TeamEngine E-Signing

Plats och tid	Sammanträdesrum ”Gröna rummet” Laxbutiken Heberg, kl. 09.00-11.45
Beslutande	Gösta Bergenheim (M), ordförande Per Stané Persson (S), vice ordförande Christian Johansson (M) 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, chefsstrateg Kerstin Andersson, sekreterare
Utses att justera	Per Stané Persson
Sekreterare	Kerstin Andersson Paragraf 130–147
Justerande	Gösta Bergenheim Per Stané Persson

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 1 of 12.

TeamEngine E-Signing

§ 130

Mötets öppnande

Ordföranden hälsar deltagarna välkomna och förklarar mötet öppnat.

§ 131

Val av justerare

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

§ 132

Godkännande av dagordning

Styrelsen godkänner utsänd dagordning.

§ 133

Anmälan om eventuellt jäv

Ingen anmälan om jäv görs bland ledamöterna i Hallandstrafikens styrelse.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 2 of 12.

TeamEngine E-Signing

§ 134

VD-rapport

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets VD informerar om Log4j utifrån Hallandstrafikens IT-miljö. Log4j är en typ av säkerhetshål i system som gör det möjligt för hackare att komma åt data.

Utfallet av försäljningskampanjen, som har ägt rum mellan den 15–28 november, har jämförts med tvåveckorsperioden före kampanjen. Antalet sålda årskort ökade med 600 %, antalet sålda 30-dagars biljetter ökade med 56 %, antalet sålda 10x24 biljetter ökade med 65 % och antalet sålda enkelbiljetter ökade med 7 %, det vill säga i kronor så ökade försäljningen med 19 %.

Styrelsen får en genomgång av händelseförloppet beträffande det snöoväder som drabbade Halland under 1–2 december 2021. Hallandstrafiken aktiverade sin krisledning som gick upp i stabsläge och deltog i möten med Länsstyrelsen. Hallandstrafiken ger förstärkt information i alla kanaler och via media. Informationsenheten förlänger sina öppettider för att ge service till kunderna. Det sker avstämningar internt och med trafikföretagen. All regional- och stadstrafik ställs in under eftermiddagen/kvällen den 1 december och rullar i gång succesivt först vid lunchtid dagen därpå. Det fattas även beslut om att inte tillåta så kallade fritidsresor med den särskilda kollektivtrafiken. Erfarenheter utifrån denna händelse är att skapa kontaktytor med kommunerna, samt att det är en stor kommunikativ utmaning.

Från den 1 december finns möjlighet att låna ut sin 30 och 365 dagarsbiljett i Appen och på Mitt Konto. Det finns även möjlighet att överlåta sin biljett till någon annan. Denna funktion är fortfarande i en testfas och Hallandstrafiken tar gärna emot synpunkter från kunderna.

Hallandstrafiken lanserade 10x24 biljetten i Halland våren 2021 och har haft dialog med Västtrafik under hösten om giltighet över länsgräns. Målsättningen är att få länsövergripande giltighet i januari 2022.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 3 of 12.

TeamEngine E-Signing

§ 135

Statistik

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets ekonomichef redogör för försäljningen till och med november, vilken går åt rätt håll, men det är fortfarande en bit kvar till 2019 års nivå, -47,5 % ackumulerat jämfört 2019. Från juli månad har tappet i försäljningen varit mindre än tidigare månader, september -36 %, oktober -29 %, - november 18 %, jämfört 2019.

Bolagets chefsstrateg redovisar måluppfyllelse för november 2021. Marknadsandelen fortsätter försiktigt att öka från bottennivåer och landar på ett snitt på 11,1 %, sett över de senaste 12 månaderna.

Resandet i oktober landade för första gången sedan pandemins utbrott på över en miljon resor (exkl. Öresundståg och Krösatåg). Jämfört mot september motsvarar det en ökning med 15 %.

Öresundstågens punktlighet har under hösten varit något sämre, i oktober var 93,5 % av Öresundstågen i tid. Serviceresornas höga punktlighet har sjunkit något under månaden men landar fortsatt över 95 %.

Knappt är 8 av 10 resenärer nöjda med sin senaste resa, vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten. Nöjdheten har dalat under pandemin, möjligen till följd av en negativ medial bild av kollektivtrafiken.

§ 136

Öresundståg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens chefsstrateg presenterar fordonssituationen på den svenska sidan, som är fortsatt ansträngd. Situationen underlättas av halverad brotrafik fram till 12 december och att Skåne ersätter

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 4 of 12.

TeamEngine E-Signing

fyra avgångar med X61. Från den 12 december återgår brotrafiken till 6 tåg per timme och riktning i högtrafik. Nya åtgärder härlett till brist på fordon är att vissa avgångar kommer att ersättas med annan fordonstyp. Från 12 december kör X61 för att täcka upp bristen och det kommer att vara 6 tåg i omlopp, fyra Västtåg och tre Pågatåg. Detta kommer att kommuniceras ut till resenären på olika sätt, tidningar, informationsskylt på perrong, utrop på Öresundstågen om kommande förändring, information på tågen via displayer på in- och utsida och kundvärdar på perrong, inledningsvis 13–14 december.

Trafikverket har tagit fram ett förslag till Nationell plan för järnväg för perioden 2022–2033. För att vidmakthålla järnvägen avsätts 165 miljarder och 197 miljarder avsätts för att vidmakthålla de statliga vägarna. För utveckling av transportsystemet föreslås avsätta 437 miljarder, varav 107 miljarder avsätts till nya stambanor för höghastighetståg.

§ 137

Ekonomisk månadsrapport, oktober

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets chefsekonom informerar om aktuell månadsrapport för oktober. Resultat ackumulerat oktober -98 mkr, biljettintäkter 177 mkr under budget (-46 %), något bättre utfall oktober -23 % jämfört prognos -25 %.

§ 138

Driftbudget 2022

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa redovisat förslag till Driftbudget 2022

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 5 of 12.

TeamEngine E-Signing

Ärendet

Hallandstrafiken AB har för 2022 upprättat ett förslag till Driftbudget.

Beslutat Driftbidrag från ägaren Region Halland uppgår för 2022 till 521,8 mkr, en ökning med 13 mkr jämfört med 2021 (utan hänsyn tagen till särskild kompensation för intäktsbortfall).

Bedömningen är att resandet även under 2022 kommer att ligga på en lägre nivå jämfört med senaste ”normalåret” 2019. Posten Biljettintäkter består av intäkterna 2019 minskat med 15%. Prognosen för intäkterna är svårbedömd och utvecklingen behöver följas löpande under 2022.

Beslutad Kollektivtrafikplan innebär en minskad kostnad för Krösatåg Halmstad-Värnamo (6 mkr) efter avslutad testperiod samt ökad stoppbild i Åsa för Öresundståg lördag-söndag (1 mkr). Den pågående avstängningen av Viskadalsbanan som fortgår under större delen av 2022 bidrar också till minskade trafikkostnader. Gällande busstrafiken finns en risk för ökade kostnader pga inflation och kraftigt stigande bränslepriser, därför ligger budgeterat index något högre än normalt.

Underlag för trafikkostnader är i de fall vi inte själva administrerar avtalen inhämtade från Öresundståg AB, Västtrafik, Jönköpings Länstrafik samt Skånetrafiken.

I december 2021 tar Region Halland över fem Öresundståg X31 från Transitio vilket sänker bolagets fordonskapitalkostnader 2022 efter avräkning och nedskrivning.

Budget för Serviceresor, dvs Sjukresor, Skolresor med taxi och Färdtjänstresor är högre på grund av ett ökat antal resor och beräknad indexökning.

Personalkostnaderna ökar något beroende på en förstärkning av bolagets IT avdelning samt Beställningscentralen.

Upprustningen av Öresundståg fortsätter och det andra av Hallandstrafikens fem egna tåg blev klart under 2021. Avskrivning av upprustning för de sista 3 tågen är inkluderat i Budget 2022.

§ 139

Kollektivtrafikplan 2023

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Bolagets chefsstrateg informerar Styrelsen om bakgrund och syfte gällande Kollektivtrafikplanen och hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 6 of 12.

TeamEngine E-Signing

genom trafikförändringar. Tre av de sju prioriterade fokusområden för Region Halland är att stärka Halland som tillväxtregion, grön omställning och utvecklad samverkan för Regional fysisk planering. Styrelsen får information om aktuell tidplan för Kollektivtrafikplan 2023.

Planeringsförutsättningar, upprättande av kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025 blir en utmaning utifrån effekter av pågående pandemi, samtidigt som Halland fortsätter växa. Inriktning för Kollektivtrafikplan 2023 är att långsiktiga mål och planer ligger kvar men där takten påverkas. Hallandstrafiken prognostiserar en resandeminskning om 10–15 % för 2022 jämfört 2019. Resandet förväntas vara tillbaka på 2019 års nivå under en period av 3–5 år, 2024.

§ 140

Ny Zonstruktur

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fatta inriktningsbeslut att fastställa Ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken enligt redovisat förslag
2. slutgiltigt beslut fattas efter att regionfullmäktige givits möjlighet att yttra sig
3. i övrigt godkänna informationen

Ärendet

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.

Förutsättningar för beslut

Av Regionalt Trafikförsörjningsprogram framgår att Hallandstrafikens styrelse har mandat att fatta beslut om biljettsortiment och prissättning, förutsatt att det sker i linje med följande principer: 1) biljettsortiment ska vara enkelt att förstå 2) prissättning och eventuella rabatter

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 7 of 12.

TeamEngine E-Signing

ska vara logiska 3) resevillkoren ska vara lätta att förstå 4) prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

Region Halland genom Regionfullmäktige är ägare av Hallandstrafiken AB. Av bolagets ägardirektiv och bolagsordning framgår att bolagsstyrelsen ska inhämta regionfullmäktiges ställningstagande/godkännande innan beslut fattas i verksamheten inom frågor som är av principiell beskaffenhet.

§ 141

Upphandling Serviceresor och Krösatåg

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna informationen

Ärendet

Hallandstrafikens chefsstrateg informerar om aktuellt nuläge gällande överprövningen av upphandling serviceresor och hur man med hjälp av advokat arbetar med att komma vidare. Eftersom överprövningen angriper hela upphandlingen kan inga avtal tecknas förrän frågan är avgjord. Inriktningen för Hallandstrafiken är ett direktupphandlat avtal på 12 månader för att säkra trafiken från 1 juli 2022 och framåt. Likaså har VY gjort en överprövning för Krösatågstrafiken, som SJ tilldelades 2 december 2020.

§ 142

Samverkansavtal Krösatågen

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. att godkänna samverkansavtal för Krösatågen
2. att i övrigt godkänna informationen

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 8 of 12.

TeamEngine E-Signing

Ärendet

Ett nytt samverkansavtal har tagits fram inför start av nytt trafikavtal i december 2021. Avtalet ska tillämpas av parterna från 12 december och löper parallellt med nytt trafikavtal. Krösatågen består vid ingången av detta Samverkansavtal av ett Trafikavtal med SJ AB. Trafikavtalet är ett direktupphandlat avtal med huvudsakligen samma villkor som det ursprungliga Trafikavtalet, med undantag av giltighetstid.

Tidigare ingicks Trafikavtal med trafikföretaget samt Underhållsavtal med underhållsföretaget. Detta är ersatt av ett avtal där Trafikföretaget står som ensam avtalspart. Jönköpings länstrafik fortsätter att administrera och svara för driften av Krösatågssystemet. Kalmar länstrafik har ansvar för löpande frågor som rör Tjust- och Stångådalsbanan.

Trafikkostnader följer av den genomförda direktupphandlingen där avtal är tecknat med SJ AB. Kostnader fördelas utifrån andel av totala fordonskilometer. Respektive ägare svarar för sitt fordonsbehov, antingen genom egna fordon eller genom köp eller hyra av annan fordonsägare. Jönköpings länstrafik förser Hallandstrafiken med fordon genom separat överenskommelse. Under avtalstiden tillkommer en ny tågdepå i Nässjö. Kostnader för depån regleras i separat överenskommelse för fordonshyra mellan Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik.

§ 143

Internkontroll, uppföljning

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna bolagets internkontroll, vilken har utförts enligt Reglementet för internkontroll

---

Ärendet

Hallandstrafiken har presenterat en riskanalys och har arbetat med internkontrollplan enligt reglementet för intern kontroll. Som verktyg används Region Hallands system för intern kontroll - Stratsys. Riskanalysen och Internkontrollplan presenterades och antogs på styrelsemötet 2021-03-10 och interkontrollplanen följs upp löpande under 2021 med redovisning på decembermötet i styrelsen.

Exempel på åtgärder under 2021:

- För att säkerställa att räkenskaperna är rättvisande genomförs en löpande granskning och revision av bolagets räkenskaper och bokslut av PwC.
- En ekonomisk månadsrapport med Prognos för helår och kommentarer redovisas löpande till styrelsen.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 9 of 12.

TeamEngine E-Signing

- Förvaltningsrevision genomfördes 16 och 24 november 2021, bilaga är rapport från PwC (ej klar till Presidiet).
- Förnyat samarbete med Skatteverket inleddes i juni 2021.
- Kvalitetssäkring av rapporter ur Biljett- och Betalsystemet har pågått under året och pågår fortfarande. Omfattande testning har genomförts och buggar har löpande korrigerats.

Eventuell slopad skattesubvention på biodrivmedel i januari 2022, skulle få stora ekonomiska konsekvenser för bolaget. Risk att biljettsystemet med lansering i februari inte fungerar som det är tänkt vilket skulle få negativa konsekvenser för våra kunder samt ekonomiska konsekvenser för bolaget. Pandemins långsiktiga effekter på resande och beteende. Risk för försämrad psykosocial arbetsmiljö som en följd av distansarbete.

§ 144

Sammanträdesdagar 2022

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa sammanträdestider 2022 för styrelsen Hallandstrafiken AB enligt förslag i ärendebeskrivning

---

Ärendet

Styrelsen för Hallandstrafiken AB ska besluta om sammanträdestider för kommande styrelsemöten 2022.

Mötestiderna är fördelade under året 2022 enligt förslag nedan:

Månad	Presidium	Styrelsemöte	Bolagsstämma
Januari	26 onsdag 08.30		
Februari		7 måndag 09.00	
Mars	4 fredag 13.00 21 måndag 10.00	14 måndag 09.00 31 torsdag 13.30	31 torsdag 13.00
April	28 torsdag 08.30		
Maj		5 torsdag 13.00	
Juni	8 onsdag 14.00	16 torsdag 13.00	
Juli			
Augusti	15 måndag 13.00	25 torsdag 13.00	
September			
Oktober	17 måndag 13.00	27 torsdag (heldag)	
November			
December	2 fredag 13.30	15 torsdag 13.00	

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 10 of 12.

TeamEngine E-Signing

§ 145

Anmälningar

Beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. bilägga anmälningarna till protokollet

Ärendet

Följande ärenden anmäls och läggs till handlingarna.

- Protokoll 2021-10-13 Regionstyrelsen § 131 Beslut om refinansiering av tåg RS210040 (Dnr 21-10-29 4520)
- Delegationsbeslut, Regionstyrelsen 2021-11-03 RS210038, Sjukresor i samband med vaccination för Covid-19
- Synpunkter på samrådshandling, detaljplan för del av Våxtorp 9:80 med flera Solgården och Bullerbyn, Våxtorps tätort (Dnr 21-11-09 45244)
- Synpunkter på samrådshandling Marbäck 2:12 med flera (Dnr 21-12-10 45360)
- Sammanträdesprotokoll Halmstad kommun, Kommunfullmäktige § 83 Antagande av plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050 (Dnr 21-11-02 45218)

§ 146

Övriga frågor

Gösta Bergenheim (M) informerar om att styrelsen har möjlighet att göra ett studiebesök i Varberg och titta på tunnelbyggnationen. Förslagsvis i februari eller mars i samband med ett styrelsemöte.

§ 147

Mötets avslutande

Ordförande tackar för det gångna året som även i år varit speciellt och där vi fått mötas via digitala kanaler. Ett stort tack riktas till ägare och personal för gott samarbete och bra dialog. Ordförande önskar alla en God Jul och ett Gott Nytt År. På styrelsens vägnar framför vice ordförande ett tack till ordförande för det gångna året och önskan om en God Jul och ett Gott Nytt År.

Justerandes sign	Utdragsbestyrkande	Datum

TeamEngine Document E-Sign ID: 2D659CDA-7E10-4426-B441-216E4B679F62. Page 11 of 12.

Hallandstrafiken

Kallelse/Underrättelse, Styrelsemöte
2021-12-10

Beslutsorgan	Styrelsen för Hallandstrafiken AB
Tid	Fredagen den 17 december, kl. 09.00
Plats	Konferensrum ”Gröna rummet” Laxbutiken, Heberg

Dagordning

1. Mötets öppnande
2. Val av justerare
3. Godkännande av dagordning
4. Anmälan om eventuellt jäv
5. VD-rapport
6. Statistik
   - Försäljning
   - Resande, kundnöjdhet, leverans
7. Öresundståg
8. Ekonomisk månadsrapport, oktober
9. Driftbudget 2022 Beslutsärende
10. Kollektivtrafikplan 2023
11. Ny Zonstruktur Beslutsärende
12. Upphandling serviceresor och Krösatåg
13. Samverkansavtal Krösatågen Beslutsärende
14. Internkontroll, uppföljning
15. Sammanträdesdagar 2022 Beslutsärende
16. Anmälningar
17. Övriga frågor
18. Mötets avslutande

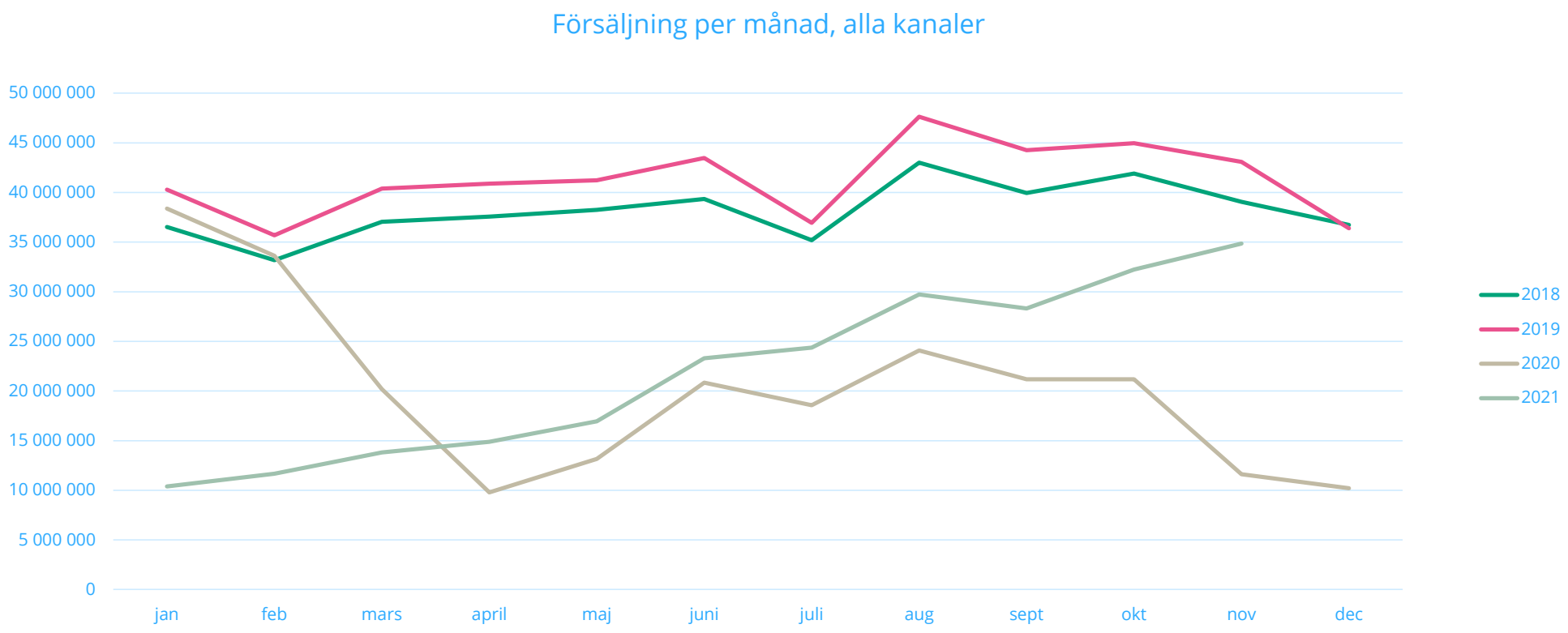
Hallandstrafiken

Kallelse/Underrättelse, Styrelsemöte
2021-12-10

Gösta Bergenheim
Ordförande

Andreas Almquist
VD

Kerstin Andersson
Sekreterare

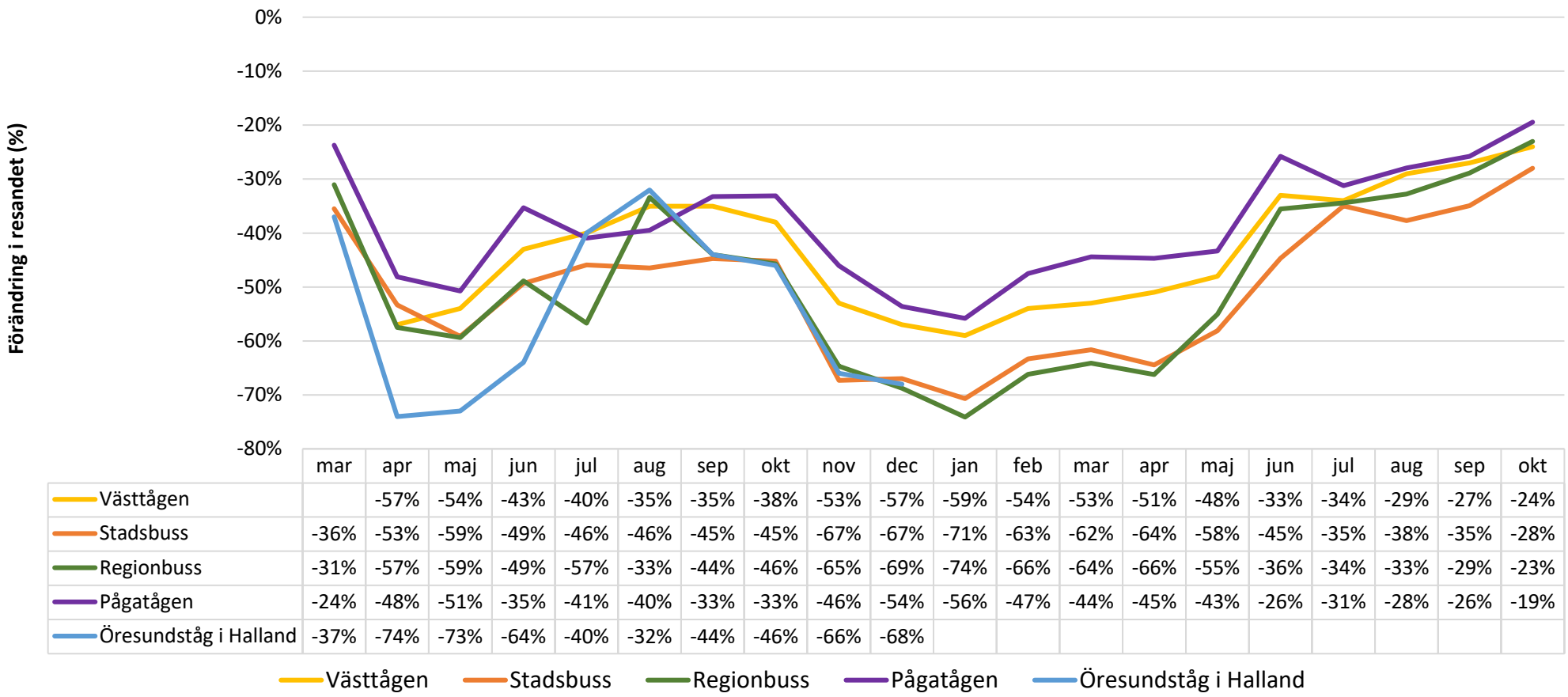


Hallandstrafiken

Månadsrapport oktober 2021

Hallandstrafiken

Resandet jämfört med 2019

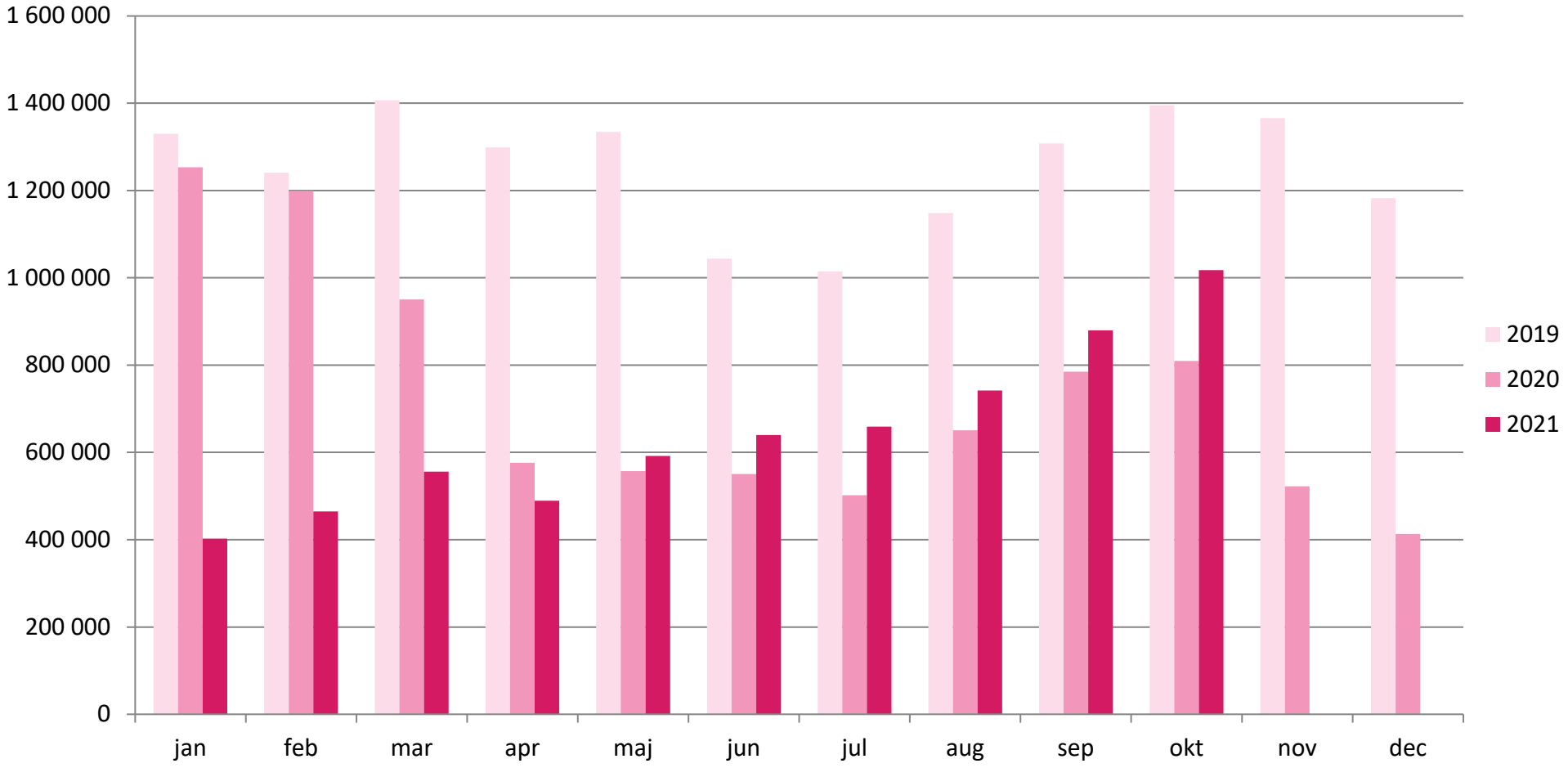


	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr	maj	jun	jul	aug	sep	okt
Västtågen		-57%	-54%	-43%	-40%	-35%	-35%	-38%	-53%	-57%	-59%	-54%	-53%	-51%	-48%	-33%	-34%	-29%	-27%	-24%
Stadsbuss	-36%	-53%	-59%	-49%	-46%	-46%	-45%	-45%	-67%	-67%	-71%	-63%	-62%	-64%	-58%	-45%	-35%	-38%	-35%	-28%
Regionbuss	-31%	-57%	-59%	-49%	-57%	-33%	-44%	-46%	-65%	-69%	-74%	-66%	-64%	-66%	-55%	-36%	-34%	-33%	-29%	-23%
Pågatågen	-24%	-48%	-51%	-35%	-41%	-40%	-33%	-33%	-46%	-54%	-56%	-47%	-44%	-45%	-43%	-26%	-31%	-28%	-26%	-19%
Öresundståg i Halland	-37%	-74%	-73%	-64%	-40%	-32%	-44%	-46%	-66%	-68%										

Kommentar:
Resandet fortsätter att återhämta sig och är nu högre än i mars 2020. Synligt i grafen är effekten när pandemin slog till med full kraft under andra veckan i mars 2020 och när nya lokala råd infördes i Halland i början på november. Jämförbara siffror för Öresundståg i Halland saknas efter årsskiftet till följd av nya mätpunkter och system för att mäta beläggning.

