetssyn och samverkan.

Nämndsdialoger är ett systematiskt arbetssätt med strukturerade dialoger för att bidra till att säkra både grunduppdrag och utvecklingsarbete.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott beslutar att

- anteckna informationen från Hallandstrafiken till protokollet
- notera bolagets arbete med att utföra grunduppdraget med hög kvalitet
- notera bolagets arbete med att genomföra beslutade aktiviteter i verksamhetsplanen för att därmed uppnå Regionfullmäktiges fokusområden
- notera bolagets arbete med budget i balans och god ekonomisk hushållning

Beslutsunderlag

- Beslutsförslag - Nämndsdialog med Hallandstrafiken

Expedieras till

Hallandstrafiken

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionkontoret
Ekonomi
Malin Viktorsson
Strateg

Beslutsförslag

Datum	Diarienummer
2021-08-25	RS210028

Regionstyrelsen**Beslutsförslag - Nämndsdialog med Hallandstrafiken****Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta att

- Anteckna informationen från Hallandstrafiken till protokollet
- Notera bolagets arbete med att utföra grunduppdraget med hög kvalitet
- Notera bolagets arbete med att genomföra beslutade aktiviteter i verksamhetsplanen för att därmed uppnå Regionfullmäktiges fokusområden
- Notera bolagets arbete med budget i balans och god ekonomisk hushållning

Sammanfattning

Syftet med nämndsdialogerna är att utgöra en del i säkerställandet av Regionstyrelsens uppsiktsplikt, samt bidra till ökad förståelse, helhetssyn och samverkan.

Nämndsdialoger är ett systematiskt arbetssätt med strukturerade dialoger för att bidra till att säkra både grunduppdrag och utvecklingsarbete.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Inga ekonomiska konsekvenser.

Regionkontoret
Ekonomi
Malin Viktorsson
Strateg

Beslutsförslag

Datum	Diarienummer
2021-08-25	RS210028

Regionstyrelsen**Beslutsförslag - Nämndsdialog med Hallandstrafiken****Förslag till beslut**

Regionstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta att

- Anteckna informationen från Hallandstrafiken till protokollet
- Notera bolagets arbete med att utföra grunduppdraget med hög kvalitet
- Notera bolagets arbete med att genomföra beslutade aktiviteter i verksamhetsplanen för att därmed uppnå Regionfullmäktiges fokusområden
- Notera bolagets arbete med budget i balans och god ekonomisk hushållning

Sammanfattning

Syftet med nämndsdialogerna är att utgöra en del i säkerställandet av Regionstyrelsens uppsiktsplikt, samt bidra till ökad förståelse, helhetssyn och samverkan.

