

Regionstyrelsens tillväxtutskott 2024-10-22

# Trafikförsörjningsprogram – Lägesbild för måluppfyllnad och behov av målrevidering.

# Bakgrund

- Revideringsarbetet för Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2021-2025 påbörjades under våren 2023 och beräknas pågå till juni 2026.
- Inom ramen för revideringen kommer förvaltningen bland annat att göra en översyn av programmets mål.
- Översynen görs mot bakgrund av att ett flertal omvärldsfaktorer riskerar att påverka måluppfyllnaden negativt
  - Kostnadsökningar.
  - Infrastruktursatsningar med senarelagt färdigställande.
  - Förändrade resvanor/resmönster efter pandemin.
  - Ökat distansarbete.
- Inom ramen för översynen görs även en sammanställning av hur lägesbilden för måluppfyllnaden ser ut.

# Trafikförsörjningsprogrammets mål

- Långsiktigt mål – ”Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling”
  - Kollektivtrafikens marknadsandel av totalt resande ska vara minst 30% år 2030.
  - Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring.
  - Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod.
  - Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen.
  - Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025.
  - Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025.
  - Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker.
- Kortsiktigt mål– ”Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt”
  - Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk.
  - Högst 0,8 som restidskvot för tåg.
  - Resandeökning delmål.
  - Nöjd kund.
  - Nöjd invånare.

- Uppfyllnad av målet: "Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring".
  - I relativa tal har Halland haft den högsta nettoinflyttningen i Sverige under 2000-talet och i faktiska tal den fjärde högsta.
  - Under 2023 hade Halland ett positivt inrikes flyttnetto på 529, vilket är den femte högsta nivån i riket. I förhållande till folkmängd är det den fjärde högsta nivån.
  - Flyttnettot har minskat i Halland under de senaste åren, vilket det också gjort i de flesta andra regioner.
  - Halland är fortsatt en av landets mest attraktiva boenderegioner, även om regionens relativa position har försämrats något de senaste åren.