Hallandstrafiken

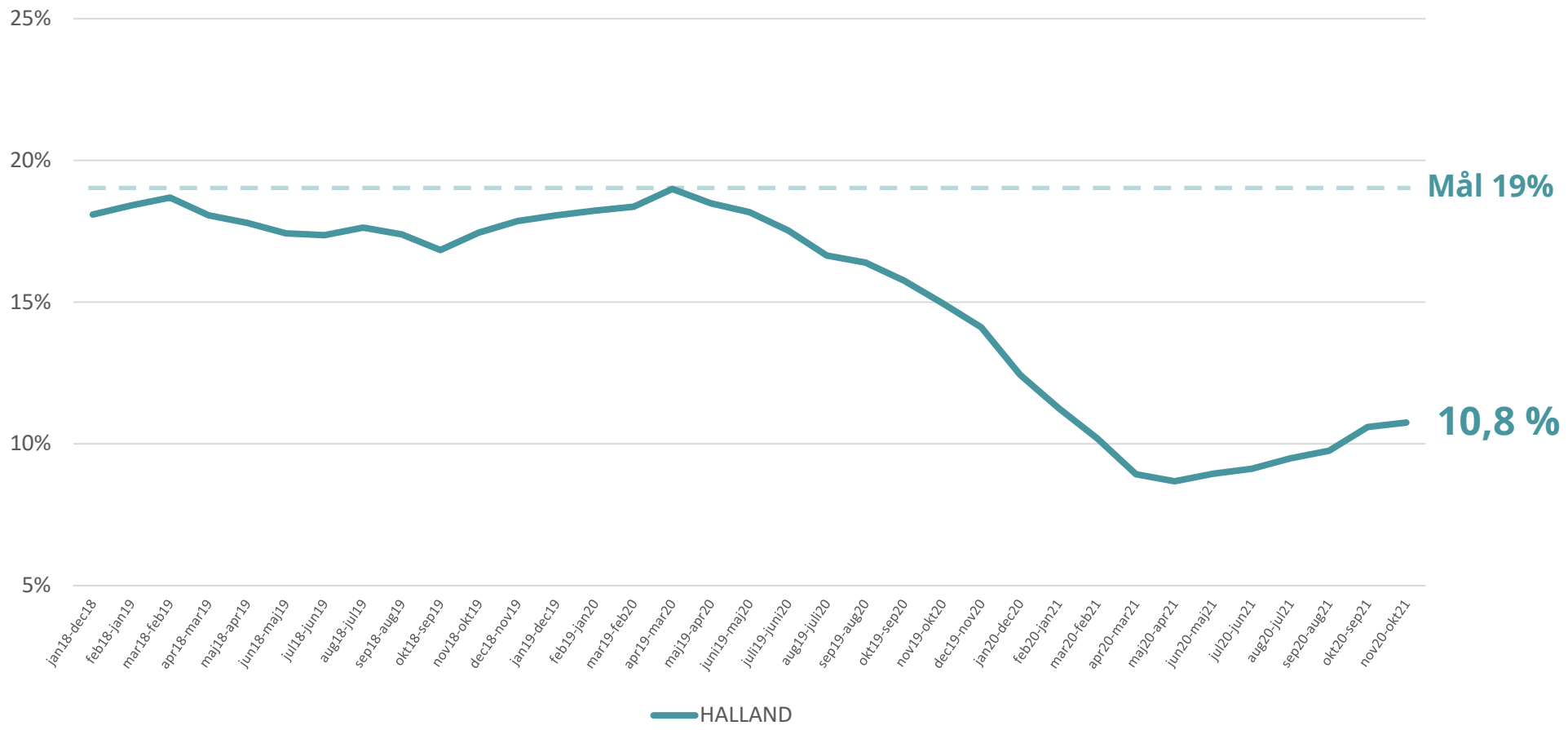
Resor per månad



Kommentar:
Det totala resandet (exkl. Öresundståg och Krösatåg) överstiger för första gången sedan pandemins utbrott 1 miljon resor.

Hallandstrafiken

Marknadsandel Halland (rullande 12)

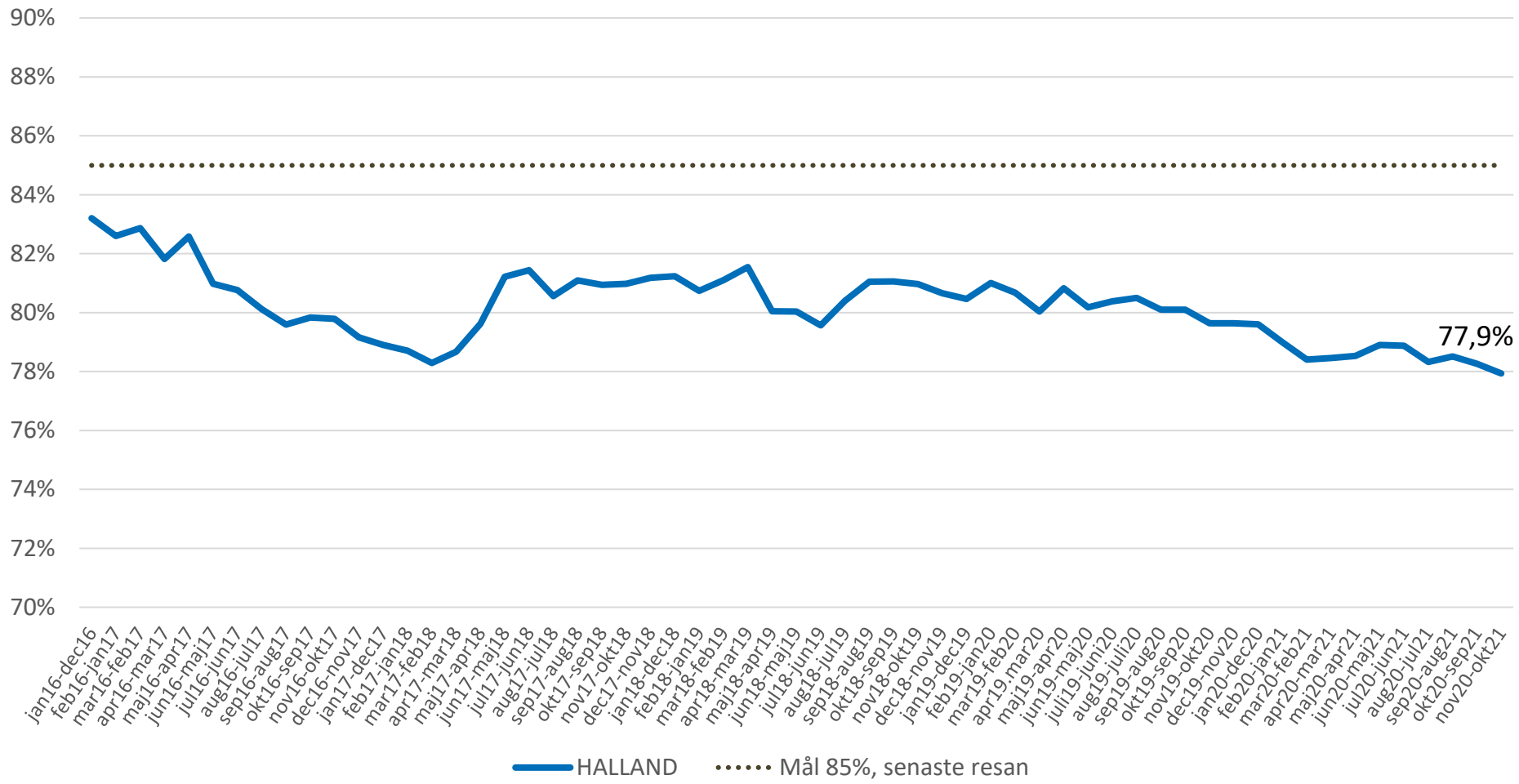


Kommentar:
Sedan maj månad ökar kollektivtrafikens marknadsandel sett utifrån det rullande årsvärdet.

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

Hallandstrafiken

Nöjd med senaste resan (rullande 12)

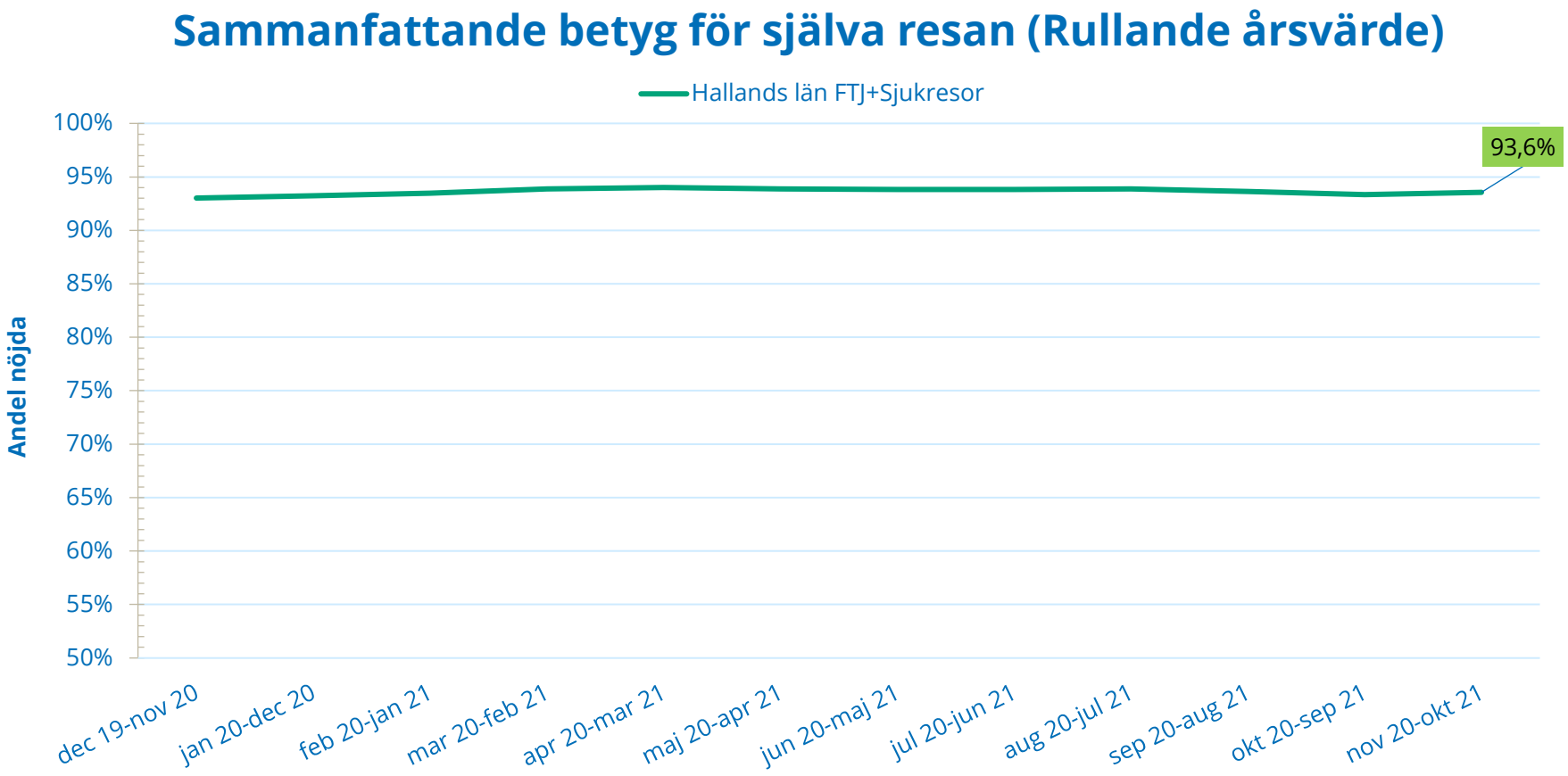


Kommentar:
Kundernas nöjdhet med senaste resan sjunker sett över det rullande årsvärdet. Påverkan av restriktioner och medias bild av kollektivtrafiken kan ha påverkat utfallet.

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

Hallandstrafiken

Kundnöjdhet Serviceresor

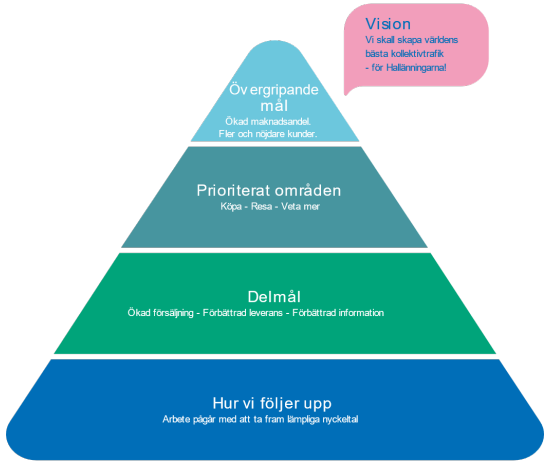


Figur 4. Fråga R17 - Vilket sammanfattande betyg vill du ge själva resan, dvs från hämtning till lämning?

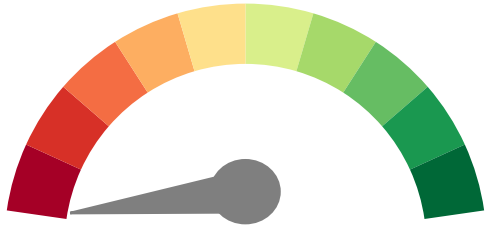
Kommentar:
Inom färdtjänst och sjukresor uppger 93,6% att tillfrågade resenärer att de var nöjda eller mycket nöjda med deras senaste resa vilket är ett mycket gott betyg.

Hallandstrafiken

Måluppfyllelse – oktober 2021

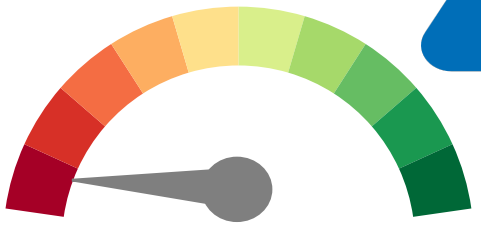


Marknadsandel



Marknadsandelen fortsätter försiktigt att öka från bottennivåer. Landar på ett snitt på 10,8%, sett över de tolv senaste månaderna.

Resande



Resandet i oktober landade för första gången sedan pandemins utbrott på över en miljon resor (exkl. Öresundtåg och Krösatåg). Jämfört mot september motsvarar det en ökning med 15%.

Nöjdhet

Knappt 8 av 10 kunder är nöjda med sin senaste resa vilket fortsatt är högre än den generella nöjdheten. Nöjdheten har dalat under pandemin, möjligen till följd av en negativ medial bild av kollektivtrafiken.

Punktlighet

Öresundstågens punktlighet har under hösten varit något sämre, i oktober var 93,5 % av Öresundstågen i tid. Serviceresornas höga punktlighet har sjunkit något under månaden men landar fortsatt över 95%.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

EKONOMISK MÅNADSRAPPORT OKTOBER 2021

Belopp i tkr	Utfall Period	Periodbudget	Utfall-budget diff	Årsprognos	Årsbudget 2021
Biljettintäkter	209 443	386 041	-176 598	266 325	459 581
Intäkt anropsstyrd trafik	172 548	154 115	18 433	227 270	211 720
Intäkter skoltrafik	102 017	101 950	67	122 340	122 340
Övriga rörelseintäkter	35 070	33 979	1 091	35 942	34 760
SUMMA INTÄKTER	**519 078**	**676 084**	**-157 007**	**651 877**	**828 401**
Trafikkostn Buss/Regiontåg	425 252	446 536	-21 283	522 516	537 843
Trafik/Underhållskostn Ö-tåg	234 134	250 426	-16 293	305 633	315 511
Övriga kostnader	54 542	69 794	-15 252	74 200	83 753
Anropsstyrd trafik	157 626	138 745	18 881	208 016	192 016
Skoltrafik	99 583	99 583	0	119 500	119 500
Personalkostnader	48 566	51 980	-3 415	58 962	62 376
SUMMA KOSTNADER	**1 019 703**	**1 057 065**	**-37 361**	**1 288 827**	**1 310 999**
Avskrivningar plan	16 836	16 836	-2	20 204	20 204
Finansnetto	4 224	4 998	-775	5 223	5 998
RESULTAT 1	**-521 686**	**-402 815**	**-118 870**	**-662 377**	**-508 800**
Driftbidrag	424 000	424 000	0	508 800	508 800
RESULTAT 2	**-97 686**	**21 185**	**-118 870**	**-153 577**	**0**

Beslutsförslag

Datum
2021-12-01

Diarienummer
21-12-08 45352

Hallandstrafiken AB
Karin Bernhardt Engström, Ekonomichef

Budget 2022

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa redovisat förslag till Driftbudget 2022

Beskrivning av ärendet

Hallandstrafiken AB har för 2022 upprättat ett förslag till Driftbudget.

Beslutat Driftbidrag från ägaren Region Halland uppgår för 2022 till 521,8 mkr, en ökning med 13 mkr jämfört med 2021 (utan hänsyn tagen till särskild kompensation för intäktsbortfall).

Bedömningen är att resandet även under 2022 kommer att ligga på en lägre nivå jämfört med senaste ”normalåret” 2019. Posten Biljettintäkter består av intäkterna 2019 minskat med 15%. Prognosen för intäkterna är svårbedömd och utvecklingen behöver följas löpande under 2022.

Beslutad Kollektivtrafikplan innebär en minskad kostnad för Krösatåg Halmstad-Värnamo (6 mkr) efter avslutad testperiod samt ökad stoppbild i Åsa för Öresundståg lördag-söndag (1 mkr). Den pågående avstängningen av Viskadalsbanan som fortgår under större delen av 2022 bidrar också till minskade trafikkostnader. Gällande busstrafiken finns en risk för ökade kostnader pga inflation och kraftigt stigande bränslepriser, därför ligger budgeterat index något högre än normalt.

Underlag för trafikkostnader är i de fall vi inte själva administrerar avtalen inhämtade från Öresundståg AB, Västtrafik, Jönköpings Länstrafik samt Skånetrafiken.

I december 2021 tar Region Halland över fem Öresundståg X31 från Transitio vilket sänker bolagets fordonskapitalkostnader 2022 efter avräkning och nedskrivning.

Budget för Serviceresor, dvs Sjukresor, Skolresor med taxi och Färdtjänstresor är högre pga ett ökat antal resor och beräknad indexökning.

Personalkostnaderna ökar något beroende på en förstärkning av bolagets IT avdelning samt Beställningscentralen.

Hallandstrafiken AB
Karin Bernhardt Engström, Ekonomichef

Upprustningen av Öresundståg fortsätter och det andra av Hallandstrafikens fem egna tåg blev klart under 2021. Avskrivning av upprustning för de sista 3 tågen är inkluderat i Budget 2022.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Budgeterad omsättning exkl driftbidrag: 810,6 mkr (828,4 mkr 2021)

Budgeterade kostnader: 1 354,5 mkr (1 337,2 mkr 2021)

Driftbidrag: 521,8 mkr (508,8 mkr 2021)

Resultat: - 22,1 mkr (finansieras med eget kapital)

Underlag för beslut, bilaga

- Budget 2022

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Karin Bernhardt Engström
Ekonomichef

Hallandstrafiken

DRIFTBUDGET 2022

SÄRSKILD OCH ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK, INKL ÖRESUNDSTÅG

Belopp i kronor

	BUDGET 2021	BUDGET 2022
Biljettintäkter	459 581 000	390 643 850
Intäkter särskild kollektivtrafik	334 059 765	384 583 000
Övriga rörelseintäkter	34 760 000	35 387 020
TOTALA INTÄKTER	828 400 765	810 613 870
Trafik- och fordonskostnader	1 164 870 050	1 185 012 009
Övriga kostnader	146 129 104	144 961 161
Avskrivningar	20 203 610	22 495 700
Räntenetto	5 998 000	2 008 000
TOTALA KOSTNADER	1 337 200 765	1 354 476 870
Resultat exkl driftbidrag	-508 800 000	-543 863 000
Region Halland	508 800 000	521 763 000
Eget kapital	0	22 100 000
Resultat	0	0

Beslutsförslag

Datum
2021-12-10

Diarienummer
21-12-10 45363

Hallandstrafiken AB
Jesper Andersson, Prisstrateg

Förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fatta inriktningsbeslut att fastställa Ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken enligt redovisat förslag
2. slutgiltigt beslut fattas efter att regionfullmäktige givits möjlighet att yttra sig
3. i övrigt godkänna informationen

Beskrivning av ärendet

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.

Förutsättningar för beslut

Av Regionalt Trafikförsörjningsprogram framgår att Hallandstrafikens styrelse har mandat att fatta beslut om biljettsortiment och prissättning, förutsatt att det sker i linje med följande principer: 1) biljettsortiment ska vara enkelt att förstå 2) prissättning och eventuella rabatter ska vara logiska 3) resevillkoren ska vara lätta att förstå 4) prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

Region Halland genom Regionfullmäktige är ägare av Hallandstrafiken AB. Av bolagets ägardirektiv och bolagsordning framgår att bolagsstyrelsen ska inhämta regionfullmäktiges ställningstagande/godkännande innan beslut fattas i verksamheten inom frågor som är av principiell beskaffenhet.

Hallandstrafiken AB
Jesper Andersson, Prisstrateg

Underlag för beslut, bilaga

- Bilaga 1. Förslag till ny zonstruktur för den allmänna kollektivtrafiken
- Bilaga 2. Zonförslaget samrådsredovisning 2021-12-02

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Jesper Andersson
Prisstrateg

Hallandstrafiken

ZONFÖRSLAG ÅTTA ZONER

Besöksadress: Hö[illegible] 31 Fa[illegible] Postadress: Box 69[illegible] 23 [illegible]
[illegible] 0[illegible] 71 [illegible]ds

Hallandstrafiken

KUNGSBACKA KOMMUN

1

”Kungsbacka kommun är positiva till förslaget i sin helhet…//.”

Kommentar: Det är glädjande att Kungsbacka kommun, likt 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 arbetar 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

Hallandstrafiken

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, likt 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 zonindelningsförslagets 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 enkelbiljettspriset 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 få inte bidrag 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.

Hallandstrafiken

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, likt 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 reandet 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

8 ZONER

Förslag till ny zonstruktur i den allmänna kollektivtrafiken.

Hallandstrafiken

Jesper Andersson
2021-09-01

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

Hallandstrafiken

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 zonpassage[1] 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 resandet[2]. 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.