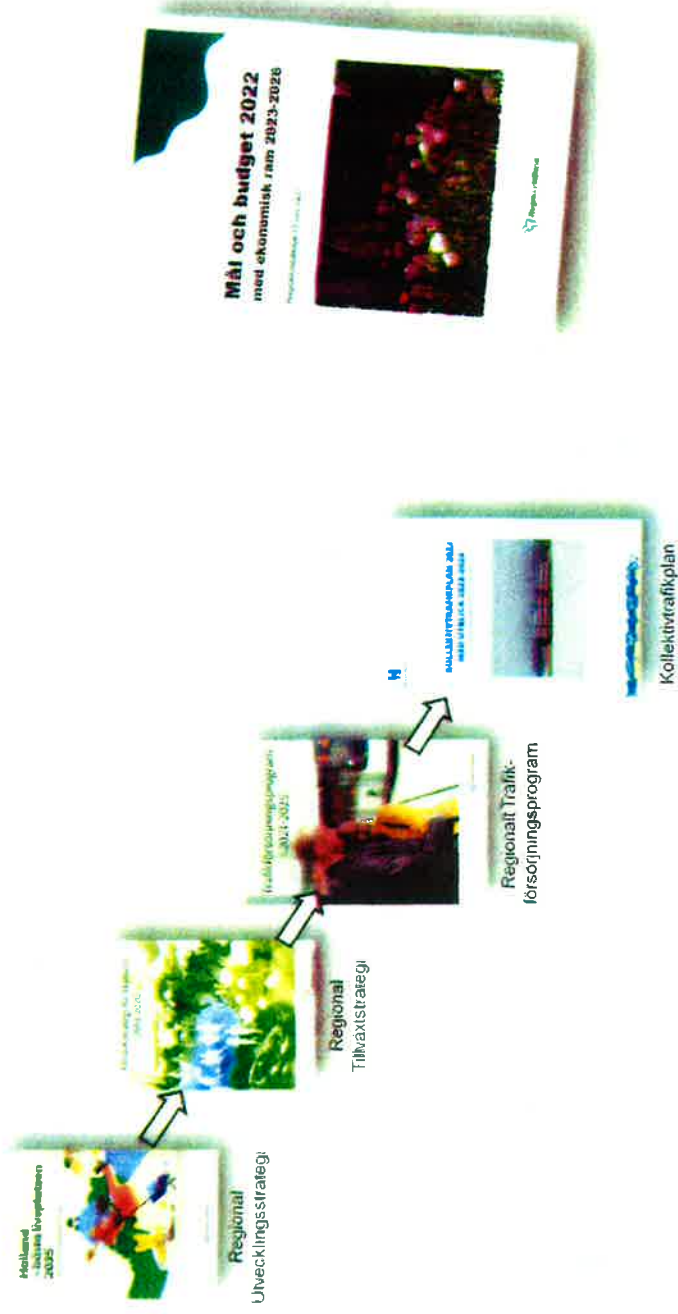
Nämndsdialoger är ett systematiskt arbetssätt med strukturerade dialoger för att bidra till att säkra både grunduppdrag och utvecklingsarbete.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Inga ekonomiska konsekvenser.



- Hållandstrafiken fastställer årligen en Kollektivtrafikplan/verksamhetsplan vilken bryter ned och konkretiserar Regionfullmäktiges beslut enligt Mål & Budget.
- Mål och budget anger de övergripande planeringsinriktningarna genom att tydliggöra prioriterade fokusområden.





- Enligt lag om kollektivtrafik ska årlig uppföljning ske av Trafikförsörjningsprogrammet.
- I Trafikförsörjningsprogrammet finns 16 mål med tillhörande indikatorer för mätning av dess prestanda.
- Måluppfyllnad redovisas i Tillväxtstrategins uppföljning samt i Kollektivtrafikplanen.





- Hallandstrafikens prestanda mäts och presenteras årligen i Kollektivtrafikplan samt i Årsredovisning. Dessutom sker löpande redovisning av resande, nöjdhet och leverans via månadsrapporter, vilka publiceras på www.hlt.se
- Hallandstrafikens Målpyramid synliggör hur verksamheten delas upp i tre prioriterade områden.



Marknadsandel



Marknadsandelen har närmare halverats härlett till pandemin, från 19% till 9%.

Nöjdhet



8 av 10 kunder är fortsatt nöjda med sin senaste resa.
Allmänhetens uppfattning lägre än målbild.

Serviceorsor (färdtjänst/sjukresor): 95% nöjd med senaste resan, 92% nöjd vid genomförande av beställning av resa.

Resande



Resandet har mer än halverats härlett till pandemin.

Punktlighet



Tågans punktlighet landar fortsatt på höga nivåer, främst härlett till en tidtabell konstruerad med längre restider samt färre tåg på spåren och färre resenärer.

Färdtjänst/sjukresor fortsatt god leverans om 95-97% punktlighet



- Verksamhetens utvecklingsarbete utgår från flertalet utvecklingsområden (beskrivs i Planeringsanalys 2022). Dessa utvecklingsområden styr mot de av Region Halland prioriterade fokusområdena, enligt Mål & budget.
- Exempel utvecklingsområde:
 - Genomföra upphandlingar och säkra leverans kvaliteten. Pågående: Krösa och Serviceresor (färdtjänst och sjukresor)
 - Minskad miljöbelastning - fler elbussar i stadsbusstrafiken
 - Förbättrad reseupplevelse - Wifi i bussar, tåg och vid större hållplatser
 - Nytt biljett/betalsystem tillsammans med ny zonstruktur
 - Kortare restider - utvecklad Infrastruktur.
 - Trafikutbud - enligt årlig Kollektivtrafikplan.



