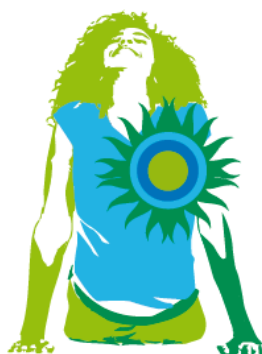




Kollektivtrafikplan 2013

Hallands län



Hallandstrafiken

Ett bolag inom Region Halland

Innehållsförteckning

1. Kollektivtrafikplan 2013	3
1.1 Inledning	3
1.2 Planeringsförutsättningar	3
<i>Regionalt Trafikförsörjningsprogram</i>	3
<i>Hallands kollektivtrafikstrategi</i>	3
<i>Mål och inriktning för Regionen</i>	3
<i>Kollektivtrafikplan</i>	4
2. Resandeutveckling	5
2.1 Halland totalt	5
2.2 Regionbusstrafik	5
2.3 Stadsbusstrafik	7
2.4 Tågtrafik	9
2.5 Närtrafik	11
3. Trafikplaneringens utgångspunkter	12
3.1 Trafik	12
3.2 Ekonomi	13
4. Trafikförändringar	14
4.1 Tågtrafik	14
4.2 Regionbusstrafik Södra Halland	15
4.3 Regionbusstrafik Norra Halland	17
4.4 Stadsbusstrafik Halmstad	19
4.5 Stadsbusstrafik Falkenberg	20
4.6 Stadsbusstrafiken i Varberg	20
4.7 Stadsbusstrafik Kungsbacka	20
4.8 Ekonomi trafikförändringar	20
5. Prioriteringslista	22
5.1 Prioriteringar	22

Figurer och tabeller

Figur 1: Totalt resande i Halland 2006-2011

Figur 2: Regionbusstrafik i Halland 2006-2011

Figur 3: Stadsbusstrafik i Halland 2006-2011

Figur 4: Stadsbusstrafik i Halmstad 2006-2011

Figur 5: Stadsbusstrafik i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka 2006-2011

Figur 6: Kungsbackapendeln 2006-2011

Tabell 1: Ekonomi 2013-2015

1. Kollektivtrafikplan 2013

1.1 Inledning

Från och med 1 januari 2012 gäller en ny kollektivtrafiklagstiftning, vilket innebär att det nu finns ett trafikövergripande reglerverk för kollektivtrafiken. Enligt den nya lagen ska det finnas en kollektivtrafikmyndighet i varje län som beslutar om kollektivtrafikens inriktning samt beslutar om allmän trafikplikt. Den nya lagen innebär även att marknaden öppnas och att kollektivtrafikbolag fritt får etablera kommersiell trafik var som helst i landet.

Som en följd av den nya lagen förändrades Hallandstrafikens ägarstruktur den 1 juli 2011 då Region Halland blev ensam ägare av Hallandstrafiken AB. Hallandstrafiken som bolag står för detaljplaneringen och det operativa arbetet med kollektivtrafiken i Hallands län. Undantaget är Kungsbacka där Hallandstrafiken och Västtrafik avtalsmässigt kommit överens om att Västtrafik svarar för upphandling och trafikering i Kungsbacka kommun, efter beställning från Hallandstrafiken.

1.2 Planeringsförutsättningar

Hallandstrafiken arbetar utifrån ett antal politiskt antagna dokument och strategier som beskriver mål och viljeinriktning vad gäller utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Nedan följer en kort beskrivning av dessa dokument och strategier.

Regionalt Trafikförsörjningsprogram

Enligt den nya lagen ska det finnas en kollektivtrafikmyndighet i varje län som beslutar om kollektivtrafikens inriktning genom ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Under 2012 kommer det första regionala trafikförsörjningsprogrammet i Halland att antas. Programmet kommer att beskriva strategin för kollektivtrafiken och inneha en långsiktighet i planeringen på ca 20-30 år. Trafikförsörjningsprogrammet kommer årligen att uppdateras för att hållas aktuellt.

År 2012 är första året för såväl kollektivtrafikplanen som trafikförsörjningsprogrammet och dessa dokument arbetas fram parallellt vilket medför att även Hallands kollektivtrafikstrategi finns med som planeringsförutsättning under detta första år. Fortsättningsvis kommer trafikförsörjningsprogrammet att vara utgångspunkt för kollektivtrafikplanen.