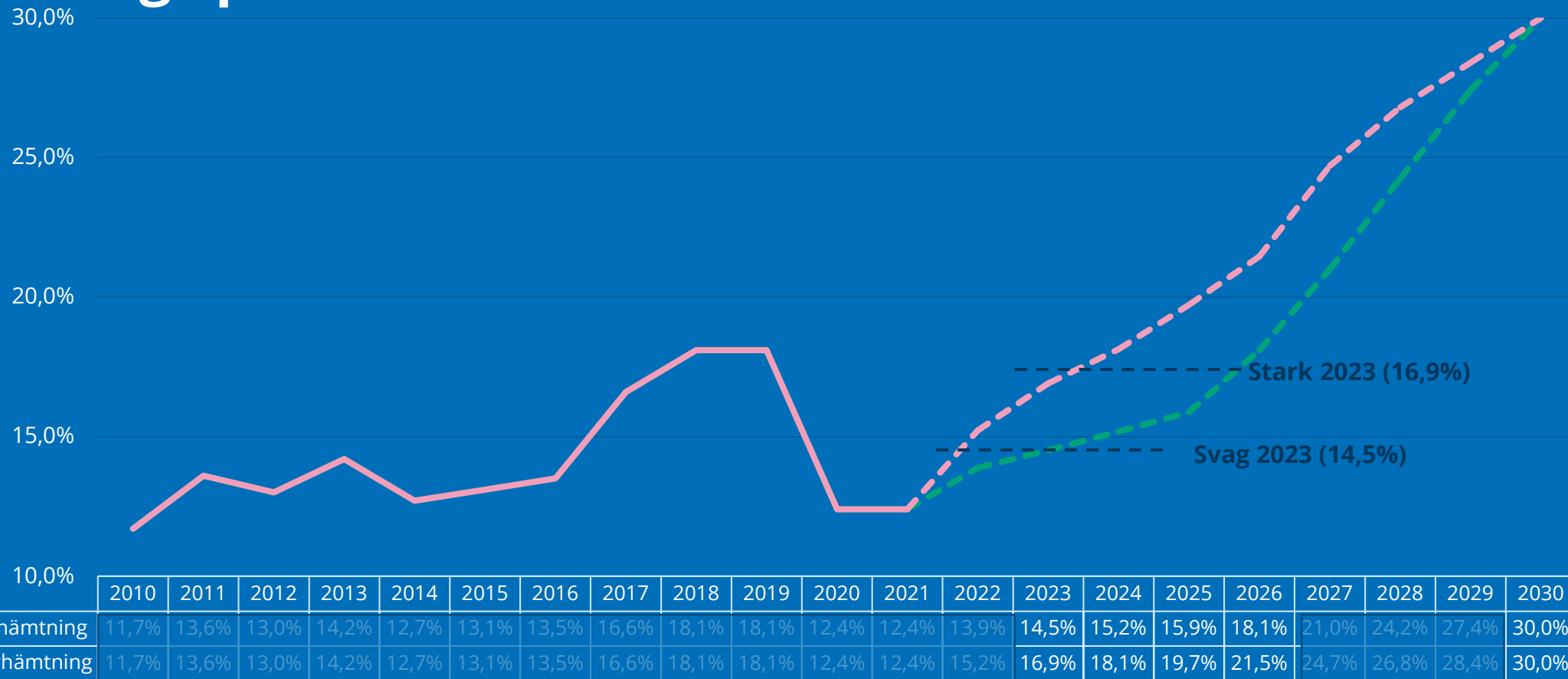
# Lägesbild måluppfyllnad

Nyckeltal	2023	2022	2021	2020	2019
Marknadsandel (%)	16,2	15,8	12,4	12,4	18,1
Resandeökning (milj antal resor)	18,7	18,1	11,2	12,1	20,0
Nöjdhet kund (%)	62,4	59,5	55,0	61,5	59,6
Nöjdhet invånare (%)	54,1	51,0	48,9	53,5	51,5
Självfinansieringsgrad (%)	51,9	52,9	37,4	33,4	55,9
Fossilfria bränslen (%)	99,5	99,5	99,5	99,5	99,5
Upplevelse av trygghet (%)	26,1% instämmer delvis, 29,1% instämmer helt	24,4% instämmer delvis, 27,7% instämmer helt	22,8% instämmer delvis, 22,7% instämmer helt	23,7% instämmer delvis, 26,5% instämmer helt	26,1% instämmer delvis, 29,4% instämmer helt
Restidskvot för busstrafik	1,3-1,5 i stora stråk, 1,4 – 1,6 i tätorter	1,3-1,5 i stora stråk, 1,4 – 1,6 i tätorter	1,3-1,5 i stora stråk, 1,4 – 1,6 i tätorter	1,3-1,5 i stora stråk, 1,4 – 1,6 i tätorter	1,3-1,5 i stora stråk, 1,4 – 1,6 i tätorter
Restidskvot för tåg	0,7 – 0,9 i huvudorter	0,7 – 0,9 i huvudorter	0,7 – 0,9 i huvudorter	0,7 – 0,9 i huvudorter	0,7 – 0,9 i huvudorter
Tillgänglighetsanpassning hållplatslägen/bytespunkter	526/890	504/890	ej inventerat	ej inventerat	ej inventerat

# Mål om marknadsandel

- 18,1 % år 2019. 16,2% år 2023 → Marknadsandelen har inte lyckats återhämta sig till 2019 års nivåer.
- Måluppfyllnaden bedöms påverkas av framförallt ändrade resvanor, ökat distansarbete för vissa grupper och infrastruktursatsningar med senarelagt färdigställande
- Flera planerade projekt har förskjutits i tid och kommer istället färdigställas bortom eller nära inpå 2030:
  - Västlänken – Tänkt att stå klar 2026. Troligt färdigställande år 2030.
  - Lekarekulle förbigångsspår – Region Halland har tryckt på för att förbigångsspåret ska stå klart i samband med att Västlänken tas i bruk. Trafikverkets tidplan anger färdigställande 2028-2031.
  - Värö station – Enligt avsiktsförklaring från 2021 var intentionen att den nya stationen ska kunna tas i bruk och trafikeras snarast efter att dubbelspår Varberg, Västlänken, och förbigångsspår Lekarekulle färdigställts. Värö station beräknas färdigställas 2030-2031.
  - ERTMS - Införs på olika bandelar i Halland mellan åren 2028 - 2032.

# Övergripande mål – 30% marknadsandel år 2030



- Marknadsandel når i november 2023 16,4%
- Antalet resor ackumulerat rullande 12 månader når 19,2 miljoner under oktober.