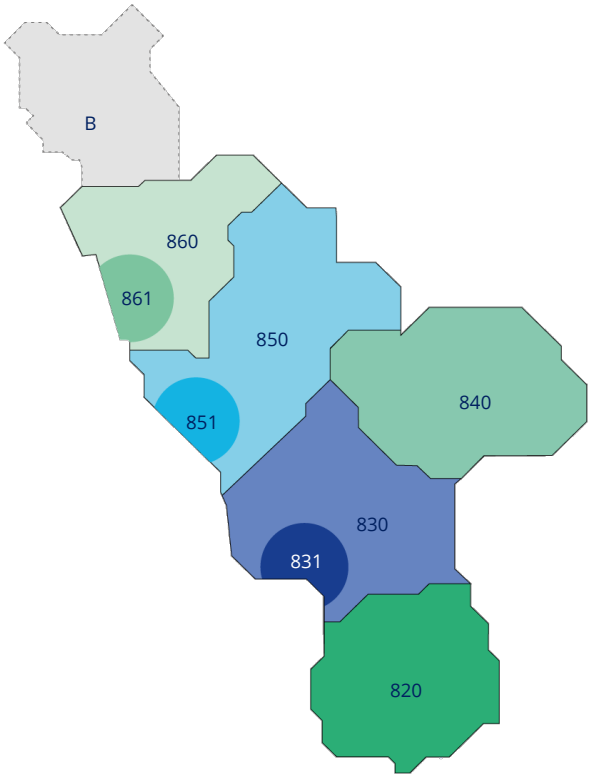
Förslaget innebär att Hallandstrafiken går från nuvarande 27 zoner till åtta zoner. Zonstrukturen tillämpas för all trafik, den linjelagda så väl som den särskilda kollektivtrafiken.

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.

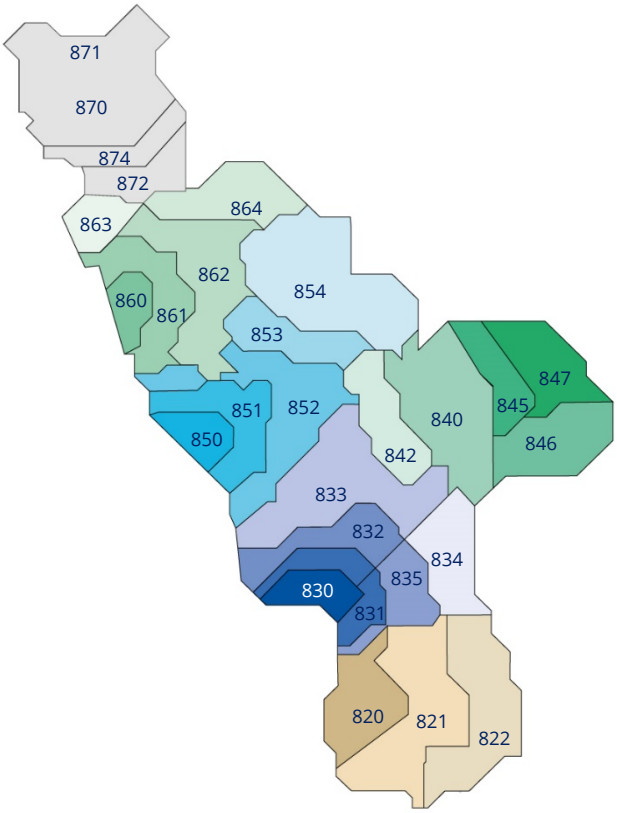
De tre zonerna kring städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad och deras ytterområden ges en utökad områdesgiltighet jämfört med dagens zonstruktur. Det innebär att ett flertal orter som idag befinner sig utanför zonerna runt de städerna inkluderas. Stadszonens storlek definieras lika – tio kilometers 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 zonstruktur[3]



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 periodbiljett[4]. 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 grannlänen. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänen 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 grannlänen. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänen samt förändring av gränsavdrag (avdrag på biljettpris 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 grannlänen. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänen 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 8% 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 grannlänen. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänen samt förändring av gränsavdrag (avdrag på biljettpris 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.

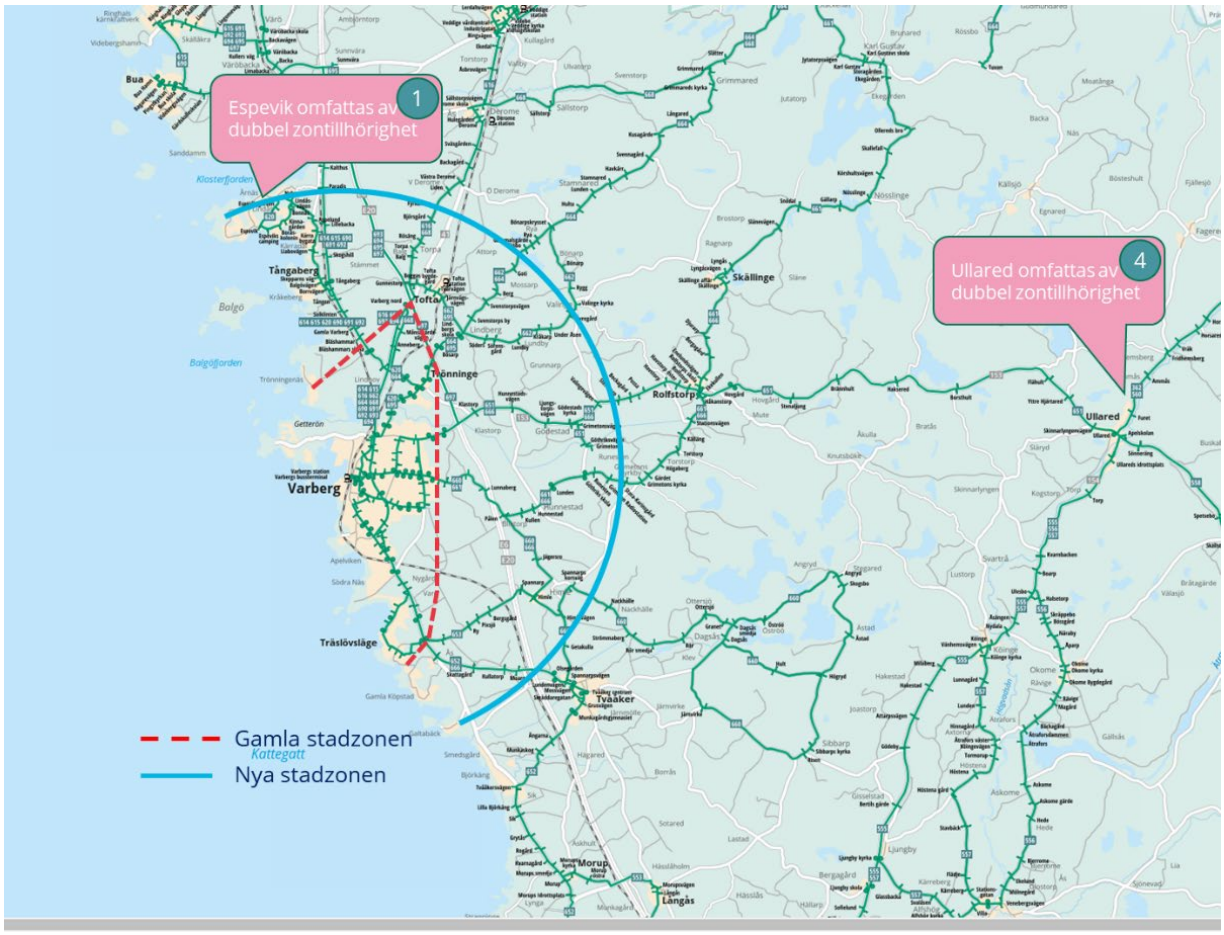
Prissättningen mellan Varberg och Falkenberg har inte kunnat hanteras inom förslaget då modellen på en övergripande nivå utgår från att varje zon prissätts likvärdigt där förutsättningarna för de tre största kommunerna Varberg, Falkenberg och Halmstad är helt lika.

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 grannlänen. Effekten kan bli både lägre och högre beroende på prisutvecklingen hos grannlänen 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=busstermina*l

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.

Beslutsförslag

Datum
2021-12-10

Diarienummer
21-12-08 45350

Hallandstrafiken AB
Daniel Bernhardt, Trafikchef

Samverkansavtal för Krösatågen

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. att godkänna samverkansavtal för Krösatågen
2. att i övrigt godkänna informationen

Beskrivning av ärendet

Ett nytt samverkansavtal har tagits fram inför start av nytt trafikavtal i december 2021. Avtalet ska tillämpas av parterna från 12 december och löper parallellt med nytt trafikavtal. Krösatågen består vid ingången av detta Samverkansavtal av ett Trafikavtal med SJ AB. Trafikavtalet är ett direktupphandlat avtal med huvudsakligen samma villkor som det ursprungliga Trafikavtalet, med undantag av giltighetstid.

Tidigare ingicks Trafikavtal med trafikföretaget samt Underhållsavtal med underhållsföretaget. Detta är ersatt av ett avtal där Trafikföretaget står som ensam avtalspart. Jönköpings länstrafik fortsätter att administrera och svara för driften av Krösatågssystemet. Kalmar länstrafik har ansvar för löpande frågor som rör Tjust- och Stångådalsbanan.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Trafikkostnader följer av den genomförda direktupphandlingen där avtal är tecknat med SJ AB. Kostnader fördelas utifrån andel av totala fordonskilometer. Respektive ägare svarar för sitt fordonsbehov, antingen genom egna fordon eller genom köp eller hyra av annan fordonsägare. Jönköpings länstrafik förser Hallandstrafiken med fordon genom separat överenskommelse. Under avtalstiden tillkommer en ny tågdepå i Nässjö. Kostnader för depån regleras i separat överenskommelse för fordonshyra mellan Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik.

Underlag för beslut, bilaga

- Samverkansavtal för Krösatågen

Hallandstrafiken AB
Daniel Bernhardt, Trafikchef

Protokollsutdrag skickas till:

- Region Halland

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Daniel Bernhardt
Trafikchef, Hallandstrafiken AB

KRÖSATÅGEN

Samverkansavtal 2022

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	PARTER	3
2	BAKGRUND OCH AVTALETS OMFATTNING	3
3	ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING	4
4	ORGANISATION	4
5	BESTÄLLARNAS ANSVAR FÖR KRÖSATÅGSTRAFIKEN	5
6	FÖRDELNINGSPRINCIPER	5
7	PLANERING OCH INFRASTRUKTUR	8
8	FORDON	8
9	KUNDMÖTET	9
10	FÖRSÄLJNING, TAXOR OCH BILJETTER	10
11	KUNDSERVICEANSVAR	10
12	AVTALSPERIOD	10
13	ÖVRIGA VILLKOR	10
14	UNDERSKRIFTER	11

1 PARTER

1.1 Detta avtal (”**Avtalet**”) avseende samverkan inom regionaltågsystemet ”**Krösatågen**” har träffats mellan;

(1) **Region Jönköpings län** genom **Jönköpings Länstrafik**, org.nr 232100-0057, med adress Box 1024, 551 11 Jönköping, (”**JLT**”); och

(2) **Region Kronoberg** genom **Länstrafiken Kronoberg**, org.nr 232100-0065; med adress 351 88 Växjö, (”**LTK**”); och

(3) **Region Kalmar län** genom **Kalmar Länstrafik**, org.nr 232100-0073, med adress Box 54, 579 22 Högsby, (”**KLT**”); och

(4) **Region Blekinge** genom **Blekingetrafiken**, org.nr 232100–0081, med adress Valhallavägen 1, 371 41 Karlskrona, (”**BT**”); och

(5) **Region Skåne** genom **Skånetrafiken**, org.nr 232100-0255, med adress 281 83 Hässleholm, (”**ST**”); och

(6) **Region Halland** genom **Hallandstrafiken AB**, org. nr 556225-2998, med adress Box 269, 311 23 Falkenberg, (”**HLT**”); och

(7) JLT, LTK, KLT, BT, ST och HLT benämns nedan var för sig som ”**Beställare**” och gemensamt som ”**Beställarna**”.

2 BAKGRUND OCH AVTALETS OMFATTNING

2.1 Krösatågen är ett gemensamt regionaltågsystem som primärt trafikerar Småland, Halland, Blekinge, Skåne. Krösatågen kompletterar och samverkar med andra tågsystem samt övrig av Beställarna anordnad kollektivtrafik inom det geografiska området.

2.2 Krösatågen består vid ingången av detta Samverkansavtal av ett Trafikavtal (Krösatågen 2021 RJL2019/318) med SJ AB (”Trafikföretaget”). Trafikavtalet kan även vara ett direktupphandlat avtal med huvudsakligen samma villkor som det ursprungliga Trafikavtalet, med undantag av giltighetstid.

2.3 I Krösatågen finns det vid ingåendet av detta avtal flera fordonstyper enligt följande:

- Fordon med förbränningsmotor med Y31, Y32 och Y2
- Eldrift med X11 och X14-tåg

Inom de närmaste åren kommer Nya fordon ER3 och BR1 att introduceras och ersätta delar av dagens fordonspark.

2.4 Beställarna ser ett behov av att reglera sitt samarbete om tågtrafik under varumärket Krösatågen. Mot bakgrund av detta ingår Beställarna följande samarbete på de villkor som anges nedan i Avtalet

2.5 Då Krösatågen är ett expanderande tågsystem kan det under Avtalets giltighetstid tillkomma nya sträckor och även sträckor som trafikerar fler regioner än de som trafikeras vid ingången av detta Avtal. Annan region kan tillträda som part genom tilläggsavtal eller genom separat överenskommelse med befintlig Beställare enligt villkor i 13.1.

2.5.1 Vid ingången av detta Avtal har KLT ett tilläggsavtal med Östgötatrafiken AB kring trafiken på Stångådals- och Tjustbanan.

3 ÖVERGRIPANDE MÅLSÄTTNING

3.1 Grunden för arbetet med Krösatågen framgår av respektive Regional Kollektivtrafik-myndighets beslut om allmän trafikplikt och ambitionsnivåerna i de olika trafikförsörjningsprogrammen och övriga strategiska dokument för utveckling av trafiken.

3.2 Krösatågen är ett regionaltågsystem som trafikerar egna linjer. Krösatågen stödjer och samverkar med andra tågsystem genom trafikering på gemensamma linjesträckningar och större noder i systemet. Målsättningen är att förenkla resandet och underlätta pendlingen inom och mellan regionerna. Denna samverkan syftar till att med gemensamma resurser skapa långsiktigt fungerande trafik som ger god trafikekonomi och är miljömässigt hållbar.

3.3 Beställarna åtar sig att långsiktigt, aktivt och lojalt samverka enligt de utgångspunkter, avgränsningar och riktlinjer som anges i Avtalet.

3.4 I samarbetet kring Krösatågstrafiken ska Beställarna ständigt eftersträva bästa möjliga utfall för trafik/ekonomi och resenärer i den totala Krösatågstrafiken. Beställarna åtar sig således att verka för det övergripande och gemensamma bästa samt att trafiken utvecklas på ett ekonomiskt försvarbart sätt med resenären i fokus som ger fler och nöjdare kunder för Beställarna.

3.5 Enskild Beställare äger möjlighet att teckna separata tilläggsavtal med Trafikföretaget så att Beställares särintressen säkerställs. Beställare har därmed även möjlighet att på egen bekostnad driva trafik i annat län utanför detta avtals omfattning.

3.6 Beställarna är överens om att samarbetet ska präglas av öppenhet och konstruktivitet. Förekommande meningsskiljaktigheter förutsätts kunna lösas i samförstånd utifrån en förståelse av samarbetets långsiktiga betydelse för Beställarna gemensamt.

4 ORGANISATION

4.1 Samverkan inom Krösatågen leds av en samverkansgrupp bestående av respektive ordförande i politisk nämnd/styrelse och/eller den förtroendevalde politiker som respektive Beställare utser, samt trafikdirektör/VD hos respektive Beställare. Det ingår även en föredragande tjänsteman och en sekreterare i gruppen.

Ordförandeskapet i samverkansgruppen väljs för fyra (4) år. Ordförandeskapet cirkulerar mellan Beställarna. Ordförande har även en viceordförande till sitt stöd, denna väljs parallellt med ordförande.

4.2 Utöver samverkansgruppen finns fem permanenta arbetsgrupper:

- Direktörsgruppen bestående av Direktör/VD
- Trafik
- Fordon och Depå
- Kundmötet
- Ekonomigruppen

Respektive Beställare utser sina representanter i arbetsgrupperna. Arbetsgrupperna arbetar med olika frågor enligt direktiv från Samverkansgruppen eller Direktörsgruppen. Löpande avstämningar görs under året i samtliga grupper minst två gånger per år.

Samverkan med Trafikföretaget sker enligt de i Avtalet fastlagda arbetsformerna.

4.3 JLT ansvarar för samordning och ekonomiadministration för Krösatågen. I JLTs uppdrag ingår att teckna trafikeringsavtal med Trafikverket (TRAV) för den trafik som Beställarna önskar utföra (se punkt 7).

4.4 JLT företräder Beställarna för den dagliga driften av Krösatågen, för detta har JLT rätt att fullgöra de operativa förvaltningsuppgifter och träffa överenskommelser med Trafikföretaget inom angivna ramar. KLT har ansvar för de löpande frågor som rör Tjust och Stångådalsbanan.

Ansvar för depåer sker enligt punkt 6.3.3 och 8.8

4.5 Beställarnas arbete med Krösatågstrafiken sker på tre nivåer.

- Nivå 1: Utgångspunkten är att varje Beställare ansvarar för Krösatågstrafiken inom sitt län med egna resurser. På denna nivå hanterar Beställarna vissa frågor i Krösatågstrafiken självständigt. Beställares ansvar och befogenheter på denna nivå regleras av villkoren i punkt 5 nedan.
- Nivå 2: Övergripande och principiella frågor som berör hela eller delar av Krösatågstrafiken hanterar Beställarna inom ramen för Samverkansgruppen. Samarbetet på denna nivå regleras av villkoren nedan.
- Nivå 3: Uppgifter av verkställande karaktär som rör den operativa delen av Krösatågstrafiken hanteras av arbetsgrupperna.

4.6 Beslutsfattande inom samarbetet (Nivå 2 och 3) utgår från konsensusprincipen. De Beställare som berörs av en åtgärd ska således vara eniga om genomförande av åtgärden.

5 BESTÄLLARNAS ANSVAR FÖR KRÖSATÅGSTRAFIKEN

5.1 Beställare är ansvarig för Krösatågstrafiken inom sitt eget län på det sätt som Trafikavtalet stipulerar, bl.a. för följande frågor:

- Beställarna ska förhandla och överenskomma med övriga berörda Beställare om gemensamma trafiklösningar inför beslut om trafikförsörjningsprogram eller motsvarande dokument inom respektive län.
- Beställare ska utifrån trafikförsörjningsplanen eller motsvarande dokument i respektive län, fastställa linjesträckning, uppehållsbild, tidtabell, formering av tåg etc. för Krösatågen.

6 FÖRDELNINGSPRINCIPER

6.1 I punkterna 6.1.1 till 6.1.7 finns principer för fördelning av kostnader kopplade till Trafikföretaget.

6.1.1 Fast ersättning

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.1.2 Rörlig ersättning km

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan för el- respektive fordon med förbränningsmotor.

6.1.3 Rörlig ersättning tid

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala antalet planerade tidtabellstimmar för respektive personalkategori.

6.1.4 Avropstjänster

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförda avropstjänster.

6.1.5 Förstärknings- och ersättningstrafik

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av utförd förstärknings- respektive ersättningstrafik per tur.

6.1.6 Incitament och Bonus

Ersättningen till Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.1.7 Viten

Viten från Trafikföretaget fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.2 I punkterna 6.2.1 till 6.2.4 finns principer för fördelning av kostnader kopplade till Trafikverket.

6.2.1 Kvalitetsavgifter till/från Trafikverket

Nettot av kvalitetsavgifter från Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

Kvalitetsavgifter till Trafikverket bekostats till fullo av Trafikföretaget.

6.2.2 Avgifter till Trafikverket

Tågläges- och spåravgifter, fördelas till Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer och banans avgiftsnivå enligt fastställd tågplan för el- respektive tåg med förbränningsmotor.

6.2.3 Drivmotorström

Differens (positiv eller negativ) mellan fakturerad drivmotorström till Trafikföretaget och betald drivmotorström till Trafikverket fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan för elfordon.

6.2.4 Trafikverket ekonomisk skada

Utbetalning från Trafikverket för ekonomisk skada fördelas till Beställare utifrån andel av utbetalt ersättningsanspråk.

6.3 I punkterna 6.3.1 till 6.3.6 finns principer för fördelning av kostnader kopplade Beställarna emellan.

6.3.1 Fordon, hyres- och kapitalkostnader

Då fordonsflottan förändras under avtalstiden kommer kostnaderna hanteras olika under Avtalet. Se vidare under punkt 8 för hantering i de olika faserna.

6.3.2 Självrisker och skador

Under fas 1 och fas 2 (se 8.1) står respektive Beställare för självrisk vid skador och kostnader för skador som inte täcks av Trafikföretaget. Under fas 3 fördelas kostnader för självrisken och kostnader för skador, per fordonstyp och respektive Beställare som använder fordonstypen utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.3.3 Hyreskostnader för depåer

Bruttohyreskostnaden för depå i Kalmar och ny Tågdepå i Nässjö fördelas enligt separat samverkansavtal mellan de Beställare som nyttjar respektive depå.

6.3.4 Försäljnings- och viseringsutrustning

Kostnad för försäljningsutrustning hanteras enligt separat överenskommelse inom bil-jettsamverkanssystemet.

JLT ansvarar för att anskaffa viseringsutrustning för den trafiken som har sin bas i Näs-sjö. KLT ansvarar för att anskaffa viseringsutrustning för den trafiken som har sin bas i Kalmar.

För Beställare som inför biljettsystem som inte är kompatibelt med BoB-standarden får själva bekosta viseringsutrusning.

6.3.5 Gemensam administration

JLTs och KLTs kostnader för den gemensamma administrationen fördelas till Beställarna med ett årligt fastställt belopp utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan. I administrationskostnaden ingår personal-, marknadsföring, - juriststöd, NKI-undersökning, etc.

Vid Avtalets ingående uppgår administrationskostnaden till 2,5% av den årliga driftskostnaden och fördelas till respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

6.3.6 Personalresurser

Vid ingåendet av detta Avtal nyttjas hos JLT 3 HTE (Heltidsekvivalent) hos KLT 2 HTE och bokningssupporten 2 HTE. Förändringar i antalet HTE hanteras gemensamt.

6.4 Övrigt

Övriga kostnader, som inte nämnts i punkterna ovan, ska fördelas mellan respektive Beställare utifrån andel av totala fordonskilometer enligt fastställd tågplan. Övriga kostnader som kan uppstå är till exempel särskilda utredningsuppdrag, upphandlingskostnader eller andra större projekt som Beställarna gemensamt beslutar, om inte separat överenskommelse görs.

6.5 Betalningsplan

Beställarna ska innan varje årsskifte komma överens om en betalningsplan utifrån ovanstående fördelningsprinciper.

De beräknade ersättningarna till Beställarna för trafiken ska resultera i ett månadsvis à contobelopp som regleras efter avslutat kalenderår med hänsyn till faktiska kostnader men med oförändrade fördelningsnycklar.

7 PLANERING OCH INFRASTRUKTUR

7.1 Uppgifter inför tåglägesansökan ska vara JLT tillhanda senast enligt fastställd årlig tidplan. Fr.o.m. fastställt datum är uppgifterna bindande. Vid förändringar efter fastställt datum påförs försenad Beställare extra administrationsavgifter tillsammans med eventuella kvalitetsavgifter från Trafikverket.

7.2 Varje Beställare bedriver ett aktivt arbete på infrastrukturområdet som omfattar det egna länet för att säkra driften och den långsiktiga utvecklingen av Krösatågen.

7.3 För regional och nationell statistikinsamling ansvarar varje Beställare för inrapportering av uppgifter i samverkan med andra Beställare.

7.4 Resande och färdbevisräkning samordnas mellan Beställarna.

7.5 De Beställare som uppbär statsbidrag för trafik sköter även redovisning mot Trafikverket för trafiken.

8 FORDON

8.1 Under avtalet kommer fordonsflottan inom Krösatågen att genomgå en större förändring. För hantering av detta i Trafikavtalet har tre olika faser definierats.

1. Fas 1 är den inledande fasen, vilken utgör den period då fordonsflottan består av de Fordon och fordonstyper som används vid Trafikstart.
2. Fas 2 påbörjas när det första Nya fordonet börjar köras i trafik enligt fastställd tågplan som är öppen för Kunder och avslutas när det sista av de äldre Fordonen har fasats ur trafik.
3. Fas 3 utgör den fas då Avtalet endast trafikeras med ER3, BR1 och Itino.

8.2 Under fas 1 svarar Beställare för sina egna fordonsbehov, antingen i form av egna fordon, eller om sådan överenskommelse kan träffas, genom köp eller hyra från annan fordonsägare. Det ska finnas en teknisk reserv. Två eller fler av Beställarna kan samverka i denna fråga genom gemensamt köp eller hyra av fordon.

8.3 Under fas 2 hanteras fordon på samma sätt som under fas 1.

8.4 I fas 3 svarar Beställare för sina fordonsbehov i form av egna fordon, eller genom andra Beställare. Kostnader per fordonstyp fördelas till respektive Beställare som använder respektive fordonstyp utifrån andel av fordonskilometer enligt fastställd tågplan.

8.5 Om någon Beställare har ökat/minskat behov av fordon eller anskaffar fler fordon än behovet är ska samråd och samplanering av fordonsanvändning göras innan Beställare planlägger ökad/minskad trafik i sitt län.

8.6 Den fordonsflotta som finns tillgänglig vid Avtalets ingående, fas 1 är:

Y2	KLT	5st ägs av KLT
Y31	KLT	5st hyrs av AB Transitio
Y31	JLT	4st ägs av JLT
Y32	JLT	6st ägs av JLT
X11	KLT	7st hyrs av AB Transitio
X11	JLT	4st hyrs av AB Transitio
X11	LTK	3st hyrs av AB Transitio
X11	ST	3st hyrs av AB Transitio
X11	BT	3st hyrs av AB Transitio
X14	JLT	6st ägs av JLT

8.7 Y2, X11 och X14 fordonen kommer under 2024-2026 att bytas ut mot nya fordon, I fas 3 fördelas preliminärt enligt:

BR1	KLT	8st hyrs av AB Transitio
ER3	JLT	9st hyrs av AB Transitio
ER3	LTK	5st hyrs av AB Transitio
ER3	KLT	4st hyrs av AB Transitio
ER3	BLT	2st hyrs av AB Transitio
Y31	JLT	4st ägs av JLT
Y32	JLT	6st ägs av JLT

8.8 Fordon som ägs eller hyrs av JLT, LTK och ST underhålls primärt vid verkstaden i Nässjö. Fordon som hyrs av KLT och BT underhålls primärt vid verkstaden i Kalmar.