Hallandstrafiken – nämnddialog 2021				
Verksamhetsstyrning	Målstyrning	Måluppfyllnad	Pågående utveckling	Pandemins effekter
				Konkurrentanalys
				Ekonomi
				Sammanfattning

Region Hallands fokusområde – stärka Halland som tillväxtregion

Fler människor reser mer och längre till sina arbeten, var tredje hallänning pendlar över en kommungräns. Hallands tillväxt har ett starkt beroende av mobilitet. Kollektivtrafiken möjliggör att arbetsmarknaden återhämtar sig och att skatteintäkterna ökar.

Region Hallands fokusområde – grön omställning

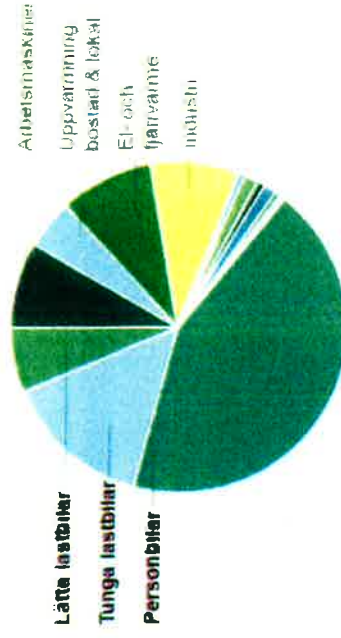
Transportsektorn står för 67% av de halländska CO₂-utsläppen. Förväntad ökad rörlighet på arbetsmarkanden kombinerat med befolkningsökning synliggör kollektivtrafiken som ett strategiskt verktyg för att minska transportsektorns utsläpp.

Region Hallands fokusområde – utvecklad samverkan för Regional fysisk planering

För att nå ett långsiktigt och hållbart transportsystem krävs samverkan och samplanering mellan kommunal, regional och nationell nivå. Kollektivtrafiken möjliggör attraktiva boendemiljöer.



Sektorns CO₂-utsläpp i Halland 2018



Hallandstrafiken - nämnddialog 2021

Verksamhetsstyrning

Målstyrning

Måluppfyllnad

Pågående utveckling

Pandemins effekter

Konkurrensanalys

Ekonomi

Sammanfattning

- Pandemin har kraftigt påverkat verksamheten i form av minskat resande och intäkter.
- Region Halland har valt att upprätthålla kollektivtrafiken under hela pandemin, vilket ses som ett viktigt strategiskt val för minskad smittspridning.
- Trots restriktioner och rekommendationer från myndigheter att stanna hemma, arbeta hemifrån och att inte nyttja kollektivtrafiken har drygt hälften av resenärerna stannat. Detta påvisar hur viktig kollektivtrafiken är för samhället.

Fördelning av resor 2020



Hallandstrafiken - nämnddialog 2021						
Verksamhets styrning	Målstyrning	Måluppfyllnad	Pågående utveckling	Pandemins effekter	Konkurrent- analys	Ekonomi
						Samman- fattning

- Resbehovet efter pandemin är fortsatt svårt att prognostisera. Ökat behov av vidgade arbetsmarknadsregioner förväntas uppstå utifrån bättre möjlighet att matcha arbetskraftens utbud med efterfrågan. Samhället har samtidigt ställt om utifrån ökad digital tillgänglighet. Även förändrade beteenden avseende social distansering förväntas ge effekter på hur människor väljer att resa framöver.
- Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10-15 procent för 2022 jämfört 2019. Resandet förväntas vara tillbaka på nivå 2019 under en period av 3-5 år.