# Mål om självfinansiering

- 55,9 % år 2019. 51,9% år 2023 → Självfinansieringsgraden har inte återhämtat sig till 2019 års nivåer. 2023 års nivå är dessutom en tillbakagång från 2022 års siffra på 52,9%.
- Även detta mål påverkas negativt av förändrade resmönster efter pandemin och ökat distansarbete. Men även av kostnadsökningar för transportinfrastrukturen som inte fullt ut kunnat kompenseras med prishöjningar för resenärerna.
- Senarelagt färdigställande av planerade infrastruktursatsningar påverkar förväntade restidsvinster negativt. Sådana restidsvinster förväntas öka kollektivtrafikens attraktivitet och i kunna ha en positiv inverkan på måluppfyllnaden.



# Hallänningarnas tillgång till kollektivtrafik

- För att människor ska välja ett kollektivt färdssätt krävs god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en hållplats och avgångar som svarar mot resbehoven.
- Fortsatt samverkan och samplanering mellan samhällsbyggandet och kollektivtrafiken prioriteras högt.



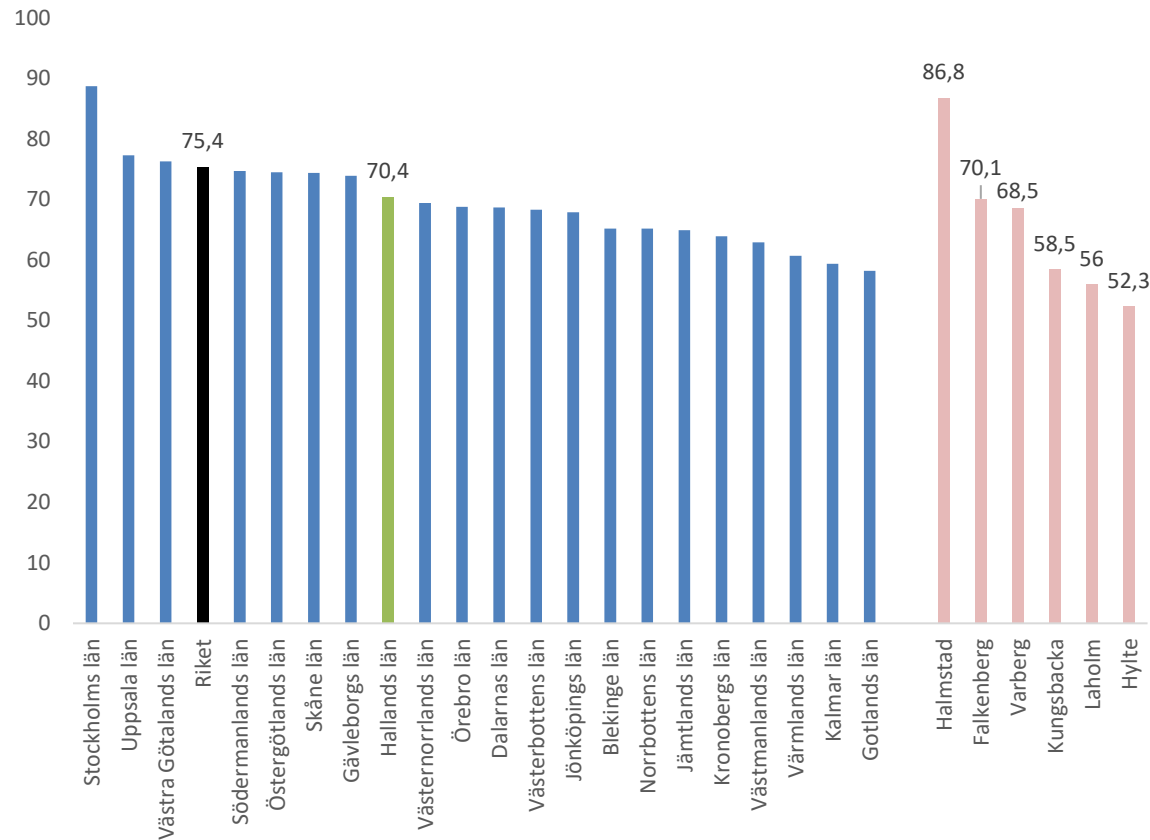
Tabell 19. Befolkning i kollektivtrafiknära läge 2016 och 2021, andel inom 500 meter från hållplats\*