Hallands kollektivtrafikstrategi

Hallands kollektivtrafikstrategi är ett politiskt antaget dokument som beskriver i vilken riktning som utvecklingen av kollektivtrafik i Halland län ska sträva mot. Strategin publicerades 2008 och är framtagen av Region Halland tillsammans med de halländska kommunerna, Hallandstrafiken och Landstinget i Halland. Kollektivstrategin slår fast huvudprinciperna för planeringen av kollektivtrafiken, bl.a. ska trafikens koncentreras till de stråk där förutsättningarna för ett ökat resande är goda och att stommen i kollektivtrafiknätet ska utgöras av Västkostbanan. De föreslagna åtgärder i denna kollektivtrafik plan utgår från de principer som presenteras i Hallands kollektivtrafikstrategi.

Mål och inriktning för Regionen

Mål- och inriktningsdokumentet för Regionen speglar de viktigaste mål och aktiviteter som Region Halland har att arbeta med. Det är Regionstyrelsen som beslutar om mål och inriktning för Regionen och resultaten ska redovisas för Regionstyrelsen genom konkret satta mål utifrån verksamhetsområden. För kollektivtrafikens del finns målet att antalet resor med kollektivtrafiken ska öka med minst 5 procent per år. Hallandstrafiken arbetar i dag aktivt med att uppfylla detta mål. I praktiken innebär målet att minst 620 000 fler

kollektivresor ska genomföras i Halland under år 2012 jämfört med 2011. De föreslagna trafikförändringarna i denna plan kan ses som ett led i arbetet för att uppfylla målen som är satta för 2013.

Kollektivtrafikplan

Kollektivtrafikplanen för 2013 är den första av sitt slag som arbetats fram av Hallandstrafiken. Kollektivtrafikplanen kommer att ligga som bilaga till det regionala trafikförsörjningsprogrammet och denna kortsiktiga plan uppdateras årligen. Kollektivtrafikplanen har fokus på det kommande trafikåret, i detta fall år 2013 samtidigt som de nästkommande två åren (2014 och 2015) beskrivs mer övergripligt. Kollektivtrafikplanen fungerar i ett första steg som beslutsunderlag då den beskriver *förslag* till förändringar för det kommande trafikåret. I kapitel fyra redovisas även kostnaderna för de föreslagna trafikförändringarna vilket innebär att kollektivtrafikplanen även är underlag för budget.

Hallandstrafiken har anpassat sina tidtabellskiften till tågtrafikens planeringsår vilket innebär att tidtabellskiftet sker andra söndagen i december. Stadsbusstrafiken byter dock fortfarande tidtabell i juni och augusti p.g.a sommartrafiken. De trafikförändringar som finns med i den antagna Kollektivtrafikplanen för 2013 kommer att genomföras i samband med tidtabellsskiftet i december 2012.

Denna plan fastställs i augusti 2012 av Regionstyrelsen. Dessförinnan har planen varit på remiss under mars och april månad. I maj sker eventuella justeringar som framkommit under remissrundan och i juni antar regionfullmäktige budgeten vilket även sätter ramarna för kollektivtrafiken i länet.

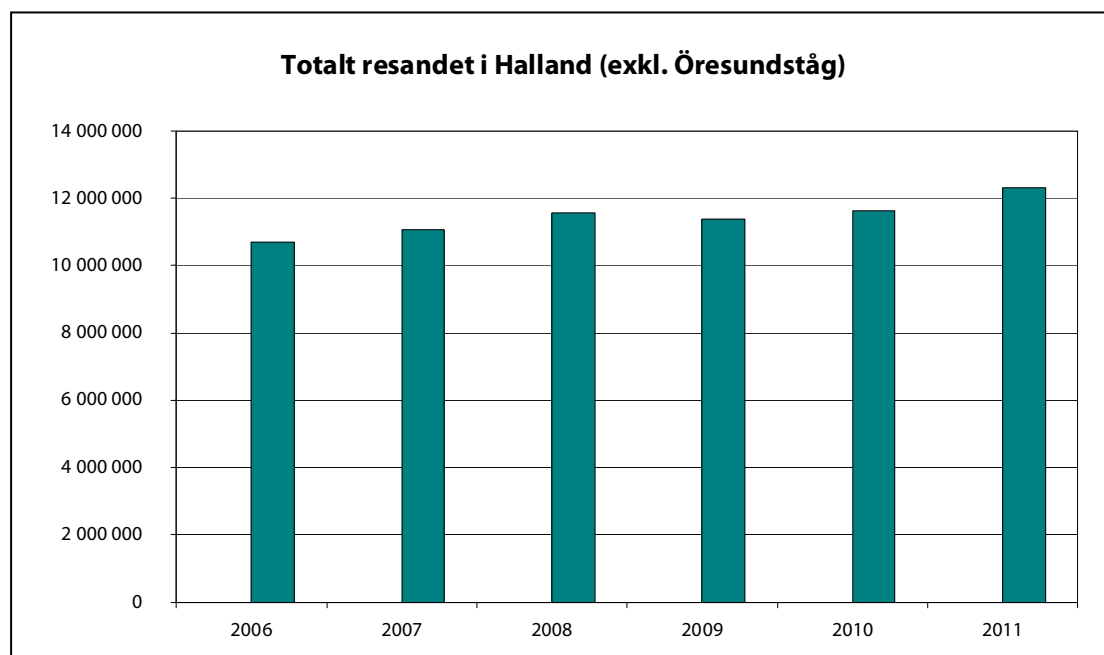
Utöver att ge en samlad bild av föreslagna trafikförändringar för de kommande åren beskriver även kollektivtrafikplanen resandeutvecklingen för den allmänna kollektivtrafiken.