Källor:

- Svensk kollektivtrafik "Kollektivtrafikbarometern Tema Coronapandemin"
- Trafikanalys "Transporter och resande i en postpandemisk värld - trender och motrender"
- K2 "Coronapandemins effekter på arbete, kontor och resor"
- McKinsey & Company "future of work analysis of 2000 tasks 800 jobs and nine countries"

Stockholms Handelskammare "Förändrade vanor efter pandemin - så påverkas arbetsplatserna och staden"

Trivector "Kollektivtrafik post Corona - nya vanor och ett nytt erbjudande"

WSP "Ökat distansarbete - så påverkas svenska städer och kommuner"



Aktivitetsplan Post-corona

Strategisk plattform med tillhörande aktivitetsplan finns framme för implementering vid tidpunkt efter pandemin.

1. Kommunikationskampanj med mål att återvinna kunder som slutat resa med oss under pandemin, samt attrahera nya kunder till kollektivtrafiken.
2. Utökad satsning på företagskunder, försäljning och kommunikativ paketering av företagsprodukten
3. Åtgärder som ökar tryggheten ombord, säkra och rena fordon
4. Utökade samarbeten gällande fritidsresor, till evenemang och destinationer
5. Rabatterbjudanden, prova-på kampanjer
6. Ekonomi- och/eller miljökalkylator som visar kollektivtrafikens fördelar
7. Fler säsongsbiljetter, exempel höst- och/eller sportlovsbiljett

Hallandstrafiken - nämnddialog 2021

Verksamhetsstyrning	Målstyrning	Måluppfyllnad	Pågående utveckling	Pandemins effekter	Konkurrentanalys	Ekonomi	Sammanfattning
---------------------	-------------	---------------	---------------------	--------------------	------------------	---------	----------------

Personbil

- Antalet personbilar i Halland har ökat med cirka 1% under 2020 jämfört med 2019 (177 780 till 179 624). Antalet nyregistrerade bilar minskar vilket tyder på ökad handel med begagnade bilar (bonus-malus som påverkande faktor).
- Antal laddbara bilar ökar kraftigt. Juli 2020 – juni 2021 +89%.
- Privatleasing blir allt vanligare. Från att ha handlat om några tusen fordon per år har marknaden växt till att utgöra en tredjedel av alla nya personbilar som registrerades på privatpersoner (källa: Trafikanalys).

Elscooter

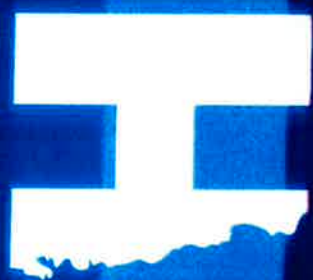
- Ej utpekad konkurrent till kollektivtrafiken utan fungerar som ett komplement till kollektivtrafiken, förväntas mer ta marknadsandelar av gång och cykel.
- Fler företag in på marknaden (Voi, Lime, Tier, Bird, Bolt, Vosh, Qick mfl).
- Förhållandevis hög prisnivå men där nya former för abonnemang utvecklas och erbjuds löpande.



Hallandstrafiken – nämnddialog 2021

Verksamhetsstyrning	Målstyrning	Måluppfyllnad	Pågående utveckling	Pandemins effekter	Konkurrentanalys	Ekonomi	Sammanfattning
---------------------	-------------	---------------	---------------------	--------------------	------------------	---------	----------------

- Kollektivtrafiken har en viktig roll i återstarten efter pandemin utifrån att arbetsmarknaden ska återhämta sig och att skatteintäkterna ska öka.
- Resbehovet kommer att se annorlunda ut efter pandemin men vi vet inte exakt hur. Förändrade resmönster och behov ställer nya krav på kollektivtrafiken och Hallandstrafiken. Våra konkurrenter sitter inte och avvaktar.
- Intäktsbortfallet kommer kvarstå till delar även efter 2021. Utvecklingen behöver följas noga och med ägaren krävs en kontinuerlig och tät dialog.
- Hallandstrafiken fortsätter att upprätthålla kollektivtrafiken under pandemin och följer dess utveckling. Verksamheten är förberedd och följer regeringens plan för lättade restriktioner.
- De planerade aktiviteterna post-corona är avgörande för att återta förlorade marknadsandelar och för att på sikt säkerställa en ekonomi i balans.



Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