9 KUNDMÖTET

9.1 I gruppen för kundmötet sker en samordning och avstämning av gemensamma och länsvisa kampanjer. Marknadsföringen utgår från Krösatågens grafiska profil och gemensamma varumärkesplattform.

9.2 Gruppen för kundmötet ska årligen ta fram en gemensam aktivitetsplan med förslag på gemensamma övergripande aktiviteter för att öka kundnyttan. Syftet med varje enskild aktivitet ska tydligt framgå tillsammans med dess presumtiva påverkan på resandet. Den gemensamma aktivitetsplanen ska godkännas av Direktörsgruppen.

9.3 JLT är sammankallande för gemensamma marknadsinsatser. I övrigt står det Beställare fritt att vid behov sammankalla övriga Beställare för att genomföra systemspecifika marknadsinsatser.

9.4 Varumärket Krösatågen ägs av JLT men förvaltas under avtalstiden gemensamt av de samverkande länen. Beställarna äger under Avtalets löptid rätt att nyttja varumärket inom ramen för Avtalet. Det står Beställare fritt att i kampanjer använda både logotypen för Krösatågen och sin egen logotype.

10 FÖRSÄLJNING, TAXOR OCH BILJETTER

10.1 Inom Krösatågstrafiken tillämpas principerna för Sydtaxan 2.0. Taxeförändringar och resevillkor följer den beslutsordning som gäller för Sydtaxan.

10.2 Samtrafiken i Sverige AB ansvarar för intäktsavräkning och fördelning mellan Beställarna avseende Resplus.

10.3 För biljettgiltighet mot Beställare som ej deltar i Sydtaxan kan Beställare eller Beställarna ingå separat samverkansavtal för biljettgiltighet och biljettförsäljning.

11 KUNDSERVICEANSVAR

11.1 Förseningsersättning

Förseningsersättningsärenden regleras enligt aktuella resevillkoren för Sydlänen.

11.2 Bokningssupport

Bokningssupport finns tillgängligt för Krösatågssystemet. Kostnader för driften ingår i den administrativa avgiften.

11.3 Stations- och angöringsavgifter

Varje Beställare ansvarar för och betalar eventuella stations- eller angöringsavgifter i sitt län.

11.4 Ledsagning

Varje Beställare ansvarar för och betalar eventuella kostnader för att ledsagning finns tillgänglig för kunder i sitt län.

12 AVTALSPERIOD

12.1 Avtalet träder i kraft vid undertecknandet men ska börja tillämpas av parterna från och med 2021-12-12 och löper parallellt med Trafikavtalet. Avtalet ersätter det tidigare samverkansavtalet tecknat 2018.

12.2 Avtalet upphör utan krav på särskild uppsägning då Trafikavtalet upphör, oberoende av om Trafikavtalet upphör till följd av att dess avtalstid löpt ut, uppsägning skett eller av annat skäl.

12.3 Ett nytt samarbete mellan Beställarna avseende Krösatågen för tiden efter att Trafikavtalet upphört ska föregås av en förhandling.

13 ÖVRIGA VILLKOR

13.1 Ändringar eller tillägg till Avtalet ska, för att vara giltiga, godkännas av alla Beställare, upprättas skriftligen och undertecknas av alla Beställare.

13.2 Beställare äger rätt att överlåta Avtalet till annan juridisk person som träder i Beställares ställe. Annan överlåtelse av Avtalet får inte ske.

13.3 Beställarnas samverkan enligt detta Avtal är samverkan mellan fristående Beställare. Dispositiva bestämmelser i lag (1980:1102) om handelsbolag och enkla bolag ska ej äga tillämplighet på Avtalet.

13.4 Om någon bestämmelse eller del därav i detta Avtal skulle befinnas ogiltig eller på annat sätt inte kan göras gällande ska detta inte få till följd att Avtalet i dess helhet är ogiltigt. I sådant fall ska Beställarna göra de jämkningar av Avtalet som skäligen är påkallade och som åstadkommer samma mål där balansen mellan Parternas förpliktelser ska bibehållas.

Tvister rörande tolkningen eller tillämpningen av Avtalet ska i första hand hänskjutas till Samverkansgruppen (Nivå 2) för gemensam hantering. I den mån en sådan samförståndslösning efter förda förhandlingar inte kan uppnås, ska tvistefrågan hänskjutas till allmän domstol med Jönköpings tingsrätt som första instans.

14 UNDERSKRIFTER

14.1 Detta avtal, som består av fjorton (14) sidor har upprättats i sex (6) exemplar av vilka Beställarna tagit var sitt.

_____den___ /___ 2021

Region Blekinge genom
Blekingetrafiken

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Skåne genom
Skånetrafiken

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Jönköpings län genom
Jönköpings Länstrafik

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Kronoberg genom
Länstrafiken Kronoberg

_____

_____

_____den___ /___ 2021

Region Halland genom
Hallandstrafiken AB

_____

_____den___ /___ 2021

Region Kalmar genom
Kalmar Länstrafik

_____

Informationsärende

Datum
2021-12-17

Hallandstrafiken AB
Karin Bernhardt Engström, Ekonomichef

Reglemente för internkontroll

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. godkänna bolagets internkontroll, vilken har utförts enligt Reglementet för interkontroll.

Beskrivning av ärendet

Hallandstrafiken har presenterat en riskanalys och har arbetat med internkontrollplan enligt reglementet för intern kontroll. Som verktyg används Region Hallands system för intern kontroll - Stratsys. Riskanalysen och Internkontrollplan presenterades och antogs på styrelsemötet 2021-03-10 och interkontrollplanen följs upp löpande under 2021 med redovisning på decembermötet i styrelsen.

Exempel på åtgärder under 2021:

- För att säkerställa att räkenskaperna är rättvisande genomförs en löpande granskning och revision av bolagets räkenskaper och bokslut av PwC.
- En ekonomisk månadsrapport med Prognos för helår och kommentarer redovisas löpande till styrelsen.
- Förvaltningsrevision genomfördes 16 och 24 november 2021, bilaga är rapport från PwC.
- Förnyat samarbete med Skatteverket inleddes i juni 2021.
- Kvalitetssäkring av rapporter ur Biljett- och Betalsystemet har pågått under året och pågår fortfarande. Omfattande testning har genomförts och buggar har löpande korrigerats.

Kommentarer/uppföljning av de risker som särskilt lyftes fram:

- **Ev slopad skattesubvention på biodrivmedel i januari 2022, skulle få stora ekonomiska konsekvenser för bolaget.**

Plan/kontrollmoment:

1. Följa debatten
2. Ta fram handlingsplan om risken bedöms öka

Kommentar: EU-kommissionen godkände Sveriges ansökan om förlängd skattebefrielse för höginblandade flytande biodrivmedel. Det betyder att HVO och RME kan förbli skattefria i Sverige även 2022 vilket är positivt.

- **Nytt Biljettsystem: Risk att biljettsystemet med lansering i februari inte fungerar som det är tänkt vilket skulle få negativa konsekvenser för våra kunder samt ekonomiska konsekvenser för bolaget.**

Plan/kontrollmoment:

1. Förhöjd organisatorisk beredskap, ev backa till tidigare version

Kommentar: I början av 2021 genomfördes en full lansering av Biljett- och betalsystemet som skulle ersätta Cubic, vilket är en försening på ett år. Appen som försäljningskanal lanserades i maj 2020 och i februari 2021 påbörjades utbytet av försäljningsutrustning i egna butiker, hos återförsäljare, biljettautomater och utrustning i bussarna. Även kortet som bärare av biljetter lanserades i februari.

På grund av den rådande pandemin forcerades lanseringen av det nya biljett- och betalsystemet något vilket gjorde att systemet initialt drabbades av ett antal driftstörningar. Kundernas förtroende för det nya systemet fick sig en törn men de ekonomiska effekterna bedöms vara marginella eftersom resandet var så pass lågt under pandemin. Under hösten 2021 är driften av systemet relativt stabil, även om det kvarstår vissa barnsjukdomar. Kundappen är nu den försäljningskanal som majoriteten av kunderna använder för att köpa sin biljett.

- **Pandemins långsiktiga effekter på resande och beteende.**

Plan/kontrollmoment:

1. Försöka förutse olika scenarier och påverkansfaktorer och hur Hallandstrafiken bäst kan möta dessa.

Kommentar: I maj 2021 lanserades en biljett för deltidspendlare, 10 x 24 (10 resdagar under 30 dagars period). Försäljningen var blygsam före och under sommaren men har ökat i september och oktober då restriktionerna hävts. Under oktober och november drogs offensiva kampanjer i gång för att locka tillbaka och även locka nya resenärer till kollektivtrafiken.

Utöver nya biljetter och kommunikation för att locka tillbaka resenärer så har också städningen utökats ombord på fordonen. Dessutom följs resandet på linjenivå och veckobasis med syftet att fånga upp områden eller sträckor där det förekommer trängsel. Där behov uppstår förstärks trafiken för att minimera trängsel ombord.

En utökad dialog med Svensk Kollektivtrafik syftar också till att fånga upp goda exempel på hur branschen kan hantera den uppkomna situationen på bästa sätt.

För att vara förberedda på ökad smittspridning pågår också ett internt projekt på Hallandstrafiken där planering sker utifrån olika scenarier och nationella restriktioner.

- **Risk för försämrad psykosocial arbetsmiljö som en följd av distansarbete.**

Plan/kontrollmoment: Kartläggning genom medarbetarundersökning i enkätform.

Kommentar: En riktad psykosocial enkätundersökning har inte gjorts under året med anledning av att organisationen arbetat intensivt med organisationskulturen, där den psykosociala hälsan starkt involverats. En enkätundersökning, i syfte att mäta organisationskulturen, genomfördes i hela organisationen under våren. Uppföljningar med workshops genomfördes, först på distans och senare under hösten även på arbetsplatsen.

En riskanalys har också genomförts utifrån AFS 2015:4 Organisatorisk och social arbetsmiljö (OSA) samt AFS 2001:1 Systematiskt arbetsmiljöarbete (SAM). I den konstateras att chefer och medarbetare, trots distansarbete, har haft lätt att nå varandra via telefon eller digitalt/Teams. Chefer har haft inbokade planerade avstämningsmöten samt spontana. Dessa har skett både i grupp samt individuellt. Respektive chef har haft ansvaret för detta.

I dessa samtal har det även diskuterats arbetsbelastning, om denna varit rimlig och fungerat väl trots distansarbete, säkerställt att medarbetarna kunnat nå sina kollegor och att gränsen mellan arbete och fritid fungerat.

För att säkerställa att alla medarbetare fått information under pandemin har krisledningen löpande gett aktuell information på Kollplatsen. De medarbetare som känt oro för rådande situation har erbjudits samtalsstöd via företagshälsovården.

Underlag för beslut, bilaga

- Rapportering från PwC - Avser granskning av intern kontroll och förvaltningsrevision 2021

www.pwc.se

Rapportering från PwC

Hallandstrafiken AB
Avser granskning av intern kontroll och förvaltningsrevision 2021

2021-12-07

pwc

Rapportering från PwC

Inledning

I den här rapporten presenterar vi det revisionsarbete som vi har utfört hittills under året. Syftet är att ge er en bättre bild av vår revision av bolagets interna kontroll och styrelsens och VDs förvaltning av bolaget samt de iakttagelser som vi har gjort under arbetets gång.

Rapporten innehåller både våra förslag på utvecklingsområden och områden där vi bedömt att bolaget har en bra intern kontroll. Kopplat till de utvecklingsområden som vi har identifierat hittar ni även våra förslag på hur ni kan arbeta med dessa framöver.

Vi har även sammanfattat de frågeställningar som vi tycker är väsentliga att beakta inför bokslutsprocessen.

Thomas Widarsson
Ansvarig revisor
Email: thomas.widarsson@pwc.com
Telefon: +46 (0) 10 2128038

Rebecka Alfredsson
Manager & medpåskrivande revisor
Email: rebecka.alfredsson@pwc.com
Telefon: +46 (0) 10 2131001

Karolina Akgül Säfqvist
Teammedlem
Email: karolina.akguel.saefqvist@pwc.com
Telefon: +46 (0) 10 2131547

Revisionens inriktning

Revisionens syfte

Vårt uppdrag består av att avge en revisionsberättelse och att kontrollera den finansiella informationen. Vi vill också ge förslag på förbättringar vad gäller processer och rutiner för ert bolag. Vår revisionsgranskning är baserad på risk* och väsentlighet*.

I revisionsuppdraget ingår även att granska styrelsens och VDs förvaltning av bolaget vilket sker genom vår förvaltningsrevision*.

Revisionens risk- och fokusområden

Vi har identifierat följande områden som vi särskilt fokuserat på i vår revision

- Risk för oegentligheter där företagsledningen åsidosätter kontroller – alltid ett fokusområde i våra revisioner
- Risk för oegentligheter i intäktsredovisningen – även det alltid ett fokusområde
- Fullständighet och periodisering av biljettintäkter
- Granskning av det nya biljett- och betalsystemet
- Verksamhetens påverkan av Covid-19 samt finansiering av Regionen under pandemins fortgående

Väsentlighetsgräns*

I vår revision använder vi oss av en väsentlighetsgräns vilket baseras på vårt professionella omdöme och vår kännedom om er verksamhet.

För mer information om väsentlighetsbegreppet vänligen se bilaga 1.

**Finns beskrivet i bilaga 1*

Revisionen
Intern kontroll

Vår granskning har bland annat omfattat genomgång av de väsentliga processerna för försäljning, inköp samt lön. Här sammanfattar vi våra slutsatser och utvecklingsområden.

	Område	*Vår iakttagelse*	*Vår rekommendation*	*Företagsledningens kommentar*
	Försäljnings-process	Bolaget har bra rutiner och kontroller avseende • Resultatanalys i form av månadsvisa uppföljningar • Rutiner avseende samtliga försäljningskanaler samt periodisering av intäkter. • Rutin för uppdatering av priser • Rutin för behörigheter i berörda IT-system • God segregation of duties Det nya biljett och betalsystemet har inneburit flera förbättringar för bolagets försäljningsprocess och intäktsredovisning. Den enskilt största förbättringen är beräkningen av periodisering av periodbiljetter som numera sker på automatik.	Vi rekommenderar • Då systemet ännu inte är helt färdigställt rekommenderar vi fortsatt utvärdering och tester av rapporterna som används som underlag i bokföringen.	

Revisionen
Intern kontroll, forts

	Område	*Vår iakttagelse*	*Vår rekommendation*	*Företagsledningens kommentar*
	Inköpsprocess	Bolaget har bra rutiner och kontroller avseende • Attestrutinen för leverantörsfakturor i VISMA • Krav på två i förening vid utbetalningar • Resultatanalys **I vår granskning har vi noterat följande;** Styrelsen har genom antagen inköps- och upphandlingspolicy för Region Halland med helägda bolag beslutat att inköp och upphandling ska samordnas inom Region Halland. Samordning sker i de fall behoven är samstämmiga men när det kommer till upphandling av trafik eller andra verksamhetsspecifika områden används inte Regionens upphandlingsenhet.	Vi rekommenderar att bolaget vid varje tillfälle utvärderar om Regionen kan användas vid upphandlingen.	Regionen saknar den specialkompetens som krävs vid vissa upphandlingar men utvärdering sker vid varje tillfälle.

Revisionen
Intern kontroll, forts

	Område	*Iakttagelse*	*Vår rekommendation*	*Företagsledningens kommentar*
	Löneprocess	Bolaget har bra rutiner och kontroller avseende • Tillträde till löneprogrammet är begränsat till behöriga personer. • Analys av utfall mot budget • Krav på två i förening vid utbetalningar • Digital tidrapportering och attest • Attester av utbetalningslista • Attest av ändring av fast data (lönerevision)	• Inga kommentarer	

Revisionen
Intern kontroll, forts

	Område	*Vår iakttagelse*	*Vår rekommendation*	*Företagsledningens kommentar*
	IT	Vi har påbörjat en granskning av bolagets nya biljett- och betalsystem. Arbetet är inte slutfört och ytterligare granskning kommer att utföras vid årsbokslutet. **I vår granskning har vi noterat följande;** I systemet Stina hanteras bland annat priser och produkter. Vid granskning av behörigheter har vi noterat att det finns behöriga konsulter som inte varit inloggade på flertalet år.	• Ändringar loggas och det är enkelt att följa upp vem som utfört dem. Vi rekommenderar ändå att löpande utrensning av behörigheter utförs för att minska risken för otillåtna ändringar.	

Väsentliga frågeställningar inför bokslutet?

Vid vår granskning under löpande år och genom vår tidigare erfarenhet har vi identifierat nedanstående väsentliga frågeställningar som är viktiga inför årets bokslutsprocess.

Värdekortsskuld

I samband med lansering av den nya appen valde bolaget att ändra om i sitt biljettsortiment och möjligheten att ladda sin reskassa med pengar. Kvarstående reskassa kan bytas mot värdekoder vilket har kommunicerats till allmänheten. Kvarvarande värdekortsskuld uppgår per 210930 till ca 7,8 mkr (200930 ca 11,6 MSEK). Det föreligger en viss osäkerhet i hur mycket av den laddade reskassan som kommer att nyttjas av resenärerna. Bolagets förhoppning var att skulden skulle minskat väsentligt men på grund av pandemin och ett minskat resande bedöms det inte orimligt att stora delar av skulden kommer att utnyttjas framöver när resandet kommer igång ordentligt igen.

Finansiering

Covid-19 har haft en fortsatt stor påverkan på resandet och bolagets verksamhet och Regionstyrelsen garanterade under föregående år att täcka upp för det underskott som uppstår, både för 2020 och 2021. Under 2020 lämnades 366 mkr i extra driftsbidrag och bolaget redovisade en vinst om 163 mkr. Per 2021-10-31 uppgår förlusten till -102 mkr. Under 2021 har Regionen ansökt om ett riktat statsbidrag om 130 mkr som Hallandstrafiken kommer att erhålla och på grund av den överkompensation som skedde under 2020 finns ett starkt eget kapital.

Eftersom det råder en stor osäkerhet i hur resandet kommer utvecklas under 2022 rekommenderar vi företagsledningen att ta fram en tydlig plan för hur 2022 ska finansieras för att det egna kapitalet ska säkerställas. För att bolaget inte ska hamna i en kontrollbalansräkningssituation får inte eget kapital understiga halva det registrerade aktiekapitalet.

Aktivering biljettsystemet

Den 15 maj 2020 gick bolaget live med den nya biljettappen och 38,5 mkr aktiverades i balansräkningen avseende det nya biljett- och betalsystemet. Ytterligare aktivering kommer att ske från och med februari 2021 som bedöms vara etapp 2 i färdigställandet. Uppföljning avseende tidpunkt för aktivering, aktiverat belopp samt valda avskrivningstider kommer göras i samband med årsbokslutsgranskningen.

Utredning organisationsform

Regionstyrelsen bedriver en utredning om Hallandstrafiken fortsatt ska bedrivas i bolagsform eller som förvaltning. Utvärdering sker av förväntade samordningseffekter mellan kollektivtrafikmyndighet, verksamhet och administration men även av ekonomiska effekter och konsekvenser för personalen. En eventuell förändring förväntas implementeras under 2022.

www.pwc.se

PwC firms provide industry-focused assurance, tax and advisory services to enhance value for their clients. More than 161,000 people in 154 countries in firms across the PwC network share their thinking, experience and solutions to develop fresh perspectives and practical advice. See www.pwc.com for more information.

This publication has been prepared for general guidance on matters of interest only, and does not constitute professional advice. You should not act upon the information contained in this publication without obtaining specific professional advice. No representation or warranty (express or implied) is given as to the accuracy or completeness of the information contained in this publication, and, to the extent permitted by law, PricewaterhouseCoopers in Sverige AB, its members, employees and agents do not accept or assume any liability, responsibility or duty of care for any consequences of you or anyone else acting, or refraining to act, in reliance on the information contained in this publication or for any decision based on it.

© 2018 PricewaterhouseCoopers i Sverige AB . All rights reserved. In this document, "PwC" refers to PricewaterhouseCoopers i Sverige AB, which is a member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited, each member firm of which is a separate legal entity. SO-2011-05-09-1154-LA

Bilaga 1 – Ordförklaring

Ord	*Förklaring*
Risk	Revision baseras på risk och det innebär att vi fokuserar på områden som vi anser vara särskilt riskfyllda eller väsentliga. Områdena varierar beroende på bolagets bransch, storlek och situation samt noteringar som gjorts vid tidigare års revisioner. Riskområden är till stor del poster som företagsledningen kan påverka.
Väsentlighet	Fel i årsredovisningen kan betraktas som väsentliga om de är av sådan omfattning eller typ att de, om de varit kända för en välinformerad läsare av årsredovisningen med intressen i bolaget, hade påverkat dennes bedömning av bolaget. Detta kan inkludera kvalitativa som kvantitativa fel och varierar mellan olika bolag och verksamheter. Om det totala felet som noterats i revisionen understiger beloppet för väsentlighetsgränsen så medför felet inte någon anmärkning i revisionsberättelsen och vi har då fortfarande möjlighet att avge en revisionsberättelse enligt standardutformning. Det kan dock finnas andra brister som gör att vi avger en revisionsberättelse som avviker från standardutformningen. I vår revision av styrelsens och VD:s förvaltning (”**förvaltningsrevision**”) granskar vi om det finns åtgärder eller försummelser som, gentemot bolaget kan föranleda skadeståndsskyldighet från VD eller någon av styrelsens ledamöter. I förvaltningsrevisionen granskar vi även bolagets hantering av skatter och avgifter, den interna kontrollen i bolaget och övrig efterlevnad av aktiebolagslag och annan tillämplig lag.
Förvaltningsrevision	I vår revision av styrelsens och VD:s förvaltning (”förvaltningsrevision”) granskar vi om det finns åtgärder eller försummelser som, gentemot bolaget kan föranleda skadeståndsskyldighet från VD eller någon av styrelsens ledamöter. I förvaltningsrevisionen granskar vi även bolagets hantering av skatter och avgifter, den interna kontrollen i bolaget och övrig efterlevnad av aktiebolagslag och annan tillämplig lag.
Standardutformning	Innebär en revisionsberättelse som inte har en avvikande formulering.
ABL	Aktiebolagslagen, denna lag innehåller bestämmelser om aktiebolag.
Kontrollbalansräkning	Kontrollbalansräkning är en balansräkning som styrelsen skall upprätta i vissa föreskrivna fall.

Bilaga 2 – Trafikljus

Trafikljus	Förklaring
●	Ett rött ljus åsätts normalt observationer som har eller kan ha en väsentlig påverkan på bolagets finansiella rapportering eller som utgör en väsentlig svaghet i den interna kontrollen. Som sådana kräver de därför stor uppmärksamhet från företagsledningens sida.
●	Ett gult ljus indikerar observationer som, även om de inte möter kriteria för att åsättas ett rött ljus, har eller kan ha en sådan påverkan på den finansiella rapporteringen att de bör komma till företagsledningens kännedom.
●	Ett grönt ljus kan åsättas observationer som tidigare klassificerats som gula eller röda, men som nu har åtgärdats. Frågeställningar där vi förvisso inte har några avvikelser eller brister att rapportera kan också åsättas ett grönt ljus om de är av sådan magnitud eller behäftade med en sådan grad av komplexitet att företagsledningen bör få kännedom om dem.

Beslutsförslag

Datum
2021-12-06

Diarienummer
21-11-17 45268

Hallandstrafiken AB
Kerstin Andersson
Registrator/Löneadministratör

Sammanträdestider 2022 för Styrelsen Hallandstrafiken AB

Förslag till beslut

Styrelsen för Hallandstrafiken AB beslutar

1. fastställa sammanträdestider 2022 för styrelsen Hallandstrafiken AB enligt förslag i ärendebeskrivning

Beskrivning av ärendet

Styrelsen för Hallandstrafiken AB ska besluta om sammanträdestider för kommande styrelsemöten 2022.