2. Resandeutveckling

2.1 Halland totalt

2011 var ett bra år vad gäller utvecklingen av resandet i Halland vilket påvisas i stapelföljden nedan. Staplarna inkluderar det totala antalet registrerade resor utförda med kollektivtrafik i Halland exkl. Öresundståg. Detta innebär att Hallands del av Kungsbackapendeln, Blå Express, länstågen Halmstad-Nässjö och Viskadalsbanan är inkluderat och att alla resor inom regionbusstrafiken och stadsbusstrafiken i länet är inräknat.

En jämförelse mellan åren 2006 och 2011 påvisar en ökning med 15,3 procent. Efter två år med en stagnation och till och med en nedgång i resandeutvecklingen (år 2009 och 2010) verkar det som om trenden har vänt. En jämförelse mellan 2010 och 2011 påvisar en ökning på 5,9 procent. Framst är det stadsbusstrafiken och stomlinjerna i Laholm, Halmstad, Falkenberg och Varberg som gått framåt. Läsaren bör ha i åtanke att Hallandstrafiken bytta biljettsystem under 2009 och att detta kan ha påverkat siffrorna för 2009 och 2010. Under 2011 valde 12 350 000 personer att resa med Hallanstrafiken vilket är ett rekord.

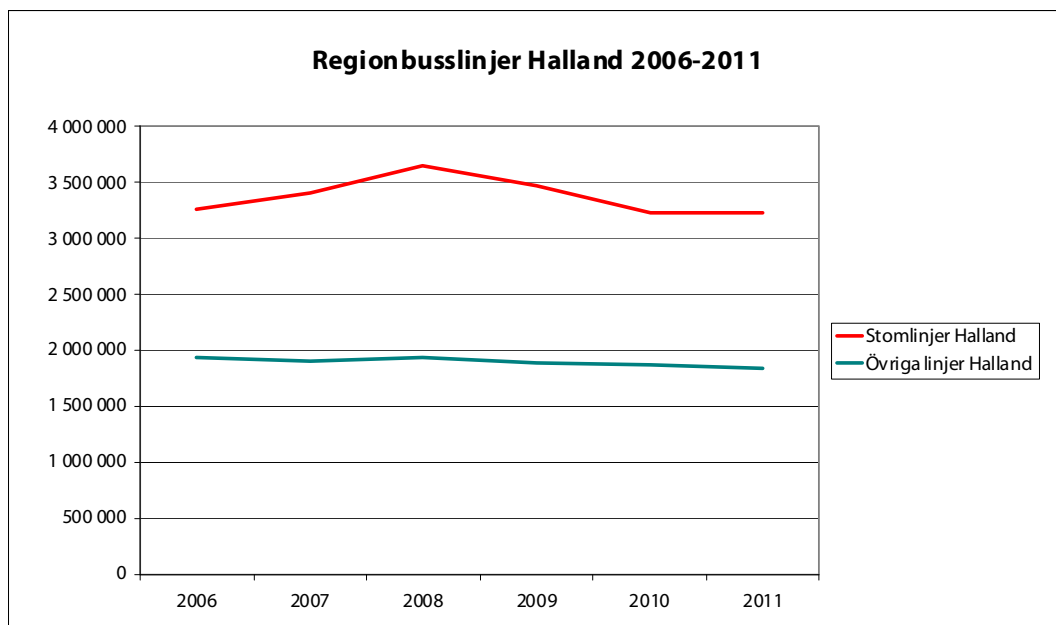


Figur 1: Totalt resande i Halland 2006-2011

2.2 Regionbusstrafik

Regionbusstrafiken i Halland ger möjlighet till långväga resande och de större linjerna, de regionala stomlinjerna möjliggör arbetspendling i stor utsträckning. Grafen på nästa sida påvisar regionbusstrafiken uppdelat i stomlinjer och i övriga linjer.

Stomlinjerna består av 324, 350/351, 400/401, 555/556, 651, 652/653, 615/777, 730, 731, 732 samt Hallands del av Blå Express, dvs. de stråk som i Hallands kollektivtrafikstrategi utpekats som starka.