	Inom tätort 2016	Utanför tätort 2016	Totalt 2016	Inom tätort 2021	Utanför tätort 2021	Totalt 2021
Kungsbacka	72,1 %	26,5 %	65,8 %	72,4 %	32,0 %	67,0 %
Varberg	86,4 %	15,6 %	72,3 %	85,0 %	20,6 %	72,9 %
Falkenberg	88,1 %	26,7 %	75,1 %	89,3 %	28,5 %	77,4 %
Hylte	77,9 %	8,0 %	55,9 %	83,2 %	8,2 %	59,0 %
Halmstad	95,9 %	17,4 %	89,7 %	95,9 %	17,4 %	90,0 %
Laholm	80,9 %	9,6 %	61,5 %	80,4 %	11,1 %	62,3 %
Halland	85,5 %	19,0 %	75,0 %	85,6 %	22,0 %	76,0 %
Sverige	88,6 %	18,1 %	79,4 %	89,5 %	21,1 %	80,9 %

\* Villkoret som använts är minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06.00 och 20.00 utan avseende på trafikens riktning.

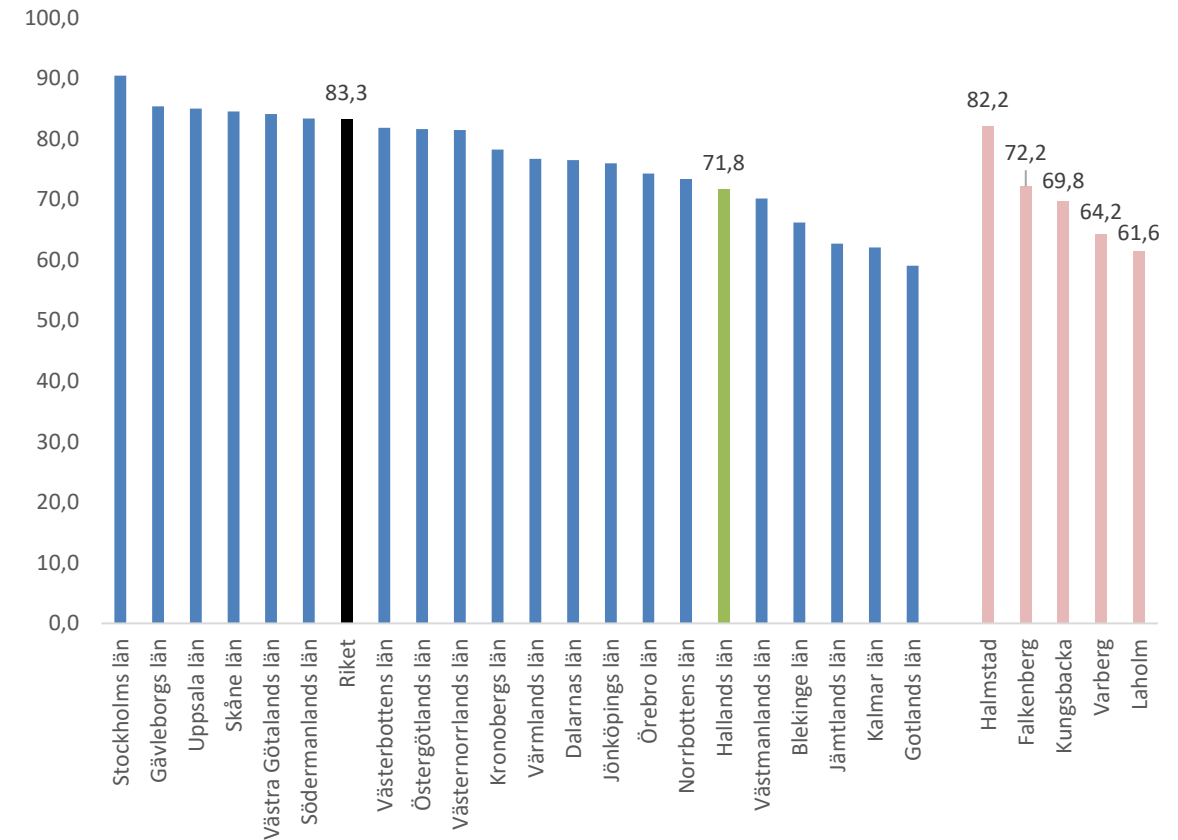
- Halmstad enda kommun med bättre utfall än riksgenomsnittet
- Generellt bäst utveckling utanför tätort
- Mest markant förbättring i Hylte, följt av Falkenberg och Kungsbacka.

# Hallänningarnas tillgång till kollektivtrafik



Andel av befolkningen boende i kollektivtrafiknära läge (400m) år 2021.