Mötestiderna är fördelade under året 2022 enligt förslag nedan:

Månad	Presidium	Styrelsemöte	Bolagsstämma
Januari	26 onsdag 08.30		
Februari		4 fredag 13.00	
Mars	4 fredag 13.00 21 måndag 10.00	14 måndag 13.00 31 torsdag 13.30	31 torsdag 13.00
April	28 torsdag 08.30		
Maj		5 torsdag 13.00	
Juni	8 onsdag 14.00	16 torsdag 13.00	
Juli			
Augusti	15 måndag 13.00	25 torsdag 13.00	
September			
Oktober	17 måndag 13.00	27 torsdag (heldag)	
November			
December	2 fredag 13.30	15 torsdag 13.00	

Underlag för beslut, bilaga

- Sammanträdesschema 2022

Andreas Almquist
VD, Hallandstrafiken AB

Kerstin Andersson
Registrator/Löneadministratör

Sammanträdesschema

Hallandstrafiken

2022 | 2023

	Januari	Februari	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Augusti	September	Oktober	November	December	Januari	Februari	Mars
Presidiet	26 08:30	4 13:00	4 13:00	28 08:30		8 14:00		15 13:00		17 13:00		2 13:30			
Styrelsen			14 13:00		5 13:00	16 13:00		25 13:00		27 heldag		15 13:00			
Årsstämma			21 10:00 31 13:30 31 ÅRSSTÄMMA kl. 13.00												
Standardärenden enligt styrelsens arbetsordning															
KOLLEKTIVTRAFIKPLAN			STYR			STYR						STYR			STYR

Plan.ärenden
- Genomgång av nya avtal
- Kollektivtrafikplan - budget 2023
- Internkontrollplan
- Årsredovisning

Plan.ärenden
- Årsredovisning

Plan.ärenden
- Beslut - remiss Kollektivtrafik-plan 2023

Plan.ärende
- Rapporter

Plan.ärenden
- Ekonomisk rapport
- Genomgång av ev. stämmodirektiv
- Omprövning av:
  - Arbetsordning för styrelsen.
  - VD-instruktion
  - Repres.policy
  - Inköps- och upphandl. policy
  - IT-plan, säkerhetspolicy
  - Reglemente Intern kontroll
  - Antikorruptionspolicy
- Beslut Kollektivtrafik-plan 2023

Plan.ärenden
- Taxejustering

Plan.ärenden
- Ev. kombinerat med studiebesök.
- Strategi- och inriktningsfrågor.
- Ekonomisk rapport

Plan.ärenden
- Sammanträdesdagar 2023
- Driftbudget 2023
- Kollektivtrafikplan 2024
- Uppföljn.internkontroll
- Ekonomisk rapport

2021-12-10

Regionstyrelsen

§131

Beslut om refinansiering av tåg
RS210040

Beslut
Regionstyrelsen beslutar att

- att Region Halland finansierar fem fordon inom Öresundstågssystemet, som används av Hallandstrafiken AB och som tidigare finansierats via leasing. Nuvarande leasingperiod upphör i december 2021, restvärdet att finansiera uppgår till cirka 60,1 mnkr per tåg, totalt 300,5 mnkr

Ärendet
Av de 14 tågfordon som Hallandstrafiken idag använder i sin del av Öresundstågssystemet ägs 3 direkt av Hallandstrafiken AB, 3 leasas av SEB Finans och 8 leasas genom AB Transitio. De nu aktuella fordonen har ett restvärde på cirka 60,1 mnkr per fordon och har hittills leasats via AB Transitio och där varit en del av en gemensam finansiering med en solidarisk borgen som samtliga ägare till Transitio iklätt sig. Detta solidariska borgensåtagande är under avveckling i takt med att nya gemensamma finansieringar inte längre görs via AB Transitio. Region Halland behöver därför själv finansiera fordonen. Detta kan ske via lån, leasing eller att regionen använder sitt eget kapital.

Regionen har hittills inte haft behov att ta upp egna lån och i regionens finanspolicy framgår att regionen inte ska, annat än i undantagsfall, använda sig av leasing som finansieringsform. Därför föreslås att finansiering sker med eget kapital. Tidigare utställd solidarisk borgen för denna finansiering kommer därmed att förfalla och återlämnas. Fordonen kan senare överföras i Hallandstrafikens ägande på lämpligt sätt.

Förslag till beslut
Regionstyrelsens arbetsutskott föreslår regionstyrelsen besluta att

- att Region Halland finansierar fem fordon inom Öresundstågssystemet, som används av Hallandstrafiken AB och som tidigare finansierats via leasing. Nuvarande leasingperiod upphör i december 2021, restvärdet att finansiera uppgår till cirka 60,1 mnkr per tåg, totalt 300,5 mnkr

Beslutsunderlag

- Beslutsförslag - Beslut om refinansiering av tåg

Expedieras till

Hallandstrafiken AB

Paragrafen är justerad

Regionkontoret
Ekonomi
Åke Bengtsson
Finanschef

Beslutsförslag

Datum	**Diarienummer**
2021-10-01	RS210040

Regionstyrelsen

Beslutsförslag - Beslut om refinansiering av tåg

Förslag till beslut

Regionstyrelsen beslutar

- att Region Halland finansierar fem fordon inom Öresundstågssystemet, som används av Hallandstrafiken AB och som tidigare finansierats via leasing. Nuvarande leasingperiod upphör i december 2021, restvärdet att finansiera uppgår till cirka 60,1 mnkr per tåg, totalt 300,5 mnkr

Sammanfattning

Av de 14 tågfordon som Hallandstrafiken idag använder i sin del av Öresundstågssystemet ägs tre direkt av Hallandstrafiken AB, tre leasas av SEB Finans och åtta leasas genom AB Transitio. De nu aktuella fordonen har ett restvärde på cirka 60,1 mnkr per fordon och har hittills leasats via AB Transitio och där varit en del av en gemensam finansiering med en solidarisk borgen som samtliga ägare till Transitio iklätt sig. Detta solidariska borgensåtagande är under avveckling i takt med att nya gemensamma finansieringar inte längre görs via AB Transitio. Region Halland behöver därför själv finansiera fordonen. Detta kan ske via lån, leasing eller att regionen använder sitt eget kapital.

Regionen har hittills inte haft behov att ta upp egna lån och i regionens finanspolicy framgår att regionen inte ska, annat än i undantagsfall, använda sig av leasing som finansieringsform. Därför föreslås att finansiering sker med eget kapital. Tidigare utställd solidarisk borgen för denna finansiering kommer

därmed att förfalla och återlämnas. Fordonen kan senare överföras i Hallandstrafikens ägande på lämpligt sätt.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet medför ekonomiska konsekvenser för Region Halland då nedskrivning från restvärdet till marknadsvärde ska göras. Nyttjandet av eget kapital kan minska regionens ränteintäkter. Regionens borgensåtagande minskar med motsvarande belopp.

Regionkontoret

Jörgen Preuss
Regiondirektör

Per Karlsson
Ekonomidirektör

Styrelsens/nämndens beslut delges

Hallandstrafiken AB

Region Halland

*21-11-05 45232

Regionkontoret
Hälso- och sjukvård
Anders Thorstensson
Utvecklingsstrateg

Delegationsbeslut

Datum	**Diarienummer**
2021-11-03	RS210038

Regionstyrelsen

Sjukresor i samband med vaccination för Covid-19

Beslut

Med stöd av delegation beslutar jag att

- förlänga det tidigare beslutet avseende avgiftsfri sjukresa för personer med hemtjänst (ej inskrivna i hemsjukvård) samt till personer med LSS-insatser (exkl. personer i LSS-boende) till och med 2022-12-31.
- utöka målgruppen till att även omfatta kostnadsfri sjukresa till vårdcentral för Covid-vaccinering för personer inskrivna i hemsjukvården från dagens datum till och med 2022-12-31.

Sammanfattning

Regionen har tidigare fattat beslut om avgiftsfria sjukresor i samband med vaccination mot Covid-19 för personer med hemtjänst och LSS-insats.

I den fortsatta Covid-vaccineringen kommer kommunerna att vaccinera dels personer på SÄBO dels personer inskrivna i hemsjukvård som inte kan ta sig till vårdcentral. Övriga personer med hemsjukvård ska vaccineras på sin vårdcentral.

Målgruppen utökas till att även omfatta personer inskrivna i hemsjukvården som med sjukresa vill och kan ta sig till vårdcentral för Covid-vaccinering.

De berörda målgrupperna kommer att kunna erhålla avgiftsfria sjukresor i samband med vaccination mot Covid-19 till och med 2022-12-31.

Bakgrund

Region Halland beslutade i januari 2021 att vaccinering mot Covid-19 berättigar till avgiftsfri sjukresa för personer med hemtjänst (ej inskrivna i hemsjukvård) samt till personer med LSS-insatser (exkl. personer i LSS-boende). Kostnaden beräknades till 5 mnkr och finansiering genom statsbidrag för vaccination mot Covid-19 och att belasta

central regiongemensam finansiering som en avvikelse mot budget. I nuläget uppgår regionens kostnad till 0,8 mnkr.

När detta beslut fattades svarade kommunerna för att vaccinera personer inskrivna i hemsjukvård och bosatta på särskilda boenden.

I den fortsatta Covid-vaccineringen kommer kommunerna att vaccinera personer inskrivna i hemsjukvård som inte kan ta sig till vårdcentral. För de inskrivna i hemsjukvård, som vill och kan ta sig till sin vårdcentral för vaccinering, omfattas inte av det tidigare beslutet om fria sjukresor i samband med vaccination för Covid-19.

Övervägande

Även personer inskrivna i hemsjukvården som med sjukresa vill och kan ta sig till vårdcentral för Covid-vaccinering ska ha möjlighet till detta med kostnadsfri sjukresa.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Den tillkommande målgruppen som enligt beslutet får rätt till fria sjukresor i samband med Covid-19-vaccinering bedöms i numerär vara liten och den tillkommande ekonomiska konsekvensen likaså. Den tillkommande kostnaden ryms inom ramen för beslutet om fria sjukresor i samband med Covid-19-vaccinering som fattades i januari 2021.

Kostnaden finansieras genom statsbidrag för vaccination mot Covid-19 och belastar central regiongemensam finansiering som en avvikelse mot budget.

Regionstyrelsen

Mikaela Waltersson
Ordförande

Beslutet delges

Driftnämnd Ambulans, diagnostik och hälsa
Driftnämnd Närsjukvård
Hallandstrafiken
Falkenbergs kommun
Halmstads kommun
Hylte kommun
Kungsbacka kommun
Laholms kommun
Varbergs kommun.

Hallandstrafiken

Falkenberg

2021-11-04

'21-11-09 45244
Laholms kommun

Miljö- och byggnadsnämnden

318 20 Laholm

SYNPUNKTER PÅ SAMRÅDSHANDLING. DETALJPLAN FÖR DEL AV VÅXTORP 9:80 M.FL. SOLGÅRDEN OCH BULLERBYN, VÅXTORPS TÄTORT

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ett nytt äldreboende samt en ny förskola i Våxtorp samhälle. Ett äldreboende utgörs ofta av en kombination av en bostadsmiljö och en vårdmiljö, därmed är syftet även att säkerställa en ändamålsenlig och trygg verksamhet för äldre och området planläggs även för vård. Detaljplanen syftar även till att möjliggöra för förtätning av ytterligare bostäder i Våxtorp i ett centrumnära läge med god tillgång till service och handel. I syftet ingår även att säkerställa kommunalt huvudmannaskap på allmänna platser så som kringliggande gator och grönområden.

Busshållplats finns i direkt anslutning till Solgårdens äldreboende längs med Kyrkvägen och trafikeras av linje 227, Våxtorp – Laholm.

Utbudet på linje 227 består av 10 dubbelturer per vardag

Hallandstrafiken har inga synpunkter på planförslaget.

Daniel Bernhardt
Trafikchef

Martin Fjärdhammar
Trafikutvecklare

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

Hallandstrafiken

Falkenberg

2021-12-09

*21-12-10 45360

Halmstad Kommun
Kommunstyrelsen
Box 153
301 05 Halmstad

SYNPUNKTER PÅ SAMRÅDSHANDLING MARBÄCK 2:12 M.FL.

Huvudsyftet med detaljplanen är att möjliggöra nya bostäder med tillhörande infrastruktur i Marbäck. Planförslaget medger också uppförande av en förskola/skola samt besöksanläggningar i vissa delar. Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till platsens natur- och kulturmiljövärden.

Området trafikeras av busslinje nr 318, med fem avgångar till och från centrala Halmstad resp. Simlångsdalen varje vardag. Tre hållplatser finns i anslutning till planområdet: en i öster vid disponentvillan (herrgården); en mitt emellan detaljplanens båda delområden vid korsningen mellan väg 647 och Bruksvägen och en strax väster om planområdet.

Hallandstrafiken har inga synpunkter på planförslaget.

Daniel Bernhardt
Trafikchef

Martin Fjärdhammar
Trafikutvecklare

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

KF § 83

Dnr KS 2021/00406

Antagande av plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050

Beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta *Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050.*

Ärendet

Kommunfullmäktiges Plan för transportsystemet består av två delar där denna del, som kallas Transportstrategi mot 2050, utgör första delen av två. Här identifieras sex utmaningar för transportsystemet i kommunen. I denna del återfinns också en redovisning av målbild, samt resonemang kring hur de identifierade utmaningarna ska hanteras. Efter att samrådet genomförts har en analys av hur transportplanen som helhet bidrar till att uppfylla Agenda 2030 tillkommit i transportstrategin.

Halmstad är en kommun som växer med målsättningen att ha beredskap för 23 000 nya bostäder år 2050. Detta kommer att påverka transportsystemet i hög utsträckning. Därmed fanns också behov av att uppdatera kommunens *Handlingsprogram för hållbara transporter* som antogs av kommunfullmäktige under 2012. En anpassning till de nya förutsättningarna behövdes. Som ett led i detta beslutade kommunstyrelsen 2018-09-11 § 225 att ge i uppdrag att uppdatera programmet.

Plan för Transportsystemet består av två delar, del 1 Transportstrategi mot 2050 och del 2 Transportplan mot 2050. Kommunstyrelsen tog ett inriktningsbeslut för del 1; Transportstrategi mot 2050 (2019-10-15 § 262). Därmed startade arbetet med att ta fram del 2, Transportplan mot 2050. Plan för Transportsystemet har tagits fram parallellt med den kommunomfattande översiktsplanen (Framtidsplan 2050), då den fysiska utvecklingen påverkar transportsystemet i hög grad.

En tydlig utgångspunkt för Plan för transportsystemet är att trots att kommunen tillför vägkapacitet och bygger ut vägar för motortrafik så kommer dessa insatser inte vara tillräckliga. Utifrån de geografiska utmaningar som finns i Halmstad, så går det inte tillföra vägkapacitet i samma utsträckning som skulle behövas för att tillgodose resbehov för 23 000 bostäder om resvanorna ser ut som de gör idag (enligt resvaneundersökning genomförd 2018). För att möjliggöra en utveckling så behöver fokus läggas på de hållbara och yteffektiva transportslagen. En målstyrd planering är ett måste för att kunna hantera den kraftiga befolkningstillväxten som utgör utgångspunkt för den fysiska planeringen.

Länkar för biltrafik behöver tillkomma med främsta syfte kunna hantera de ökade flödena av motortrafik och möjliggöra för en omfördelning av trafikflöden för att kunna prioritera de mer yteffektiva färdsätten.

Då transportplanen är en precisering av översiktsplanen i avseende transportsystemet bedöms konsekvenserna för översiktsplanen och Plan för Transportsystemet utifrån en helhet. Kommunledningsförvaltningen anser att konsekvensbedömningen av översiktsplanen inkluderar konsekvensbedömning av transportsystemet.

Majoriteten av inkomna synpunkter under samrådstiden berör *Plan för transportsystemet del 2: transportplan mot 2050*, förändringar i denna del har därmed framför allt bestått av en fördjupad analys kring måluppfyllnad av Agenda 2030.

Ärendets beredning

Kommunstyrelsen, 2021-10-12, KS § 251
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott, 2021-09-28, KSU § 152
Kommunstyrelsens utskott, 2021-09-07, KSU § 140, KPLU § 105, KTHU § 79
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott, 2021-05-18, KSU § 108
Kommunstyrelsen, 2020-11-03, KS § 293
Kommunstyrelsens samhällsbyggnadsutskott, 2020-10-20, KSU § 182

Kommunledningsförvaltingen, samhällsbyggnadskontoret i samverkan med teknik- och fastighetsförvaltningen. En förvaltningsövergripande projektgrupp har även getts tillfälle att delta.

Förvaltningens förslag till beslut

Kommunfullmäktige beslutar att anta *Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050.*

Yrkanden

Henrik Andersson (C) och Håkan Björklund (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Håkan Björklund (C) yrkar, i det fall Tania Bengtsson (V) lägger likalydande yrkanden som i kommunstyrelsen, bifall till yrkande 2, 6, 7, 8, 11, 12, 17, 18 och 23.

Tania Bengtsson (V) yrkar att kommunfullmäktige beslutar om följande ändringar i *Plan för transportsystemet del 1:*
1. att på sidan 4 i rutan med utmaningarna ändra så att punkten *Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa* sätts först av punkterna.

2. att på sidan 8 under rubriken *Global nivå* före första stycket lägga till en mening som lyder: *Halmstad ska uppfylla sin del av Parisavtalet om att den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2 grader och vi ska arbeta för att den ska stanna vid 1,5 grader.*

3. att *Utmaning 6 Trafikens negativa konsekvenser på miljö och hälsa* läggs in först bland utmaningarna.

4. att på sidan 12 i andra kolumnen stryka *Österskans och* i meningen *Staden växer...*

5. att på sidan 15, under *Utmaning 4*, rubriken *Kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad*, i första stycket stryka meningarna som lyder: *Här fyller Halmstad City... till buller.*

6. att på sidan 16 under rubriken *Utmaning 6* ersätta ingressen med följande text: *Klimatfrågan är avgörande för vår gemensamma framtid. Transportsektorns negativa konsekvenser på miljön är idag uppenbara. En utmaning är att hantera och kraftigt minska de negativa konsekvenser som transportsystemet bidrar till.*

7. att på sidan 16 under rubriken *Minska klimatpåverkande utsläpp* ändra sista meningen så att denna lyder: *Med energieffektivare fordon och ökad andel förnybara bränslen har utsläppen minskat de senaste åren, men för att nå riksdagens mål för 2030 och uppfylla Halmstads del av Parisavtalet krävs stora insatser.*

8. att på sidan 16 under rubriken *Ett förändrat klimat* ändra sista meningen så att den lyder: *Den negativa miljöpåverkan från trafiksystemet måste minskas drastiskt, samtidigt...*

9. att på sidan 17 under rubriken *Folkhälsa, trafiksäkerhet och jämlikhet* andra kolumnen, tredje stycket, ändra i andra meningen så att denna lyder: *Transportsystemet ska vara utformat så att både män och kvinnor, pojkar och flickor, ska kunna ta del av transportsystemet på jämlika och jämställda villkor.*

10. att på sidan 18 under *Hur utmaningarna ska mötas* lägga rubriken *Gynna de hållbara, yteffektiva och aktiva transportslagen* först.

11. att på sidan 18 under rubriken *Planer med fyrstegsprincipen* i sista stycket ändra meningen så den lyder: *Halmstad ska vara en innovativ kommun som använder smarta lösningar för att begränsa och minska klimatpåverkan.*

12. att på sidan 19 under rubriken *Resvanor behöver brytas* i första stycket ändra meningen *För att omställningen till...* så att meningen lyder: *För att omställningen till ett hållbart samhälle ska vara möjlig räcker det inte enbart med infrastrukturåtgärder, utan dessa måste kompletteras med åtgärder som påverkar vårt resebeteende och val av färdsätt.*

13. att på sidan 19 under rubriken *Resvanor behöver brytas* efter första stycket lägga till följande text: *Även om det framförallt är regionen som genom Hallandstrafiken har stort inflytande över kollektivtrafiken, är det kommunens inriktning att använda sig av sänkta taxor som verktyg i kollektivtrafiken för att få fler att åka kollektivt och premiera dem som redan idag reser hållbart.*

14. att på sidan 19 under rubriken *Resvanor behöver brytas* sist i första stycket lägga in följande mening: *I Halmstads kommun ska en ökad andel av befolkningen i framtiden inte behöva förlita sig på personbilen för att förflytta sig i vardagslivet.*

15. att på sidan 20, sist i första stycket lägga till: *Kommunen som arbetsgivare kan uppmuntra till hållbart resande för personalen genom exempelvis olika erbjudanden kopplat till hållbara transportmedel.*

16. att på sidan 21 under rubriken *Busstrafik* i första stycket ändra sista meningen *Det finns en potential...* så att den lyder: *Det finns en stor potential att flytta över resenärer från bil till kollektivtrafiken, men då måste restiden sänkas (i förhållande till bilen), framkomligheten och tillgängligheten öka, utbudet anpassas efter individen samt taxorna sänkas.*

17. att på sidan 21 under rubriken *Busstrafik* i andra stycket ändra första meningen så den lyder: *Många grupper, bland annat många äldre, och personer med funktionsvariationer, men också barn och unga och vuxna utan bil är beroende av kollektivtrafik...*

18. att på sidan 22 under rubriken *Samhällsplaneringen som viktig faktor* i andra kolumnen, andra stycket ändra sista meningen *Möjligheterna att bo i...* så att den lyder: *Möjligheterna att bo i området utan bil påverkas bland annat av vilken service som finns i närheten, standard på och närhet till cykelparkeringar, närhet och tillgång till kollektivtrafik, tillgång till bil- och cykelpool samt möjlighet att ta emot leveranser.*

19. att på sidan 23 ändra rubriken så att den lyder: *En hållbar biltrafik med tillräcklig framkomlighet.*

20. att på sidan 24, under rubriken *Kommande utbyggnad av vägnätet*, ersätta sista meningen med: *Viktigt att påpeka är att den ökade kapaciteten av vägnätet som kan behövas syftar till att omfördela trafiken, exempelvis från stadskärnan. Det är avgörande att styra den tillkommande kapaciteten i önskvärd riktning.*

21. att på sidan 24 under rubriken *Bilparkering ett sätt att styra* stryka första meningen och istället lägga in följande text: *De hållbara, yteffektiva och aktiva trafikslagen ska prioriteras i centrum. Det ska också finnas tillgång till parkering i Halmstads stadskärna för dem som har behov av detta.*

22. att på sidan 24 under rubriken *Flyg* stryka stycket och istället lägga in följande text: *Halmstads kommun ska avveckla det kommersiella flyget. Att ha en kommunal flygplats med kommersiellt flyg är inte hållbart för klimatet. Halmstads kommun måste därför, tillsammans med andra aktörer, driva frågan om utökad kapacitet och snabbare transport på järnväg samtidigt som man skapar förutsättningar för att vid behov resa från Ängelholm Helsingborg airport. Det har under pandemin blivit tydligt att digitala möten i mycket större utsträckning kan användas istället för fysiska möten, och behovet av en kommersiell flygplats minskar dessutom därför.*

23. att på sidan 26 under rubriken *Samverkan och samplanering* i andra kolumnens andra stycke sist lägga till: *Hur Kollektivtrafiken och Hallandstrafiken kommer att vara organiserad, och vilka prioriteringar man kommer att göra i framtiden vet vi dock inte helt säkert idag. Det ligger dock på kommunens ansvar att vara en ansvarsfull part i diskussioner med Hallandstrafiken, och arbeta för att ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet kommer vara utgångspunkter för kollektivtrafiken.*

Ola Nilsson (MP) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag samt Tania Bengtssons (V) samtliga yrkanden.

Ola Nilsson (MP) yrkar att alla skrivningar om motortrafikförbindelse över/under Nissan tas bort i *Plan för transportsystemet del 1*.

Lovisa Aldrin (L) yrkar bifall till Tania Bengtssons (V) yrkande 2, 11, 12 och 17.

Beslutsgång

Ordföranden (M) prövar kommunstyrelsens förslag och konstaterar att kommunfullmäktige beslutar enligt detta.

Ordföranden (M) prövar Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 2, 11, 12 och 17 och konstaterar att kommunfullmäktige beslutar att avslå dessa.

Omröstning begärs.

Kommunfullmäktige godkänner följande beslutsordning:
Ja-röst för avslag till Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 2, 11, 12 och 17.
Nej-röst för bifall till Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 2, 11, 12 och 17.

Vid omröstningen avges 51 ja-röster, 19 nej-röster och 1 frånvarande allt enligt omröstningslista 1, § 83.

Kommunfullmäktige beslutar att avslå Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 2, 11, 12 och 17.

Ordföranden (M) prövar Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 6, 7, 8, 18 och 23 och konstaterar att kommunfullmäktige beslutar att avslå dessa.

Omröstning begärs.

Kommunfullmäktige godkänner följande beslutsordning:
Ja-röst för avslag till Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 6, 7, 8, 18 och 23.
Nej-röst för bifall till Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 6, 7, 8, 18 och 23.

Vid omröstningen avges 55 ja-röster, 15 nej-röster och 1 frånvarande allt enligt omröstningslista 2, § 83.

Kommunfullmäktige beslutar att avslå Tania Bengtsson (V) med fleras yrkande 6, 7, 8, 18 och 23.

Ordföranden (M) prövar Tania Bengtsson (V) och Ola Nilssons (MP) yrkande 1, 3, 4, 5, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21 och 22 och konstaterar att kommunfullmäktige beslutar att avslå dessa.

Omröstning begärs.

Kommunfullmäktige godkänner följande beslutsordning:
Ja-röst för avslag till Tania Bengtsson (V) och Ola Nilssons (MP) yrkande 1, 3, 4, 5, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21 och 22.
Nej-röst för bifall till Tania Bengtsson (V) och Ola Nilssons (MP) yrkande 1, 3, 4, 5, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21 och 22.

Vid omröstningen avges 63 ja-röster, 7 nej-röster och 1 frånvarande allt enligt omröstningslista 3, § 83.

Kommunfullmäktige beslutar att avslå Tania Bengtsson (V) och Ola Nilssons (MP) yrkande 1, 3, 4, 5, 9, 10, 13, 14, 15, 16, 19, 20, 21 och 22.

Ordföranden (M) prövar Ola Nilssons (MP) yrkande att ta bort skrivningar om motortrafikförbindelse över/under Nissan och konstaterar att kommunfullmäktige beslutar att avslå detta.

Omröstning begärs.

Kommunfullmäktige godkänner följande beslutsordning:
Ja-röst för avslag till Ola Nilssons (MP) yrkande.
Nej-röst för bifall till Ola Nilssons (MP) yrkande.

Vid omröstningen avges 66 ja-röster, 4 nej-röster och 1 frånvarande allt enligt omröstningslista 4, § 83.

Kommunfullmäktige beslutar att avslå Ola Nilssons (MP) yrkande.

Kommunfullmäktige beslutar enligt kommunstyrelsens förslag.

Reservation

Samtliga ledamöter för Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet reserverar sig mot beslutet till förmån för egna yrkanden.

