



Hallandstrafiken

ZONFÖRSLAG ÅTTA ZONER





KUNGSBACKA KOMMUN

1

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

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

Åtgärd: Nej

2

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

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

Åtgärd: Nej

VARBERGS KOMMUN

1

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

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

Åtgärd: Nej

2

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

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

Åtgärd: Nej

3

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

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

Åtgärd: Nej

4

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

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

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

Åtgärd: Nej

5

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

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

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

Åtgärd: Nej

6

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

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

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

FALKENBERGS KOMMUN

1

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

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

Åtgärd: Nej

2

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

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

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

Åtgärd: Nej

3

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

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

Åtgärd: Nej

4

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

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

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

HALMSTAD KOMMUN

1

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

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

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

Åtgärd: Nej

2

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

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

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

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

Åtgärd: Nej

3

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

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



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

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

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

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

Se även kommentar punkt 2.

Åtgärd: Nej

4

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

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

Åtgärd: Nej

5

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

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

Åtgärd: En översyn kommer att ske.

6

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

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

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

Åtgärd: Nej

HYLTE KOMMUN

1

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

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

Åtgärd: Nej

LAHOLMS KOMMUN

1

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

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

Åtgärd: Nej

ÖVRIGA REMISSVAR – GULLBRANDSTORPS SAMHÄLLSFÖRENING

1

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

Kommentar: Glädjande att Gullbrandstorps samhällsförening ser positivt på förslaget.

Åtgärd: Nej

ÖVRIGA REMISSVAR – KOMMUNALA PENSIONÄRSRÅDET (KPR)

1

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

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

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

Åtgärd: Nej