\*Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa:SCB

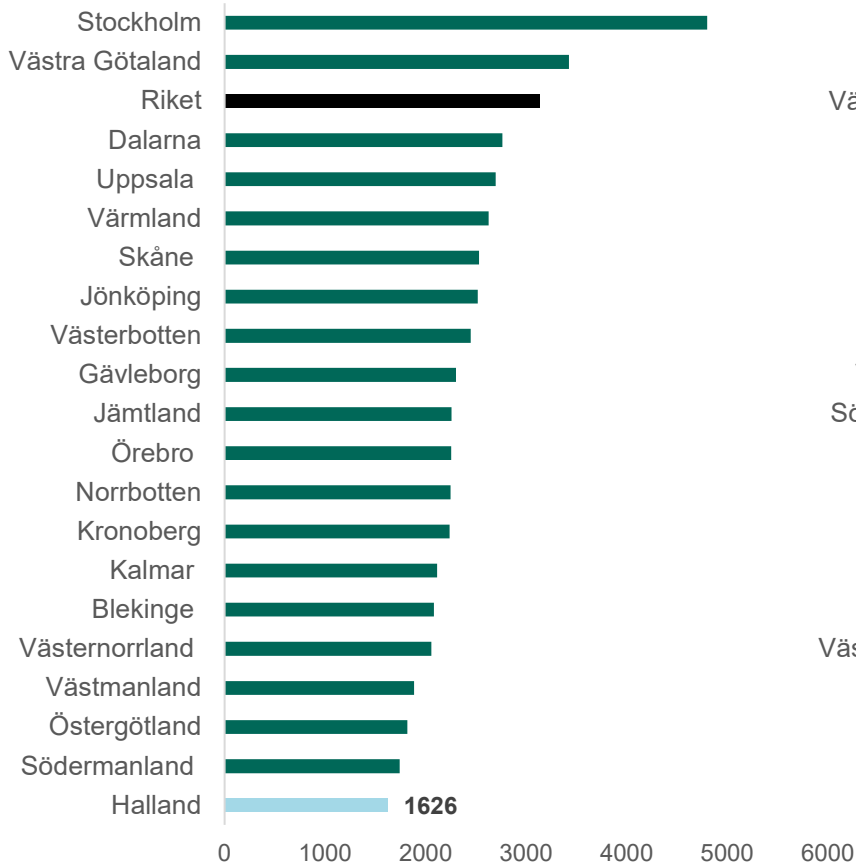


Andel nybyggda bostäder i kollektivtrafiknära läge, 2014 - 2021.

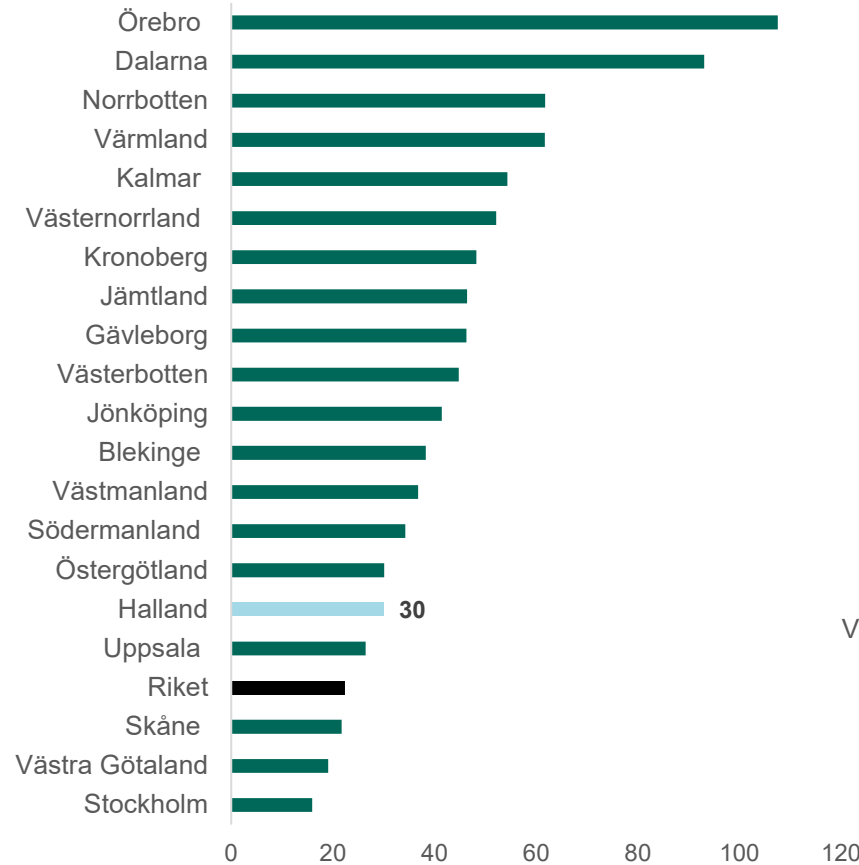
\*Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa:SCB