Justeringsdag 2021-11-01

Sekreterare .....
Eda Kalatch

Ordförande .....
Andreas Bergman

Justerare .....
Anna Fallkvist

.....
Carin Jacobsson

Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050

Kommunfullmäktige

Halmstad

☒ **Plan**	☐ **Riktlinje**	☐ **Rutin**	☐ **Handbok**
Diarienummer: KS 2021/00406	**Dokumentnamn:** Plan för transportsystemet del 1: transportstrategi mot 2050		
Framtagen av: ☐ Avdelningen för ekonomi & upphandling ☐ Avdelningen för ledningsstöd ☐ HR-avdelningen ☐ Tillväxtavdelningen ☐ Kommunikationsavdelningen ☐ Avdelningen för styrning & utveckling ☒ Samhällsbyggnadskontoret ☐ Kommunledningsförvaltningens stab	**Beslutad av:** Kommunfullmäktige	**Giltighet:** ☒ Gäller från och med 2021-10-28 ☐ Gäller till och med: ☒ Gäller tillsvidare	**Gäller nämnder:** ☒ Ja ☐ Nej **Gäller styrelser:** ☒ Ja ☐ Nej

Innehåll

Sammanfattning 04

Mål och målbilder 05
Transportsystemet – ett medel för samhällsutveckling 05
Vision och strategisk plan 05
Målbild för transportsystemet i Halmstad 06
Andra mål, planer och program 07

Utmaningar 10
Utmaning 1: Att planera långsiktigt i en värld i förändring 10
Utmaning 2: En växande kommun där fler ska använda samma system 11
Utmaning 3: Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten 13
Utmaning 4: Stärk tillgängligheten för näringslivet 14
Utmaning 5: Halmstad – en del i tillväxtregionen Halland 15
Utmaning 6: Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa 16

Hur utmaningarna ska mötas 18
Ta tillvara digitaliseringens möjligheter 18
Gynna de hållbara, yteffektiva och aktiva transporterna 19
Hållbar samhällsutveckling med en hållbar biltrafik 22
Ökad tillgänglighet för näringslivet 24
Stärk Halmstad i regionen 26
Del 2: Transportplan mot 2050 26

Underlag 27

Bilaga 1: Samrådsredogörelse

Plan för transportsystemet
Del 1: Transportstrategi mot 2050

Illustrationer av Klara Stenfeldt

Sammanfattning

Halmstads kommun växer, och det går fort. I april 2018 blev kommunen 100 000 invånare och trafikplaneringen ska nu sikta mot att år 2050 ha beredskap för en växande befolkning med 23 000 nya bostäder. Detta påverkar transportsystemet i hög grad. I *Plan för transportsystemet, del 1: Transportstrategi mot 2050* ses transportsystemet som ett medel för utveckling och ett av verktygen i strävan mot visionen samt en viktig pusselbit för att uppnå de kvalitéer som beskrivs i den strategiska planen.

För transportsystemet i Halmstads kommun har sex utmaningar identifierats:

- **Att planera långsiktigt i en värld i förändring**
- **En växande kommun där fler ska använda samma system**
- **Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten**
- **Stärk tillgängligheten för näringslivet**
- **Halmstad – en del i tillväxtregionen Halland**
- **Minska trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa**

De identifierade utmaningarna följs upp med resonemang kring hur Halmstads kommun ska tackla de utmaningar kommunen står inför. Resonemangen är knutna till problematiken kring befolkningstillväxten och hur detta påverkar transportsystemet. Transportsystemet tar plats, och mest plats tar bilen. Teknikutveckling, digitalisering och automatisering kommer att påverka transportsystemet. Exakt hur och i vilken utsträckning som tekniken kan implementeras är osäkert. De hållbara färdsätten, gång, cykel och kollektivtrafik, ska fortsatt prioriteras, inte minst på grund av att de är hållbara, men också på grund av att de är yteffektiva. Konkurrensen om ytan blir allt större i den växande staden Halmstad.

Ambitionen att gå från en stor småstad till en liten storstad påverkar hur resbehov och tillgänglighet ska tillgodoses. Det kommer att innebära utmaningar, men det skapar också möjligheter och ger tillfälle att skapa en sammanhållen hållbar kommun.

Plan för transportsystemet är en av pusselbitarna mot ett Halmstad år 2050 med 23 000 tillkommande bostäder. Plan för Transportsystemet består av två delar där del 1, *Transportstrategi mot 2050,* på ett övergripande sätt svarar på vad som behöver göras för att framtidssäkra transportsystemet i Halmstad. I del 2, *Transportplan mot 2050,* bryts utmaningarna ned ytterligare och blir än mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar.

Mål och målbilder

I detta kapitel redovisas de mål som Transportstrategin bygger på och även den målbild som ska gälla för utveckling av transportsystemet i Halmstad.

Transportsystemet – ett medel för samhällsutveckling

Halmstads kommun har de senaste åren haft en kraftig befolkningsökning och de senaste åren har befolkningsökningen vuxit från ca 700 invånare per år till 1 200–1 500 invånare per år. I april 2018 blev kommunen 100 000 invånare och utgångspunkten är att kommunen år 2050 ska ha beredskap för en växande befolkning med tillkommande arbetsplatser och 23 000 bostäder, vilket kommer att påverka transportsystemet i hög utsträckning. Halmstad ska gå från en stor småstad till en liten storstad, och detta påverkar hur resbehov och tillgänglighet ska tillgodoses. Det kommer att innebära många stora utmaningar, men det skapar också möjligheter och ger tillfälle att skapa en sammanhållen hållbar kommun. För att på ett hållbart sätt kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter i kommunen behöver trafiksystemet fungera. *Plan för transportsystemet* pekar ut en riktning för hur arbetet med transporter ska ske i kommunen och hur de ökade resbehoven ska tillgodoses.

Vision och strategisk plan

Ambitionerna för transportsystemet i Halmstad bygger på kommunens vision och den strategiska planen. När vi beskriver framtidens Halmstad är det berättelsen om en kommun där människor möts, växer och utvecklas. Många år från nu ska vårt arbete för en atmosfär som ger livslust, möjlighet till livslångt lärande, innovation, kreativitet och trygghet ha lett oss till vår vision om att vara *Hemstaden, Kunskapsstaden* och *Upplevelsestaden.* Transportsystemet är viktigt ur alla tre perspektiven, inte minst då det kan bidra till tillgänglighet, närhet och möten. Transportsystemet ska ses som ett medel att förverkliga det som beskrivs i den strategiska planen och bidra till att vi i framtiden når vår vision om staden med tre hjärtan:

- HEMSTADEN
- KUNSKAPSSTADEN
- UPPLEVELSESTADEN

Som en länk mellan framtidens vision och dagens bild av Halmstad finns löftet *"få ut mer av livet"* som kommunen ger omvärlden. De som bor och verkar i Halmstad och de som besöker staden ska få ut mer av livet. För att

leda kommunen in i framtiden antogs under 2019 en strategisk plan. Här pekar kommunen ut utvecklingsområden som är viktiga i arbetet med att uppnå visionen och löftet att få ut mer av livet. De utpekade utvecklingsområdena i den strategiska planen är: *Den inkluderande kommunen, Miljömässig och ekologisk hållbarhet, Attraktivitet och hållvar tillväxt* samt *Framtidens välfärd.*

Transportsystemet är ett av verktygen att arbeta med inom de strategiska utvecklingsområdena för att uppnå inriktningarna och de kvalitéer som beskrivs i den strategiska planen. Även *Framtidsbild 2050, program till kommunomfattade översiktsplan* (beslutad i KF 2019-10-31) utgör utgånspunkt.

Målbild för transportsystemet i Halmstad

År 2050 är det en självklarhet att resa hållbart i Halmstad. Framtidens transportsystem kännetecknas av flexibilitet. Med vilket färdsätt resorna sker varierar. Tjänster har utvecklats och det är lätt att växla mellan olika trafikslag i ett sammanhängande system. För individen är det lätt att göra rätt och de hållbara valen är också de enklaste valen.

Att ha tillgång till bil behöver inte innebära att äga en egen bil. Genom att gynna de hållbara färdsätten, gång, cykel och kollektivtrafik, har plats för människan skapats och de offentliga rummen bjuder in till liv och rörelse. Samhällsplaneringen bygger på principer om ett transportsnålt samhälle där daglig service finns i närområdet och avstånden är korta. Med hjälp av digital teknik underlättas vardagen. I barn och ungas närmiljö är det tryggt och trafiksäkert att förflytta sig till fots och med cykel. Resvanor grundläggs i tidig ålder och för unga år 2050 är det självklart att resorna sker på ett hållbart sätt. Miljömedvetenheten är stor.

Trafiksystemet i Halmstad kännetecknas av en balans mellan trafikslagen och gaturummet utnyttjas effektivt. Trygghet och tillgänglighet är utgångspunkter för den levande platsen Halmstad och så även för transportsystemet. Transportsystemet är tillgängligt för alla oavsett funktionsvariation. Miljöpåverkan från transportsystemet har minskat trots att rörligheten har ökat och att det är fler som rör sig till, från och i kommunen. De som bor och verkar i samt besöker kommunen ska ha tillgång till attraktiva, trygga, robusta, kapacitetsstarka och hållbara resalternativ som är anpassade till en växande stad. Enkelheten i transportsystemet år 2050 bidrar till att uppfylla löftet om att få ut mer av livet i Halmstad.

Halmstad har Sveriges bästa företagsklimat 2050 och det gynnsamma geografiska läget är

De fyra områdena i den strategiska planen

en viktig faktor till att företag väljer att etablera sig här. Tillgängligheten till övriga Sverige, Danmark, Norge och övriga Europa bidrar till det fördelaktiga företagsklimatet. Det är enkelt att pendla till andra kommuner för att arbeta. Snabbheten och flexibiliteten i resorna har inneburit att arbetsmarknaden är vidgad. För företag i Halmstad är det lätt att hitta rätt kompetens. Att rätt typ av företag är placerat på rätt plats skapar goda förutsättningar för företagare att bedriva verksamhet. Störningen från verksamheters transporter har minskat genom en effektiv samhällsplanering där verksamheter med stora godsvolymer fraktar stora delar av sitt gods via järnväg och sjöfart. Systemet är sammanbundet och effektivt, och de intermodala godsflödena sker med enkelhet.

Ett växande Halmstad

Genom denna transportstrategi tas ett omtag i planeringen av kommunens transportsystem. *Handlingsprogram för hållbara transporter 2030,* som antogs av kommunfullmäktige 2012, har bidragit till utvecklingen av kommunen och gett tydliga planeringsinriktningar för de olika trafikslagen. I och med denna uppdatering av programmet tas ett omtag mot ett hållbart Halmstad år 2050. Långsiktighet och kontinuitet är ledord när det kommer till planering av infrastruktur vilket innebär att mycket av innehållet som återfinns i handlingsprogrammet för hållbara transporter från 2012 också finns med här. Dock i en omarbetad och uppdaterad version så att kommunen ska stå bättre rustad att möta framtiden.

Samhällsutveckling består av flera delar och transportstrategin är en viktig bit i det pussel som nu läggs för att forma det framtida Halmstad. Parallellt med att uppdatera kommunens handlingsprogram för hållbara transporter pågår även uppdatering av den kommunomfattande översiktsplanen. Andra dokument som också har bäring på den fysiska planeringen är handlingsprogram för klimatanpassning, VA-plan, energi- och klimatplan och fördjupade översiktsplaner av vissa geografiska delar av kommunen. Dessa tillsammans utgör grund för kommunens strategiska och långsiktiga planering.

Att utveckla transportsystemet kommer inte gå av sig självt. Det kommer att krävas mod och nytänkande då transporterna står inför stora förändringar som är tydligt kopplade till teknikutvecklingen, klimatfrågan och att Halmstadsborna blir fler.

Andra mål, planer och program

Regional nivå

Region Halland har stort inflytande på Halmstads kommuns möjlighet att utveckla kollektivtrafik och infrastruktur. Region Halland är länsplaneupprättare och sedan 2012 också regional kollektivtrafikmyndighet. Att Region Halland är kollektivtrafikmyndighet innebär att regionen har utvecklingsansvar och budgetansvar för kollektivtrafiken i länet. Den regionala infrastrukturplanen, den regionala cykelplanen samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet ligger inom Region Hallands ansvarsområde att ta fram. Alla tre dokument följer en tydlig struktur. Investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska bidra till att uppfylla målen i den regionala utvecklingsstrategin och i den regionala tillväxtstrategin.

Nationell nivå

På nationell nivå finns de transportpolitiska målen med det övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta är sedan nedbrutet i *Funktionsmål om tillgänglighet* och *Hänsynsmål utifrån säkerhet, miljö och hälsa.* Såväl funktionsmålet som hänsynsmålet preciseras och dessa ska finnas med i planeringen av transportsystemet på lokal nivå.

Utsläppsminskning från transportsektorn spelar en avgörande roll för att nå de klimatpolitiska målen för att begränsa den globala

medeltemperaturökningen. Riksdagens etappmål för inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU ETS) är att senast 2030 minska utsläppen med minst 70 procent jämfört med år 2010.

På nationell nivå finns även miljömålen som kommuner på lokal nivå bidrar till att uppfylla. Hur vi prioriterar och utformar vårt transportsystem får genomslag på hur stor måluppfyllnad Halmstad bidrar med.

Barnrättslagen trädde i kraft i januari 2020. Lagen innebär att barn och ungas rättigheter stärks. Barnperspektivet ska därmed vara utgångspunkt för hur kommunen utformar de offentliga miljöerna samt transportsystemet.

Global nivå

Agenda 2030 och de globala målen syftar till att skapa en hållbar utveckling. En hållbar utveckling innebär att dagens behov ska tillgodoses utan att äventyra kommande generationers möjlighet att få sina behov tillgodosedda. Agendan är global och detta innebär att den gäller för alla människor och länder. Det är ett gemensamt åtagande och det krävs ett gemensamt arbete för att nå målen.

Halmstads kommun använder sig av ett verktyg för att metodiskt analysera hur kommunen genom framtagna styrdokumenten bidrar till måluppfyllnad av Agenda 2030. Metoden genomförs i tre steg: 1) Identifiering av delmål, 2) Konsekvensanalys för uppfyllnad samt 3) Utvärdering och uppföljning.

För *Plan för transportsystemet* har en konsekvensanalys genomförts. Analysen visar vilka delmål i Agenda 2030 som berörs av *Plan för transportsystemet* och till vilken grad planen kan bedömas vara till hjälp för måluppfyllnaden. I princip alla mål berörs i någon uträckning men de mål som planen tydligast bidrar till måluppfyllnad är:

- Mål 8: Ekonomisk tillväxt och sysselsättning
- Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 11: Hållbara städer

Plan för transportsystemets arbetsgrupp har identifierat att planen har möjlighet att påverka 41 av de existerande 169 delmålen. Utav de 41 identifierade målen kommer åtgärderna i denna plan påverka 24 av dem i rätt riktning, se figur 1 nedan. Mörklila rutor representerar delmål som bedöms att i hög grad bidra till kommunens uppfyllnad av delmålet och i ljusare lila till viss del bidra till kommunens uppfyllnad av delmålet.

I figur 1 nedan visualiseras hur stor påverkan planen bedömts ha på respektive delmål.

Mål 8 främjas genom fokus på näringslivets transporter med järnväg och sjöfart samt främjande av intermodala lösningar i stort. Turismen främjas genom fokus på gång- och vandringsstråk, cykellederna och möjligheter för båt. En mer hållbar konsumtion främjas även till följd av minskat behov av privat bilägande.

Mål 9 främjas även det genom fokus på näringslivets transporter med järnväg och sjöfart samt främjande av intermodala lösningar i stort. Stöttning när industrin ställer om till miljövänligare alternativ spelar även in. Satsningar på hållbara transportlösningar både för gods- och persontrafiken är grundpelarna.

Mål 11 främjas genom att planen har ett uttalat fokus på yteffektiva och hållbara transporter, samt att planen ämnar att möjliggöra enklare kopplingar till grön- och rekreationsområden.

Agenda 2030s övriga mål berörs i mer eller mindre stor utsträckning, framförallt gällande frågor som rör jämlikhet, utsläpp, miljö och tillgänglighet.

FIGUR 1. Analys över hur åtgärderna påverkar kommunens uppfyllnad av delmålen i Agenda 2030. Mörklila rutor visar delmål där åtgärderna i hög grad kommer att bidra till uppfyllnad av delmålet. Ljuslila rutor symboliserar delmål där åtgärderna kommer att bidra till viss del till delmålets uppfyllnad.

Utmaningar

Nedan listas de sex viktigaste utmaningarna som är identifierade för transportsystemet i Halmstad.

UTMANING 1

Att planera långsiktigt i en värld i förändring

Det sker en snabb teknikutveckling inom transportsektorn, samtidigt som det tar lång tid att planera och genomföra infrastrukturförändringar. En utmaning är att planera för en framtid med stor osäkerhet. Något kommer att hända, men det är svårt att förutse vad.

Paradigmskifte inom transportsektorn

En stor utmaning är att planera långsiktigt för en framtid med stor osäkerhet. Teknikutvecklingen går snabbt och så som resandet ser ut idag behöver inte vara norm 2040–2050. Klimatförändringar och miljömedvetenhet driver på teknikutveckling och utveckling av alternativa bränslen. Nya alternativ presenteras, men vad som i slutändan kommer att få genomslag är svårt att sia om i dagsläget. Att byta ut en befintlig bilpark tar tid och därmed kommer utfasning av bilar drivna med traditionellt bränsle ske under en längre tidperiod. Elbilar blir allt vanligare i vår fordonsflotta, vilket är positivt sett till att utsläppen är låga när de väl är i drift. Med eldrift sänks även bullernivåerna. Samtidigt tar elbilar lika mycket plats som en bil som drivs med traditionellt bränsle. Teknik för självkörande fordon finns och dessa fordon är idag i en fas av piloter och tester. Hur de automatiserade fordonen ska integreras med övrig trafik samt anpassas till befintliga lagar och förordningar är en stor fråga som idag inte är löst. Detta gäller inte minst ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Trafikflödena kommer inte att minska med självkörande fordon och elbilar, snarare tvärtom. Om bilen går på billigt bränsle – var finns då motivet att köra mindre?

Olika tidsepoker med andra planeringsideal än dagens har gett avtryck i samhället. Att planera och bygga ny infrastruktur innebär att planera långsiktigt, och investeringarna är ofta stora. Vad det ska planeras för och hur resemönster ser ut 2050 vet ingen, men de strukturer vi bygger idag kommer att finnas även i framtiden.

Redan idag finns koncept för resande och mobilitet som härstammar från delningsekonomin, och här kan den digitala tekniken göra resalternativen mer tillgängliga. Att genom en app kunna kombinera och abonnera på resor med bilpool, hyrbil, taxi och kollektivtrafik skulle kunna ersätta ägandet av egen bil. Likt utvecklingen som setts i andra branscher kan även resandet tjänstefieras och nya tjänsteföretag som säljer möjlighet till förflyttning utvecklas. På senare tid har det kommit företag som storskaligt introducerat nya fordon i transportsystemet, nu senast till exempel elscootern vilket fått påverkan på såväl staden och trafiksäkerheten som trafikflödet. Utvecklingen går snabbt, och det kan introduktionen av den nya tekniken eller de nya fordonen också göra.

UTMANING 2

En växande kommun där fler ska använda samma system

Halmstads kommun växer och invånarna blir fler. Fler ska förflytta sig till, från och inom kommunen, det vill säga fler ska nyttja systemet. Konkurrensen om ytan blir större. Samspelet mellan de olika transportslagen i kombination med samhällsutvecklingen i övrigt är en utmaning kommunen står inför. Transportsystemet tar plats, och mest plats tar biltrafiken.

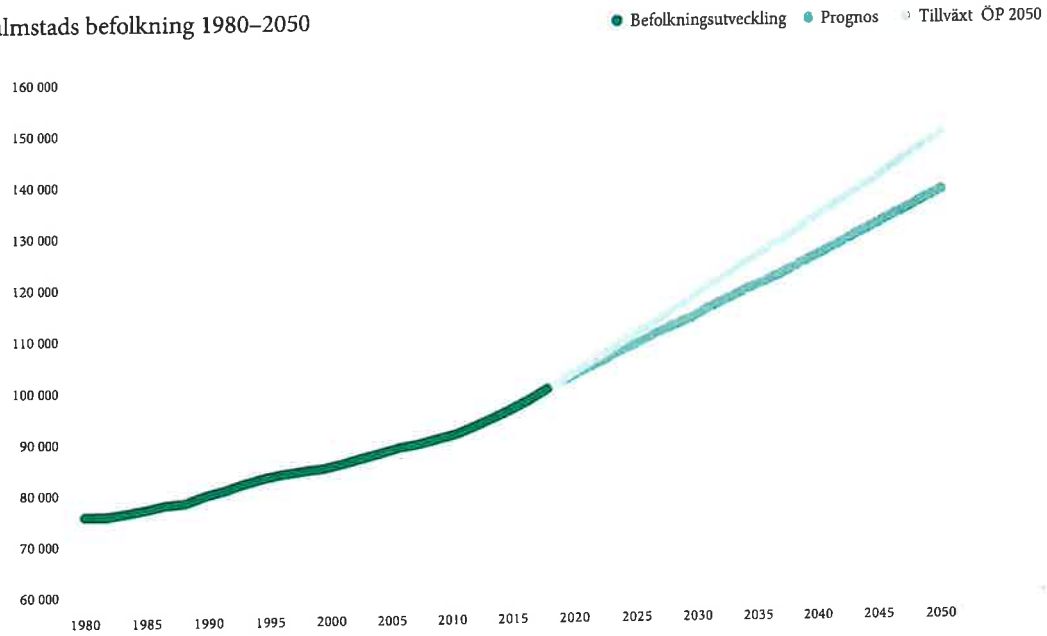
Från stor småstad till liten storstad

Halmstads kommun har de senaste åren haft en kraftig befolkningsutveckling och kommunen har vuxit mer än vad som tidigare förutspåddes. I april 2018 blev kommunen 100 000 invånare och planeringsförutsättningen är nu att kommunen år 2050 ska ha beredskap för en växande befolkning med tillkommande arbetsplatser och 23 000 nya bostäder, vilket påverkar transportsystemet i hög grad. Fler invånare, näringsidkare och besökare innebär att fler också ska resa och förflytta sig. I takt med att Halmstad växer ökar också behovet av alla typer av transporter. Tåg, bil, buss, cykel och gång är alla färdslag som tar plats, och vissa är mer ytkrävande än andra. Tillgänglighet och rörlighet på såväl lokal och regional som nationell nivå är viktigt, men hur och med vilket färdsätt som tillgängligheten ska tillgodoses är en knäckfråga.

I Halmstad sker en förflyttning från stor småstad till en liten storstad, vilket innebär att även resmönstren behöver anpassas därefter. I en småstad har bilen varit norm men det behöver den inte vara i en storstad. I storstaden ska samma yta användas av fler människor och som mest påtagligt blir detta i stadens centrum. Konkurrensen om ytan och det offentliga rummet blir större och behovet av grönytor, rekreationsområden, lekplatser med mera ökar. En utmaning är att anpassa såväl resvanor som system till den allt större staden. Halmstads kommun är en attraktiv boendekommun och styrkorna är bland annat närhet och korta avstånd. Bullerpåverkan och trängsel i transportsystemet kan få negativa effekter på upplevelsen av kommunen och boendeattraktiviteten.

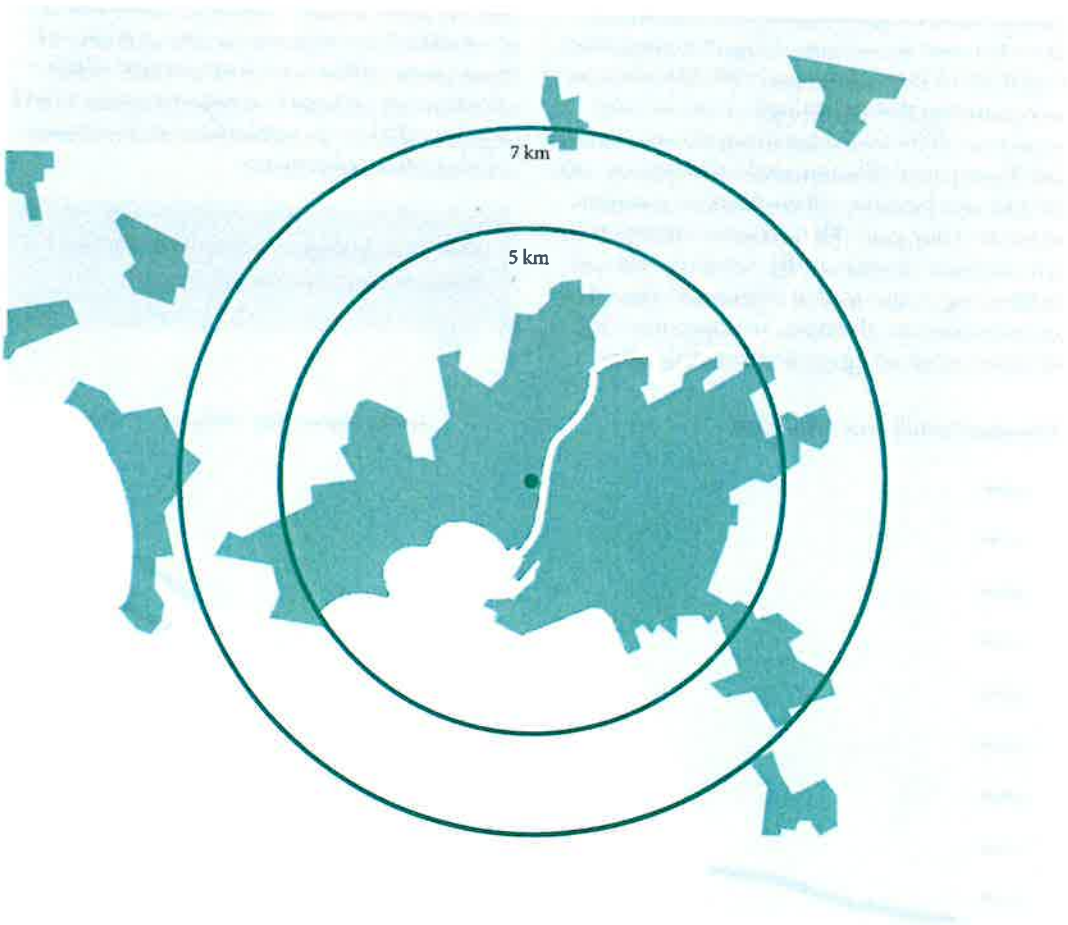
FIGUR 2. Befolkningsutveckling 1980–2017 med tillhörande framskrivning och prognos.

Halmstads befolkning 1980–2050



2018 bodde cirka 70 procent av kommunens totala befolkning i det som enligt översiktsplanen definieras som staden. Det är också här de flesta arbetstillfällen finns. Enligt siffror från SCB hade 23 000 personer både sin bostad och sitt arbete inom Halmstads tätort (vilket inte inkluderar tätorterna Tylösand och Frösakull). Avstånden är relativt korta och inom 5 km nås stora delar av staden. Resvaneundersökningen från 2018 visar att en stor del av alla bilresor i kommunen är kortare än 5 km. Här måste kommunen skapa tydligare incitament så att fler människor använder hållbara och yteffektiva transportslag.

På senare år har en förtätning av centrum skett. Det är mer folk i rörelse i samt till och från staden. Halmstads stadskärna präglas av en funktionsblandning där det finns mötesplatser, näringsidkare och bostäder. Staden växer, och genom bland annat exploatering av Österskans och området kring Resecentrum sker en utvidgning av stadskärnan, vilket kan bidra till att kommunens urbana värden stärks. Det är i stadskärnan och i centrum som trängselproblematiken från trafiken börjar bli som mest påtagligt.



5 km och 7 km radie från Stora torg

UTMANING 3

Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten

Vägnätet i Halmstad är grovmaskigt och präglas av barriärer, vilket gör systemet störningskänsligt. Tidvis finns problem med trängsel i kritiska flaskhalsar som börjar nå sina kapacitetstak. Utmaningen är att inte låta kapacitetsbristen i vägnätet hindra fortsatt utveckling av kommunen.

Trängsel i ett störningskänsligt system

Det är fortfarande relativt lätt att köra bil i kommunen och framkomligheten är god även om det på senare år börjat bildas köer i högtrafik vid flaskhalsar. Om inte resvanor förändras kan transportsystemet komma att begränsa möjligheterna till ytterligare bostadsproduktion och fortsatt utveckling av kommunen. Hur samhället utformas spelar stor roll för vilket färdsätt som väljs för resorna. En utmaning är att integrera planeringen av transportsystemet i samhällsplaneringen i stort, våga prioritera de hållbara och yteffektiva färdsätten och tänka nytt även vid genomförande.

Halmstads geografi med havet i en riktning, Galgberget med tillhörande vattentäkt i en annan, en flygplats i väster och med ett fåtal passager över Nissan medför begränsningar i hur trafiken kan spridas. Trafikflödena genom Halmstad är stora. Det är i princip lika stora flöden på Slottsbron som det är på E6:an genom Halmstad. Detta innebär att trafiken på bron och vidare mot Slottsrondellen utgör en barriär i sig och skärmar av Slottet och stadsdelen Söder mot stadskärnan. Det finns få alternativa vägar för resor som kräver en passage över Nissan. Flödena fördelas på ett fåtal trafikleder som börjar nå kritiska nivåer av trafik. Även järnvägen genom Halmstad är en tydlig barriär som påverkar hur flödena kan fördelas. Att fylla på med fler bostäder och fler invånare innebär också att fler ska nyttja det befintliga vägnätets kapacitet. Konkurrensen om vägutrymmet är en utmaning.

Dagens vägsystem är inte dimensionerat för att hantera en allt större trafikmängd. Mycket tyder dessutom på att det finns en så kallad inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad. Inducerad trafikefterfrågan innebär kortfattat att om mer kapacitet tillförs kommer biltrafiken att öka. Det blir lättare att köra bil och därigenom blir de hållbara och yteffektiva färdsätten som gång, cykel och kollektivtrafik inte lika konkurrenskraftiga. För att Halmstads transportsystem i framtiden ska vara hållbart och klimatsmart är det avgörande att minska personbilstrafiken och utveckla samt öka kollektivtrafiken i staden. Att det finns en inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad är viktigt att ha med sig i det fortsatta arbetet med att utveckla kommunens transportsystem.

UTMANING 4

Stärk tillgängligheten för näringslivet

Verksamheters transporter, gods och tillgänglighet är ofta en förutsättning för att näringslivet ska fungera och vara konkurrenskraftigt. En utmaning är att hitta miljömässigt hållbara och effektiva alternativ för godstransporterna i kommunen samt att öka tillgängligheten till och från Halmstad. Att stärka tillgängligheten till och från Halmstad är relevant ur tre perspektiv: för att möjliggöra effektiva godsflöden, för en vidgad arbetsmarknad och för destinationsutveckling.

Såväl det privata som det offentliga näringslivet har behov av transporter. Verksamheters transportbehov varierar stort och det finns ingen universallösning för allas behov. Behoven kan röra sig om allt från tunga transporter av farligt gods till mindre leveranser till enskilda hushåll. Verksamheters krav på flexibilitet, tillförlitlighet och pris styr valet av trafikslag. Godsflödena kan utföras på väg, järnväg, flyg eller via sjöfart. I Halmstad finns alla dessa trafikslag att tillgå. De olika trafikslagen fyller olika funktioner genom att de tillgodoser olika typer av transportbehov. Utgångspunkten är att de olika transportslagen kompletterar varandra. Halmstad har en gynnsam geografi med god infrastruktur och tillgänglighet till ett flertal destinationer såväl nationellt som internationellt. Det logistiskt fördelaktiga läget avspeglar sig i kommunens näringslivsstruktur.

Godstransporter

Teknikutvecklingen bidrar till minskad miljöbelastning från godstransporter på väg. Minskad miljöbelastning kan även ske genom en överflyttning av gods från väg till järnväg samt sjöfart. Det måste finnas kapacitet i infrastrukturen att hantera ökade godsflöden. Samtidigt måste systemet vara effektivt då verksamheters val av transporter ofta baseras på marknadsmässiga grunder. Ökad miljömedveten hos såväl företag som kunder kan driva mot de mer miljömässigt hållbara trafikslagen. Redan idag ser vi en ökad efterfrågan på godstransporter på järnväg från

Karta över det övergripande vägnätet i Halmstad.

befintligt näringsliv i Halmstad. Hur framgångsrik kommunen blir i överflytten beror dels på om kapacitet finns i järnvägsanläggningen och dels på hur effektivt systemet kan utformas för att kombinera trafikslagen.

Mindre leveranser och e-handel har ökat stort de senaste åren. Det innebär i sin tur att fordon behöver leverera varor och produkter i miljöer som inte är anpassade för en ökning av tyngre trafik. Kommunen behöver arbeta för att detta ska kunna ske på ett samordnat, tryggt, effektivt och trafiksäkert sätt.

Kompetensförsörjning och vidgad arbetsmarknad

Attraktiviteten för kunskapsintensiva företag är beroende av och ställer krav på tillgänglighet och kontakt med regionala, nationella och internationella centra. Västkustbanan skapar tillgänglighet till storstäderna Göteborg, Malmö och Köpenhamn samt ett flertal andra växande kommunhuvudorter längs med Västkusten. För tågresor till och från Halmstad finns även Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg att tillgå. Dessa banor skapar tillgänglighet till såväl Kronoberg som Jönköping och dessutom kopplingar till andra järnvägar, bland annat Södra stambanan. Genom att sänka restiden kan arbetsmarknadsregionen vidgas, vilket bidrar till ökad matchning på arbetsmarknaden.

Att öka tillgängligheten ytterligare till Oslo och Hamburg skulle kunna öka utbytet med dessa internationella centra. Tåget till Stockholm tar lång tid och är sällan ett alternativ för dagsbesök. Här fyller Halmstad City Airport en funktion, samtidigt som flyget också medför negativa konsekvenser i form av utsläpp och buller. En utmaning blir att sänka restid och skapa tillgänglighet mellan dessa regionala, nationella och interregionala centra utan allt för stor påverkan på miljö och kommunens boendeattraktivitet.

Destinationsutveckling

Att skapa tillgänglighet till destinationen Halmstad kan bidra till att utveckla besöksnäringen i kommunen. Under 2020 flyttade en gammal färjeförbindelse tillbaka till Halmstad. Stena Line började återigen trafikera sin färjelinje mellan Halmstad och Grenå. Med färjan ges utökad tillgänglighet till Jylland och ytterligare en väg ut i Europa. Cykelturism och fortsatt utveckling av kommunens turistcykelleder, t.ex. Kattegattleden, är andra delar att arbeta vidare med för att stärka Halmstad som destination. Kollektivtrafiken bidrar med tillgänglighet till länet i stort men också med tillgänglighet till besöksmålen i sig. Att skapa upplevelsepaket och utveckla rutter kan även det stärka besöksnäringen i kommunen.

UTMANING 5

Halmstad – en del i tillväxtregionen Halland

Det är en fördel att vara en del i en region med tillväxt. I Halland växer i princip alla kommuner och behoven av infrastrukturinvesteringar är stora på många platser i regionen.

Tillgänglighet och tillväxt

Halmstad ligger i en gynnsam geografi mellan två storstäder samtidigt som avstånden är relativt långa. Daglig arbetspendling till dessa storstäder lockar inte den stora massan. Att koppla upp sig och sänka restiden är viktiga faktorer att arbeta med för att kommunen ska komma närmre storstadsregionerna och de större städer som finns längs med Västkusten. Utifrån detta resonemang är kapaciteten på Västkustbanan en viktig parameter att arbeta vidare med.

Rörligheten och pendlingen har ökat både till och från kommunen, samtidigt som merparten av de boende i kommunen också har sitt arbete i kommunen. Idag utgör Halmstads kommun en funktionell arbetsmarknadsregion tillsammans med Laholms kommun och Hylte kommun. Det är även hit de största flödena av arbetspendling går. Den relation som på senare år ökat mest är den mellan Halmstad och Varberg. Även söderut från Halmstad har pendlingsflödena ökat och framförallt utbytet med Helsingborg. En utmaning här är kapaciteten på Västkustbanan till, från och genom Halmstad. Anläggningen måste vara framtidssäkrad för att utveckling av tågtrafiken ska kunna ske.

Liksom Halmstad växer många större städer av Halmstads typ, men vanligast är att de växer på bekostnad av det övriga regionala systemet. Urbaniseringen kan innebära att centrumkommunen utarmar omlandet, men så är inte fallet för Halmstad. På kort sikt finns argument för att det är till fördel för den större staden i mitten, men långsiktigt hindrar det till slut tillväxten. I Halmstad finns fördelen att även omlandet växer. Utmaningen är att påvisa behov av investeringar i Halmstad då behoven kan vara liknande, eller rent av större. i andra delar av regionen. Samplanering behöver ske. och denna planering behöver ske i olika tidsperspektiv så att de investeringar som genomförs idag, oavsett om det sker på lokal, regional eller nationell nivå, inte hämmar framtida utveckling av något annat.

I Halmstads kommun består vägnätet till merparten av enskilda vägar (cirka 68 procent), därefter följer kommunalt vägnät (cirka 17 procent) och statligt vägnät (cirka 16 procent). Detta innebär i praktiken att kommunen har rådighet över en relativt liten del av helheten, vilket i sig är en utmaning.

UTMANING 6

Trafikens negativa konsekvenser på miljö och människors hälsa

Klimatfrågan är högaktuell och transportsektorns negativa konsekvenser på miljön är idag uppenbara. En utmaning är att hantera och minska de negativa konsekvenser som transportsystemet bidrar till.

Minska klimatpåverkande utsläpp

Effekterna av förbränning av fossila bränslen är globala, samtidigt som arbetet för att uppnå de globala målen och minska utsläppen till en mer hållbar nivå måste ske lokalt. Transportsektorn står för mer än hälften av de totala koldioxidutsläppen i Halmstad. Personbilarna är den enskilt största utsläppskällan. Med energieffektivare fordon och ökad andel förnybara bränslen har utsläppen minskat de senaste åren, men för att nå riksdagens mål till 2030 krävs ytterligare insatser.

Luft och buller

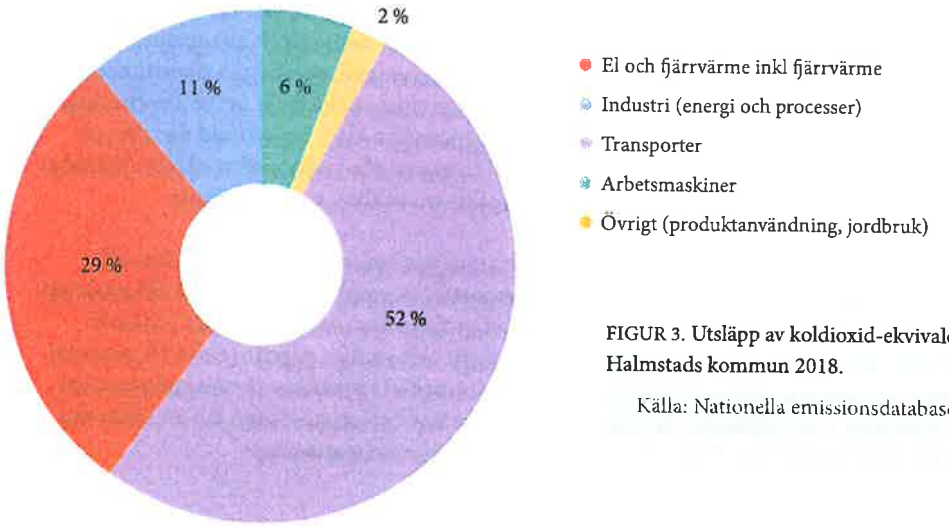
Vägtrafiken i Halmstad utgör den dominerande källan till luftföroreningar för Halmstads utomhusluft. Miljökvalitetsnormerna för utomhusluft uppfylls sedan länge i Halmstad, med avseende på alla luftföroreningar utom marknära ozon.

Under 2016 genomförde kommunen en bullerkartläggning i Halmstad. Kartläggningen visar tydligt att vägtrafiken är en betydande källa till bullerstörningar i kommunen. Boendemiljöer kan påverkas negativt av bullerstöningar från väg- och järnvägstrafiken. Utmaningen här är att styra över resor till de mer hållbara färdsätten som ofta är både tystare och renare alternativ.

Ett förändrat klimat

Effekterna av ett varmare klimat kommer att få påverkan lokalt genom förändrade vädermönster. Detta innebär en förhöjd risk för extrema skyfall, ihållande värmeböljor och stigande havsnivåer. Den negativa miljöpåverkan från transportsystemet behöver minskas, samtidigt som vi behöver anpassa transportsystemet för att bättre klara utmaningarna från ett förändrat klimat.

Utsläpp av koldioxid-ekvivalenter



FIGUR 3. Utsläpp av koldioxid-ekvivalenter i Halmstads kommun 2018.

Källa: Nationella emissionsdatabasen, juni 2020

Förtätning av staden och utbyggnad av transportsystemet betyder ofta att den hårdgjorda ytan ökar vilket får effekter vid mer frekvent förekommande extremväder. Avrinningen på hårdgjorda ytor sker snabbt och därmed blir effekterna av de flödestoppar som kan uppstå kraftigare. Hårdgjord yta och infrastruktur förstärker även den urbana värmeö-effekten. Kortfattat innebär detta att tätbebyggda områden är varmare än sitt omland då den bebyggda miljön lagrar värme under dagen och avger värme under natten. Nerkylning av städer sker därmed inte lika snabbt. Grönska, parker, vatten och natur sänker temperaturen lokalt och kan bidra till att dämpa den urbana värmeö-effekten. Med strategiskt utformade anpassningsåtgärder kan därmed andra värden tillföras.

Folkhälsa, trafiksäkerhet och jämlikhet

Stillasittande är ett folkhälsoproblem, och inte sällan benämns de hållbara transporterna också som aktiv mobilitet. Människor som rör på sig mår bättre. Forskning visar att fysisk aktivitet förebygger stress och minskar risken att utveckla mental ohälsa. En relativt liten mängd aktivitet, motsvarande promenader, cykelturer och trädgårdsarbete, är tillräckligt för att ha betydelse för den mentala hälsan. Personer som reser hållbart, det vill säga med gång, cykel och kollektivtrafik, rör sig mer i sin vardag än de som kör bil. En utmaning blir att få fler att använda befintlig infrastruktur och börja välja färdsätt som bidrar till ökad fysisk aktivitet.

Trafiksäkerheten är ett av de största problemen kopplat till transporter. Sedan 2015, då Trafiksäkerhetsplanen antogs, har kommunen arbetat långsiktigt och löpande med att höja trafiksäkerheten i kommunen. Fokus har legat på olycksdrabbade länkar och korsningar samt barns möjlighet att ta sig till skolan på ett trafiksäkert sätt. Under 2018 rapporterades, enligt statistik från Strada, 2 dödsolyckor och 41 svårt skadade på de kommunala och statliga vägarna i Halmstad. För 2019 ser siffrorna bättre ut – då omkom ingen i trafiken, men 22 skadades allvarligt. Detta sammantaget tyder på att trafiksäkerheten måste öka ytterligare.

Ytterligare en utmaning är att skapa ett transportsystem som är tillgängligt för alla och som skapar möjlighet till rörelse och resor oavsett ålder, ekonomi, funktion och kön. Transportsystemet ska vara utformat så att både män och kvinnor, pojkar och flickor, ska kunna ta del av transportsystemet på lika villkor. Generellt gäller att kvinnor reser mer hållbart än män och detta påvisas också i Halmstads resvaneundersökning från 2018.

Hur utmaningarna ska mötas

Hur transportsystemet ska utvecklas och på vilket sätt utmaningarna ska mötas beskrivs i detta kapitel. Nedan redovisas fem grupperingar utifrån utmaningarna för transportsystemet i kommunen. För utmaningen *Minska trafikens negativa konsekvenser på miljön och människors hälsa* återfinns inget eget kapitel utan resonemangen till denna utmaning har arbetats in under de övriga avsnitt i detta kapitel. I del 2 av *Plan för Transportsystemet,* det vill säga i *Transportplan mot 2050,* blir resonemangen än mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar.

Ta tillvara digitaliseringens möjligheter

Resonemangen nedan är tydligt knutna till utmaningen *Att planera långsiktigt i en värld i förändring.* Digitaliseringen ger oss möjligheter att planera för ett smartare och mer användarvänligt transportsystem. Halmstad ska arbeta proaktivt och vara öppna för samarbeten gällande forskning och innovation inom digitaliseringsområdet. En digital mognad i samhället har skett snabbt och fortsätter att ske, vilket kan föra med sig ett minskat resebehov. Halmstad ska följa utvecklingen kring resfrihetens genomslag och konsekvenser för det fysiska resandet. För transportsystemet innebär detta mer än enbart automatiserade fordon.

Planera för ny teknik och ändrade förutsättningar

Ny teknik kan effektivisera transportsystemet och det kan vara ett kostnadseffektivt sätt att dela på det begränsade utrymmet som vägnätet består av. Att planera för ny infrastruktur innebär att planera långsiktigt. Att stanna upp och invänta den slutliga lösningen är inget alternativ. Halmstads kommun måste fortsätta att utvecklas till en attraktiv plats att bo, verka, vistas och leva på. De strukturer som byggs idag kommer att finnas kvar även i framtiden, men hur de kommer att nyttjas är svårt att veta. Flexibilitet utgör ledord i planeringen av transportsystemet och hänsyn bör tas till att nya typer av fordon och drivmedel kan tillkomma. Dessa kommer att ta plats i systemet och introduktionen av dem kan gå mycket fort.

Planer med fyrstegsprincipen och smart teknik för kostnadseffektiva lösningar

Fyrstegsprincipen är framtagen av Trafikverket och bygger på tanken att hitta kostnadseffektiva lösningar på problemen och bristerna i transportsystemet. Att hantera brister i transportsystemet med hjälp av fyrstegsprincipen ökar möjligheterna att uppnå kostnadseffektivitet. Principer och tankegångar hämtade från fyrstegsprincipen ska också användas i planeringen av det kommunala vägnätet. Modellen bygger på fyra steg: *Tänk om, Optimera, Bygg om* och *Bygg nytt.* Första steget, *Tänk om,* innebär åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt påverka valet av färdsätt. Steg två, *Optimera,* innebär åtgärder för att mer resurseffektivt nyttja den redan befintliga infrastrukturen. Tredje steget, *Bygg om,* innebär begränsade ombyggnationer på befintliga strukturer. Sista steget, *Bygg nytt,* innebär nyinvesteringar och större ombyggnationer.

Trafikverkets fyrstegsprincip

1. TÄNK OM
2. OPTIMERA
3. BYGG OM
4. BYGG NYTT

I fyrstegsprincipen bör perspektivet ligga på innovativa och smarta lösningar på brister och behov. Halmstad ska vara en innovativ kommun som använder smarta lösningar för att begränsa klimatpåverkan. Detta gäller även för

utformningen av kommunens transportsystem. Smarta och innovativa lösningar kan innebära kostnadseffektiva lösningar. Effektivisering med hjälp av smart teknik kan ske i olika planeringsskeden, t.ex. drift, underhåll, optimering och nyinvestering. Det finns behov av att våga pröva nya lösningar, inte minst digitala sådana.

Miljöanpassade fordon och drivmedel

Kommunen behöver arbeta för att skapa förutsättningar för införandet av fordon samt drivmedel med en minskad miljöpåverkan. Teknikutveckling sker hela tiden och den tydligaste trenden just nu är elektrifiering av fordonsflottan. Kommunen behöver fortsätta underlätta för att användningen av elbilar ökar och ett sätt att göra detta är att bevaka utbyggnaden av laddplatser i planeringen. Detta görs till exempel genom att underlätta för marknadsaktörer som vill bygga och driva såväl normal- som snabbladdningsstationer. Största delen av laddning av elbilar sker vid hemmet och i planering av och vid nybyggnation av flerbostadshus bör denna aspekt finnas med.

Kommunen kan ta en stödjande roll i relationen till fastighetsägare och förvaltare av flerbostadshus om hur de ska gå tillväga för att installera laddplatser vid bostaden. Att laddning sker under natten är fördelaktigt utifrån ett elförbrukningsperspektiv. Att ha kapacitet i elnätet för ett ökat antal elbilar är en förutsättning för att detta drivmedel ska kunna slå igenom på bred front.

Kommunen har rådighet över arbetsplatser kopplade till den egna verksamheten och på parkeringsplatser i egen regi. Här kan kommunen själv investera i infrastruktur för laddning. Kommunen har även ett verktyg i den egna fordonsflottan. Genom att styra mot ett visst bränsle kan kommunen bidra till att volymerna på efterfrågan för marknadsaktörer ökar. Därmed kan också tillgängligheten till detta bränsle öka för allmänheten.

Vilket drivmedel som bussarna använder påverkar också luftkvalitet och bullernivåer i Halmstad. Kommunen bör här vara förutsättningskapande för Region Hallands val i frågan och finns viljan är det tänkbart att kommunen kan användas som testbädd för nya typer av fordon och bränsle.

Gynna de hållbara, yteffektiva och aktiva transporterna

Till de hållbara, yteffektiva och aktiva transporterna räknas här gång, cykel och kollektivtrafik. Resonemangen här är tydligt kopplade till utmaningen *En växande kommun där fler ska använda samma system.*

Resvanor behöver brytas

Första steget i Trafikverkets fyrstegsprincip innebär att genomföra åtgärder som påverkar behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt. Målsättning är att främja hållbara transporter genom att påverka och bidra till att människor förändrar sina resvanor och attityder för att på så vis påverka resan innan den har börjat. För att omställningen till ett hållbart samhälle ska vara möjlig räcker det inte enbart med infrastrukturåtgärder, utan dessa kan behöva kompletteras med åtgärder som påverkar vårt resebeteende och val av färdsätt. Denna användning av beteendepåverkande åtgärder kan ses som ett kostnadseffektivt komplement till infrastruktursatsningar och tekniska lösningar. Att resa hållbart innebär dessutom ofta också att viss fysisk aktivitet ingår, vilket i sin tur kan ha positiv inverkan på folkhälsan.

Att arbeta med att stimulera för en ökad andel hållbart resande kan handla om att få invånare och företag att prova på att resa hållbart och

utnyttja det system som redan finns tillgängligt. Kommunen har också en möjlighet att stimulera och underlätta för hållbara resor som är kopplat till den egna organisationen, det vill säga gods knutet till den egna verksamheten, resor i tjänsten samt de anställdas arbetsresor.

Förbättra för de gående

Att förbättra för gångtrafikanter bidrar positivt till upplevelsen av stadskärnan, staden och kommunen då gång är mer än bara ett trafikslag. Att hantera gång som eget transportslag belyser vikten av att de gående ska kunna förflytta sig på ett tryggt och säkert sätt i kommunen. Att förbättra förutsättningarna för de gående innebär även att attraktiviteten för cyklister och kollektivtrafikresenärer ökar då dessa resor påbörjas eller slutar med en gångresa. Trygga, tillgängliga och trafiksäkra gångvägar och stråk som bjuder in till rörelse är viktigt att arbeta vidare med. I en levande stad är gångtrafikanter ett självklart inslag. I den strategiska planeringen för gående bör gångvägar planeras där människor naturligt rör sig, i belysta områden med god siktbarhet och befolkade centrum.

Syftet med en gångresa kan variera, men sammanfattat är det ofta korta sträckor det rör sig om. Planeringen behöver fokuseras mot att en gångresa kan ha flera olika syften, där gång som transport är ett syfte och gång för rekreation ett annat.

Kommunen arbetar aktivt och fortlöpande med att trafiksäkra för de gående, och detta arbete ska fortsätta. Där större flöden av gångtrafikanter korsar större vägar ska kvalitetskraven på övergångställena/passagerna vara högt ställda och hastigheten på övrig trafik vara låg. I staden finns många barriärer för de gående och kommunen behöver arbeta aktivt med att minska barriäreffekterna.

Fortsätt utveckla Halmstad till en cykelkommun

Cykel är ett eget trafikslag och utgör en naturlig del av transportsystemet. Cykel behöver en egen struktur och förutsättningarna för att arbetspendla med cykel har på senare år förbättrats.

Även förutsättningarna för att turista med cykel i kommunen har förstärkt i och med Kattegattleden. Genhet, separering och prioritering i gaturummet är avgörande för cykelns attraktivitet. Cykeln som trafikslag är också mer beroende av en helhetssyn än andra transportslag.

Planera för ökad cykling

Elcykel har fått brett genomslag på senare år. Cykling har därmed blivit ett alternativ för fler och har inneburit att längre sträckor blivit cykelbara. Hastigheten för cyklister har också ökat och trafiksäkerheten på cykelbanorna bör fortsatt vara i fokus. Cykelresan kan ha flera syften och det är viktigt att det finns kapacitet för såväl snabb arbetspendling som för cykelresor med rekreationssyften.