# ”Öppna jämförelser”

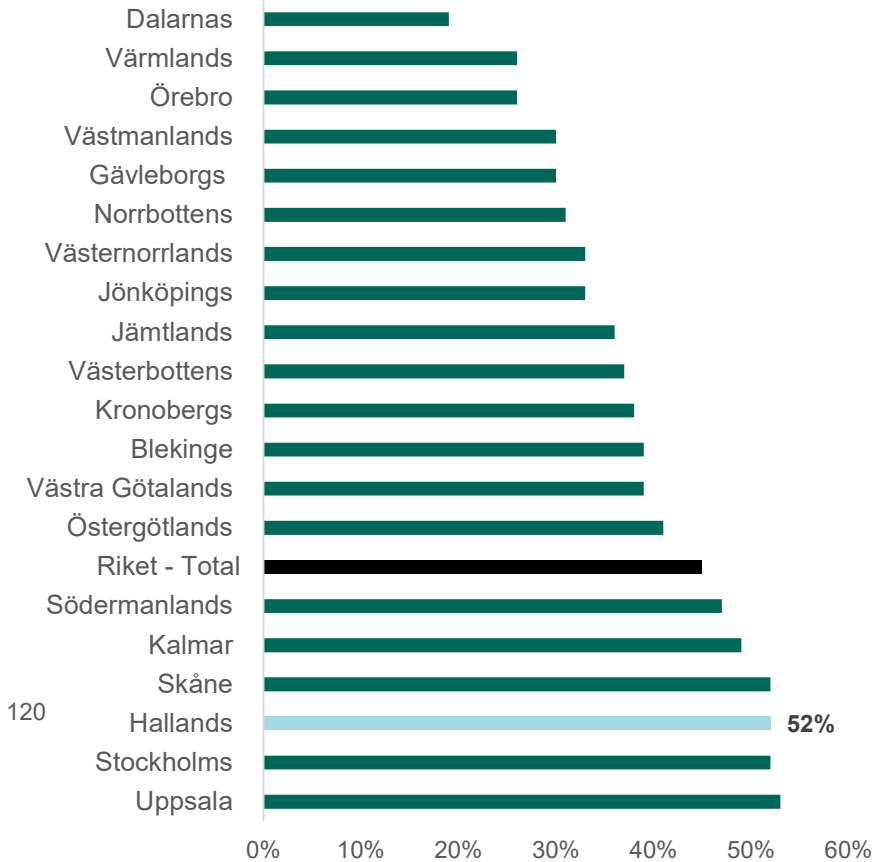
## Nettokostnad per invånare 2023



## Nettokostnad per påstigning 2023



## Kostnadstäckningsgrad 2023



# Bedömning

- Under pandemiåren 2020-2022 minskade flera av de nyckeltal som mäter uppfyllandet av målen i trafikförsörjningsprogrammet och kollektivtrafikplanen.
- Det kan konstateras att en återhämtning för en stor andel av nyckeltalen har skett sedan pandemin, men inte för samtliga.
- Målet om 30% marknadsandel för kollektivtrafiken år 2030 och målet om en självfinansieringsgrad på 60% är två mål som inte lyckats återhämta sig efter pandemiårens nedgångar.
  - En konsekvens av ett flertal omvärldsfaktorer som har påverkat måluppfyllnaden negativt.
    - Ändrade resvanor till följd av pandemin, ökat distansarbete, kostnadsökningar och infrastruktursatsningar med senarelagd färdigställande bedöms vara faktorer som haft en negativ påverkan.
    - De båda målen är därför i behov av en översyn. I samband med en sådan översyn kommer även de övriga målen att analyseras utifrån nuläge, den utveckling som skett och kommande utveckling.



Ludvig Simonsson, processledare kollektivtrafik. Samhällsplaneringsavdelningen. [Ludvig.Simonsson@regionhalland.se](mailto:Ludvig.Simonsson@regionhalland.se)