Att elcykeln slagit igenom innebär att cykling på det regionala och statliga vägnätet ökat i betydelse och blivit ett alternativ för fler. Cykelkopplingar mellan och inom orter på landsbygden, servicesamhällen och bostadsorter samt tätorter med cykelavstånd in till Halmstads tätort bör vara i fokus när investeringar planeras. Även belysning av cykelvägar är en viktig faktor att arbeta med då cykelvägar på det regionala vägnätet ofta går parallellt med de regionala vägarna, det vill säga vägar med tung trafik i hög hastighet.

Cykelparkering är något som måste få ta större plats i planeringen. Behovet av cykelparkeringar ökar hela tiden och det finns exempel runt om i staden där det etappvis skett utbyggnad av befintliga cykelparkeringar för att öka kapaciteten.

Stärk de kollektiva resalternativen

De kollektiva resmöjligheterna i kommunen består av stadsbuss, regionbuss och tåg. Även flyg, färja och samåkning kan ses som ett kollektivt färdmedel, men i denna del fokuseras på just de förstnämnda trafikslagen.

Busstrafik

I takt med att trafikflödena ökar så ökar också bussens behov av prioriterad framkomlighet. Bussen behöver bli mer konkurrenskraftig gentemot bilen och de köbildningar som börjar bli synliga i högtrafik påverkar också bussen då denna står i samma köer. Det finns en potential att flytta över resenärer från bil till kollektivtrafiken, men då måste restiden sänkas (i förhållande till bilen), framkomligheten öka och utbudet anpassas efter individen.

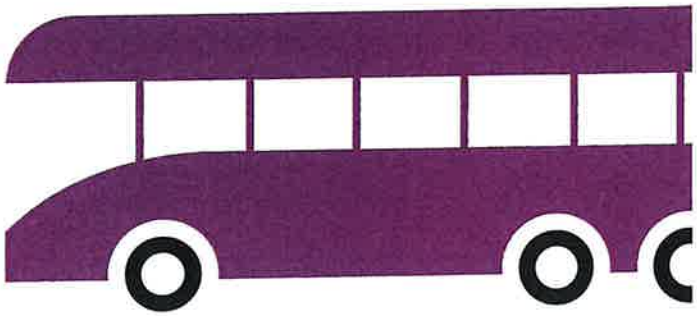
Många äldre och i vissa fall även personer med funktionsvariationer är beroende av kollektivtrafik för att kunna ha tillgång till samhället, särskilt om bilen inte är ett alternativ. Att resa med kollektivtrafiken är mer än att bara att åka med bussen. Resan består av flera sekvenser, till exempel att planera resan, läsa tidtabell och kliva på bussen och ta sig till busshållplatsen. Alla dessa aktiviteter är en del av reskedjan och begreppet "hela resan-perspektivet" inkluderar alla dessa delar. Planering av kollektivtrafiken ska ske med ett hela resan-perspektiv.

Hållplatsutbyggnaden har systematiserats och medel finns numer i såväl regional plan som i den kommunala budgeten för detta ändamål. Behoven är dock fortsatt stora. Hållplatsutbyggnaden behöver fortlöpa, växlas upp och förstärkas.

Stadsbuss

På senare år har en justering av linjenätet för stadsbusstrafiken skett, och inriktningen på arbetet har varit att antalet linjevarianter ska minska och att linjerna skulle renodlas, rätas upp och förenklas. Turutökningar har främst skett i de starka stråken med flest resenärer. För att ytterligare kunna utveckla stadsbusstrafiken och skapa en kapacitetsstark busstrafik som är anpassad till den allt större och tätare staden behövs ett bra turutbud på flertalet av linjerna, sänkt restid och en tydligare prioritering i gaturummet.

Att fokus för stadsbusstrafikens utveckling de senaste åren legat på att sänka restiden har fått till följd att avståndet till hållplats har ökat då dessa glesats ut. För vissa resenärsgrupper har detta inneburit att systemet blivit mindre tillgängligt. Det sociala perspektivet kan behöva stärkas i kommande planering. Resbehoven behöver



tillgodoses för alla grupper. Som ett komplement till den snabba och effektiva busstrafiken avsedd för arbetspendling kan ett mer yttäckande och nära system behöva utvecklas. Närhet mellan hem och hållplats kan också bidra till att upplevelsen av trygghet ökar.

Regionbuss

Resan med regionbuss behöver även den utvecklas och restiden förkortas. Störst potential till att snabba upp restiden med regionbussarna finns inom tätorterna. Dels inom tätorterna längs med linjerna men framförallt resan in mot centrum. En knäckfråga här är närhet kontra snabbhet.

Regionbusstrafiken har också den utvecklats på senare år, och i stråken har linjevarianter renodlats och resan snabbats upp då antalet hållplatser längs med linjen minskat. Utvecklingen bör fortsätta med samma inriktning. Att sänka restiden och öka komforten, turutbudet, enkelheten och pålitligheten är faktorer att arbeta vidare med.

För att hela Halmstads kommun ska vara en attraktiv plats att bo på, och för att fler invånare ska få möjlighet att välja bostadsort, är det viktigt att också busstrafiken utökas till våra olika orter runt om i hela kommunen.

Tåg
Tågtrafik är ett tidseffektivt och bekvämt sätt att resa på. Genom att förkorta restiden kan arbetsmarknader vidgas. Utbyggnad av Halmstad resecentrum är här en viktig del. Samtidigt finns det en potential i att förstärka det hållbara resandet från tätorter utanför Halmstads centralort och koppla upp dessa ytterligare mot omlandet, både mot Halmstad och andra centralorter längs med Västkustbanan. Kommunen planerar för nya tågstationer i Getinge och Trönninge. Sedan tidigare finns även Åled utpekad för en stationsetablering, men detta är avhängigt Region Hallands långsiktiga inriktning för Halmstad-Nässjö järnväg. Planering för att införa tågtrafik på Markarydsbanan pågår.

Hållbar samhällsutveckling med en hållbar biltrafik

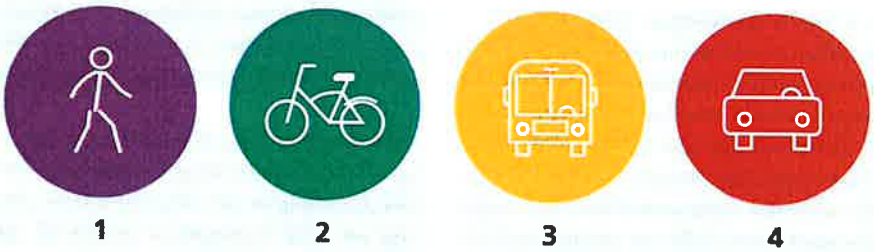
Resonemangen i detta avsnitt är tydligt kopplade till utmaningen *Transportsystemet kan bromsa utbyggnadstakten.*

Samhällsplaneringen en viktig faktor

Transportsystemet är sammanlänkat med samhällsplaneringen och de olika trafikslagen samspelar i hög grad. Hur vi utformar samhället påverkar valet av resor. Ett nytt bostadsområde kan generera effekter långt utanför det enskilda planområdet och inte sällan är det en korsningspunkt eller en redan kritisk flaskhals som påverkas. Därför bör utgångspunkten fortsatt vara att planera transportsystemet utifrån ett helhetsperspektiv och att ingångsvärden i denna planering bör vara målbaserad snarare än prognosbaserad. Alla transportslag ska samsas på samma begränsade yta, vilket också gör det breddade systemperspektivet nödvändigt. Det hållbara resandet ska prioriteras och följa som en röd tråd från *Plan för Transportsystemet* ner till genomförande.

Ett transportsnålt samhälle innebär bland annat att bebyggelsen är tät och funktionsblandad; daglig service ska finnas i närheten av bostadsområdet, avstånden ska vara korta och de hållbara färdsätten de smidigaste. Lösningar för de respektive transportslagen i utformningsskedet bör bygga på tanken att det ska vara lätt att göra rätt. I såväl detaljplan som bygglov finns stora möjligheter att styra mot de hållbara färdsätten. I detta planeringsstadie bestäms bland annat utformning samt hur och på vilken yta de olika transportslagen ska samspela. Möjligheterna att bo i området utan bil påverkas bland annat av vilken service som finns i närområdet, standard på och närhet till cykelparkeringar, tillgång till bil- och cykelpool och möjlighet att ta emot leveranser.

Prioriteringsordning mellan färdslag



Viktiga faktorer som kan komma att påverka valet av färdsätt är upplevelsen av trygghet samt hur tillgängligt det är. Därför är det viktigt att beakta dessa faktorer i det tidiga planeringsskedet. Genom en väl genomtänkt planering kan det rätta valet också bli det lätta och självklara valet.

Ett transportsystem för alla

Trygghet är ett komplext begrepp då det handlar om den enskilda individens upplevelse. Otrygghet kan påverka människors vardag och även påverka valet av färdsätt om vissa alternativ inte upplevs som säkra och trygga. Trygghet och tillgänglighet i transportsystemet är en viktig faktor som kommunen ska ha med i planeringen. Även barn och ungas möjlighet att fritt kunna röra sig i sitt närområde ska vägas in i planeringen av attraktiva boendemiljöer. Genom att planera för ett sammanhängande system med gång- och cykelbana mellan hem, skola och andra platser som unga vistas på så skapas förutsättningar för denna grupp att fritt förflytta sig i kommunen. Att etablera hållbara resvanor som ung kan innebära att resvanorna även tas med in i vuxenlivet. Barnrättslagen började gälla 2020 och därmed blev detta perspektiv tydligare. Satsningar med fokus på barn och ungas möjlighet till trygga och säkra förflyttningar leder också till att kommunen upplevs som en attraktiv boendekommun.

Transportsystemet ska vara jämställt, vilket innebär att det ska utformas på ett sätt som tillgodoser både kvinnors och mäns transportbehov. I Halmstad, likt övriga Sverige, reser kvinnor i större grad hållbart än män. Gruppen äldre invånare blir större och ett tillgängligt transportsystem är en förutsättning för att vissa grupper ska kunna använda det. Brister i tillgänglighet får störst konsekvenser för resenärer som går, cyklar eller åker kollektivt. Hur vi utformar transportsystemet spelar stor roll för hur tillgängligt det blir för personer med olika funktionsvariationer. Att planera för de svagaste trafikantgrupperna innebär att nyttan ökar för alla.

En hållbar biltrafik med tillräckligt god framkomlighet

Det finns inte en universallösning för allas resbehov. I delar av kommunen med långa avstånd och mindre utvecklad kollektivtrafik kommer bilen, och även eget ägande av bilen, fortsättningsvis vara en förutsättning för förflyttning inom och till/från kommunen. Biltrafiken är en viktig del av kommunens transportsystem och för många människor också en förutsättning att kunna förflytta sig. För att åstadkomma en hållbar trafikutveckling som är effektiv och fungerande behöver dock bilens roll förändras, bilresorna sorteras och resvanorna bli annorlunda.

Redan idag finns problem med trängsel, luftkvalitet, buller och barriäreffekter. Förbättrad luftkvalitet och minskat buller sker bland annat genom teknikutveckling, men det löser inte trängselproblematiken eller barriäreffekterna av biltrafiken. Oavsett vilket bränsle bilen går på så tar den plats i gaturummet.

Rätt fart i staden och en tydlig hierarki

Halmstads kommun var en av de första kommunerna i Sverige att implementera Trafikverkets riktlinjer *Rätt fart i staden.* Riktlinjerna bygger på principen att anpassa trafiksystemet till stadens förutsättningar istället för det omvända. Detta arbete ska fortsätta, och klassificering av gaturummen utifrån funktion, karaktär och utformning samt hur den bör förhålla sig till den omgivande bebyggelsestrukturen ska ligga som grund i kommunens fysiska planering. Biltrafiken ska erbjudas god framkomlighet där det är önskvärt och begränsad framkomlighet där andra kvalitéer önskas. Blåljusorganisationens framkomlighet är viktiga bitar att ha med i detta arbete.

Kommande utbyggnad av vägnätet

Trimning av vägnätet har skett under senare år. Som en del av grunduppdraget pågår en kontinuerlig trimning och optimering av gatunätet. Detta ligger i linje med steg två i fyrstegsprincipen, optimering av vägnätet genom mindre ombyggnader och smärre åtgärder. Därutöver finns behov av nya väglänkar för att avlasta gator med stora trafikflöden redan idag och för att möjliggöra en omprioritering av gaturummen. I detta sammanhang ingår ytterligare en förbindelse

tvärs Nissan. I del 2 av *Plan för Transportsystemet, Transportplan 2050,* beskrivs dessa länkar mer ingående utifrån syfte och tänkt funktion i systemet.

Som tidigare nämnts tyder mycket på att det finns en inducerad trafikefterfrågan i centrala Halmstad. Detta innebär i princip att om ny kapacitet tillförs systemet så kommer biltrafiken att öka. Bilen blir mer konkurrenskraftig gentemot de andra trafikslagen. Kapaciteten i vägnätet kan komma att behöva utökas och det blir viktigt att styra den tillkommande kapaciteten i önskvärd riktning.

Bilparkering ett sätt att styra
Det finns fortsatt god tillgång till parkering i Halmstads stadskärna eller i anslutning till den. Bilparkering är ett viktigt verktyg som kommunen har rådighet över. Tillgång till parkering och prissättning av densamma är viktiga bitar i hur konkurrenskraftigt bilägandet och bilkörandet upplevs gentemot andra färdsätt. Att aktivt arbeta med bilparkering som ett verktyg för att styra resvanor och beteenden är avgörande för hur framgångsrik kommunen blir på att bygga ett transportsystem för den allt större staden. Prissättning och reglering spelar stor roll för efterfrågan på parkering och då också hur mycket biltrafik det blir till en viss plats. Att styra med prissättningen är också ett sätt att garantera plats för de som behöver den mest. Kommunen måste kunna erbjuda besökare av stadskärnan god tillgänglighet i parkeringshus för att undvika söktrafik på gator i stadens centrala delar.

Ökad tillgänglighet för näringslivet

Resonemangen nedan är tydligt kopplade till utmaningen *Stärk tillgängligheten för näringslivet.*

Tillgänglighet, kompetensförsörjning och vidgade arbetsmarknader

Tåg
Utifrån perspektivet kompetensförsörjning och vidgade arbetsmarknader är det viktigt att arbeta för att sänka restiden för persontågstrafiken på Västkustbanan. Genom att sänka restiden kan utbytet utökas med Göteborgsregionen och Öresundsregionen. Det måste finnas tillräckligt med kapacitet på Västkustbanan för att kunna hantera tåg med olika snabbhet och syften. Kopplingarna österut är även viktiga att arbeta för, där såväl Markarydsbanan som Halmstad-Nässjö järnväg skapar tillgänglighet till och från Halmstad. En förutsättning för att lyckas är samplanering och dialog med såväl Trafikverket som Region Halland.

Resecentrum fyller en viktig funktion, och att erbjuda ett kapacitetsstarkt, attraktivt, tryggt och tillgängligt resecentrum är en pusselbit i att koppla upp sig mot omvärlden. Att arbetspendla längre sträckor kan bli mer attraktivt om det är promenadavstånd mellan tågstation och arbetsplats. Att vika mark för kunskapsintensiva företag vid resecentrum kan öka upptagningsområdet för efterfrågad kompetens.

Flyg
Flygplatsen i Halmstad drivs och ägs av Halmstads kommun sedan 2006. Boende och verksamheter i Halmstad har mycket goda möjligheter att resa med flyg. Flygplatsen erbjuder bland annat linjetrafik till och från Stockholm och även en viss chartertrafik. För sträckan Halmstad–Stockholm möjliggör flygplatsen en resa över dagen utan allt för stor uppoffring. Det går att åka tåg till Stockholm över dagen, men resan tar lång tid vilket gör att det inte tilltalar ett större flöde av resenärer. Landvetter och Kastrup är flygplatser i närheten som erbjuder ett större utbud av flygdestinationer. Flyget är ett energikrävande transportslag med negativ klimatpåverkan. Halmstad City Airport har arbetat aktivt med att minska miljöpåverkan genom att bland annat erbjuda operatörer bränsle med inblandning av biobränsle. I flygbranschen pågår en teknikutveckling och mindre eldrivna flyg finns numer som försöksprojekt.

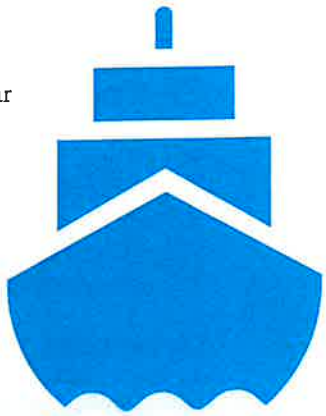
Flygplatsen används också av samhällsnyttiga flyg i form av samhällsskydd och beredskap samt sjukvård och försvar. Sveriges enda luftvärnsregemente Lv6 ligger i Halmstad och för denna verksamhet är flygplatsen en förutsättning. I juni 2020 fattade Kommunfullmäktige beslutet om att Halmstads kommun fortsatt ska bedriva flygplatsverksamhet.

Godstrafik på järnväg och väg
Halmstad har goda kopplingar till omvärlden genom såväl järnvägssystemet som vägsystemet. Västkuststråket är ett centralt transportstråk för näringslivets transporter i Sverige och en stor del av den svenska importen och exporten passerar det. Stråket utgörs av såväl Västkustbanan som E6 och här går de största godsflödena. Godsflödena på de övriga två järnvägarna i kommunen är också viktiga för godsets framkomlighet, men flödena är mindre jämfört med Västkustbanan. Dessa banor kan även fylla en funktion som omledning av godstrafiken vid störning på bland annat Västkustbanan och Godsspåret genom Skåne. Vid sidan av Västkuststråket har även väg 25 samt väg 26 betydande flöden av godstrafik. Kommunen har rådighet över anslutningsvägar och industrispår, och dessa delar bör fortsatt utvecklas för att skapa en god helhet.

Markplanering är därmed en viktig faktor för hur effektivt systemet blir. Företag med stora godsflöden behöver placeras på lämplig mark för att med enkelhet kunna ta del av systemet. Det ska finnas möjlighet att styra godsflöden ut mot det övergripande vägnätet och framförallt mot järnvägsnätet utan allt för stor påverkan på miljön och/eller kommunens boendeattraktivitet.

I takt med att kommunen växer blir transporter i den mindre skalan, det vill säga transporternas sista mil, allt viktigare att arbeta aktivt med. Detta inte minst i kommunens centrala delar där gaturummet inte är utformat för större leveransfordon. Trafiksäkerhetsaspekter och ett växande invånarantal driver på behovet av samordning. En ökad mängd leveranser kopplat till e-handel är också viktigt att ha med i detta perspektiv. Kommunen har sedan många år arbetat med att samordna sina egen varuleveranser för att effektivisera flödena.

Sjöfart
Hamnen i Halmstad ingår i koncernen Hallands Hamnar AB som sedan 2012 är ett gemensamt hamnbolag för Varberg och Halmstad. Den har ett attraktivt läge mellan Oslo och Hamburg samt en strategiskt god placering i Öresundsregionen. Hallands Hamnar Halmstad är en fullservicehamn som under de senaste åren har moderniserats och utvecklats betydligt. Hamnen är Sveriges största recyclinghamn, en av de större hamnarna för stål-metaller och en stor importhamn för bilar. Containerverksamheten är betydande och en viktig logistikfördel för det regionala näringslivet. Under de senaste åren har ett arbete pågått med att klimatanpassa hamnen genom en marknivåhöjning. Dessutom bygger och planerar kommunen för Södra infarten som ökar hamnens koppling till E6 och väg 15.



Det finns även planer på förbättringar i form av längre kajer och en djupare farled vilket skulle medge anlöp med större fartyg i den så kallade Oceanhamnen. I och med Stena Lines återkomst i februari 2020 blev hamnen återigen en brohamn. På färjelinjen Halmstad–Grenå utgörs merparten av fordonen ombord av lastbilar, och genom färjeförbindelsen växlas nyttan av Södra infarten upp. Det finns fortsatta behov av utveckling av järnvägsinfrastrukturen till hamnen för att skapa effektiva järnvägskopplingar.

Hamnen ligger centralt, och genom den stadsutveckling som pågår kommer staden allt närmre hamnens verksamhet, vilket gör det tänkbart att hamnen på lång sikt kommer att behöva lämna hamnområdet längs Nissan. Platsbristen i hamnen kan medföra att omlastning mellan väg och järnväg kan behöva ske utanför hamnens område.

Att stärka Halmstad som destination

Som en del av destinationsutveckling är

tillgänglighet till platser en viktig del. Färjeförbindelsen mellan Halmstad och Grenå är ett exempel på hur destinationen kan stärkas. Färjan blir en del av kommunens transportsystem och därmed stärks tillgängligheten till kommunen, vilket kan bidra positivt till besöksnäringen i kommunen och regionen. Då Halmstad är en sommardestination som omges av vatten kan det vara intressant att utveckla ytterligare möjligheter att resa med båt, fast i en mindre skala och under sommarhalvåret.

Att fortsätta utveckla och möjliggöra för cykelturism i kommunen är ytterligare en åtgärd som kan stärka destinationen Halmstad och Halland. Kattegattleden går längs med Västkusten och numer ligger fokus på att driva leden som ett besöksnäringsprojekt snarare än som ett infrastrukturprojekt. Utöver Kattegattleden finns Cykelspåret/Hallands inland, Banvallsleden och Hylteslingan. Utveckling av dessa leder sker tillsammans med Region Halland och Trafikverket då delar av dem inte utgör kommunens vägnät. Utöver de stora cykellederna finns kortare alternativ i form av de lokala cykellederna Laxaleden och Tylösandsleden.

Att paketera besöksmål och utveckla rutter i kommunen, kanske även tillsammans med grannkommunerna, är ett annat sätt att stärka besöksnäringen. Här kan kollektivtrafiken fylla en viktig funktion, främst under sommarmånaderna. Även här krävs dialog med Region Halland som är kollektivtrafikmyndighet i länet.

Stärk Halmstad i regionen

Resonemangen nedan är tydligt kopplade till utmaningen Halmstad – en del av tillväxtregionen Halland.

Samverkan och samplanering

Transportsystemet består av flera delar, där det statliga och enskilda vägnätet är viktiga bitar att arbeta med. Då kommunen inte har rådig-het över det statliga vägnätet och inte heller över järnvägarna är det viktigt med fortsatt samverkan med såväl Trafikverket som Region Halland. Investeringar här är tydligt kopplade till den nationella och den regionala infrastrukturplanen och därmed också till kommande påverkansarbete.

Halmstads placering i en region där i princip alla de halländska kommunerna växer innebär att funktionen som residensstad inte är lika tydlig som för andra städer i samma storlek. Det finns ett behov av att tydliggöra brister, behov och åtgärder i transportsystemet som bidrar till fortsatt utveckling och tillväxt av Halmstad.

Sedan 2012, då Lag om kollektivtrafik trädde ikraft, är Region Halland kollektivtrafikmyndighet och ensam ägare med budget- och utvecklingsansvar för kollektivtrafiken i Halland. Detta innebär att kommunens roll och mandat för utvecklingen av kollektivtrafiken i kommunen har förändrats. För att bebyggelseplanering och kollektivtrafikutveckling ska gå i takt behövs ett långsiktigt, ökat samarbete mellan den lokala och regionala nivån.

För det enskilda vägnätet finns behov av att se över om nyttan är större än enbart enskild. Främst gäller detta vägar som är viktiga för gång, cykel och kollektivtrafik i orter där kommunalt huvudmannaskap inte råder. Här kan det finnas behov av att se över huvudmannaskapet på viktiga väglänkar för att kommunen ska kunna styra och utveckla i önskvärd riktning.

Del 2: Transportplan mot 2050

Plan för Transportsystemet består av två delar: del 1, *Transportstrategi mot 2050*, samt del 2, *Transportplan mot 2050*.

Denna första del av *Plan för Transportsystemet, Transportstrategi mot 2050*, identifierar dagens och framtidens utmaningar för transportsystemet i Halmstad. Här förs övergripande resonemang om hur de identifierade utmaningarna ska mötas.

I del 2, *Transportplan mot 2050*, fördjupas resonemangen, de blir mer detaljerade och geografiska genom planeringsinriktningar som beskriver utvecklingen per transportslag. Här specificeras vilken typ av åtgärd som rekommenderas och/eller om fortsatt utredning krävs för att beslut om genomförande ska kunna fattas.

Underlag

- Aktualitetsöversyn av framtidsplan 2030, Halmstads kommun 2018
- Barnombudsmannen.se – Barnrättslagen
- Boverket.se – Ekosystemtjänster
- Boverket.se – Parkering – ett effektivt verktyg för hållbar stadsutveckling
- Cykelplan 2017, Halmstads kommun 2017
- Effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter – en nationell godstransportstrategi, Regeringskansliet 2018
- Extra.lansstyrelsen.se – Nationell-emissionsdatabas
- Fn.se/glokalasverige
- Fossilfritt-sverige.se/utmaningar/transportutmaningen
- Framtidsbild 2030 – strategisk översiktsplan för Halmstads kommun, Halmstads kommun 2015
- Halmstad.se
- Handlingsprogram för Hållbara transporter 2030, Halmstads kommun 2012
- Näringslivets transporter i Halland – nuläge och framtidsutblick, Region Halland 2016
- Omvärldsanalys för Halmstads kommun, Kairos Future 2019
- Regeringen.se/artiklar/2019/03/ – Ett jämställt transportsystem
- Regional cykelplan för Halland 2015–2025, Region Halland 2015
- Regional Infrastrukturplan 2018–2029, Region Halland 2017
- Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2016-2019, Region Halland 2016
- Resvaneundersökning 2018 Halmstad, Koucky & Partners 2018
- Rätt fart i staden – hastighetsnivåer för en attraktiv stad, SKL och Trafikverket 2008
- Strategisk plan 2019–2023, Halmstads kommun 2019
- Styrmedelsbiblioteket – Verktyg för gods i tätort, SKL 2015
- Trafiksäkerhetsplan, Halmstad kommun 2015
- Trafikverket.se
- Transportstyrelsen.se – Strada uttagswebb
- Vgregion.se – forskning, fysisk aktivitet och stress

Halmstads kommun
Box 153, 301 05 Halmstad
035-13 70 00, direkt@halmstad.se
www.halmstad.se