Figur 2: Regionbusstrafik i Halland 2006-2011

Toppnoteringen i antalet registrerade resor under 2008 beror på att trafiken under detta år påvisade en kraftig uppgång. Linjesträckningen på Blå Express förändrades under 2010 vilket medfört att mindre resenärer registrerats som resande i Halland. Detta har påverkat siffrorna vilket ger genomslag på övriga stombusslinjer. Västtrafik bytte för övrigt biljettmaskiner under 2009 vilket kan ha påverkat resandesiffrorna negativt. Storleken på gymnasiekullarna i Kungsbacka minskar vilket även det påverkar resandet.

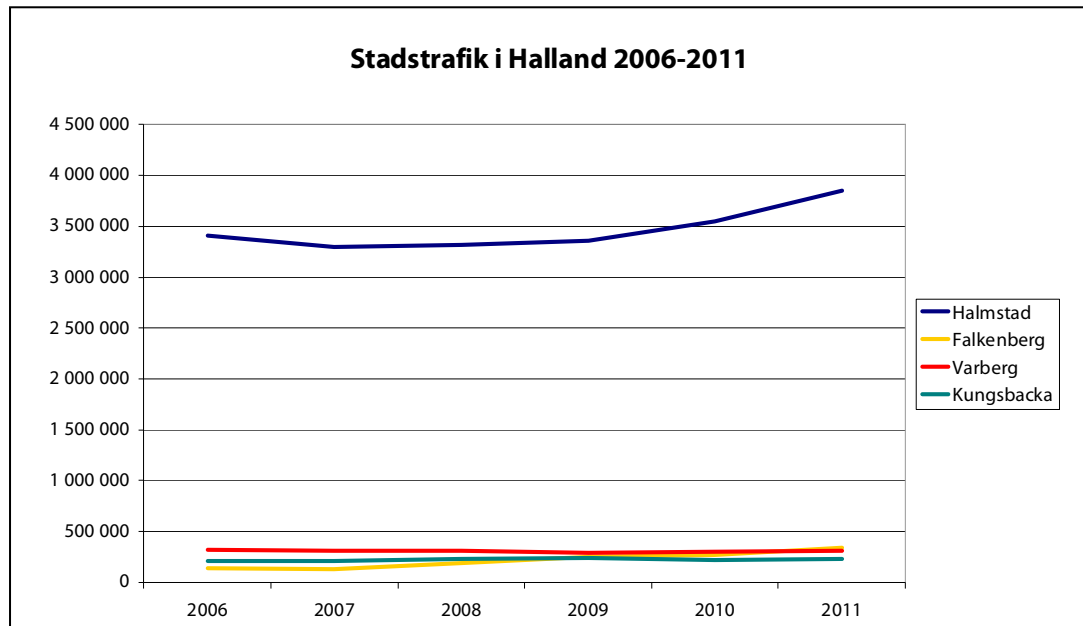
För de regionbusslinjer som ingår i de starka stråken i Varberg, Falkenberg, Halmstad, Hylte och Laholm påvisas sedan 2010 en kraftig uppgång. En jämförelse mellan åren 2010 och 2011 påvisar en ökning på 7,5 procent. Jämförs 2011 med utgångsåret 2006 är ökningen på 7,8 procent. Även här bör poängteras att Hallandstrafiken bytte biljettmaskiner under 2009 kan ha påverkat siffrorna för 2009 och 2010.

För de övriga regionbusslinjerna i Halland, dvs. de linjer som inte trafikerar i de utpekade stråken ser utvecklingen annorlunda ut. Här påvisar resandet en nedåtgående trend. Syftet med de flesta av dessa linjer skiljer sig från de linjer som trafikerar i de starka stråken där fokus ligger på arbetsresor. Här kan i stället linjen vara avsedd för service- och skolresor vilket även påverkar utbudet. De s.k. inomkommunala linjerna, som ingår i kategorin övriga linjer i grafen ovan kan dock fylla en viktig funktion vid bl.a. arbetspendling. Även om linjerna inte klassificeras som stomlinjer är det ändå relativt många som använder dem. Runt 1 800 000 registrerade resor finns noterade på de övriga linjerna i Halland under 2011.

Att regionbusslinjerna i kategorin övriga linjer trafikerar i områden som har ett sämre befolkningsunderlag än de linjer som trafikerar i de starka stråken kan vara en förklaring till den stagnerade resandeutvecklingen. De senaste årens investeringar i utökad trafik har fokuserats till de starka stråken vilket även kan vara en bidragande orsak till den stagnerade resandeutvecklingen. Viss utökning på de inomkommunala regionbusslinjerna i bl.a. Halmstad skedde i samband med tidtabellskiftet i december 2011 men det är ännu för tidigt att se resultatet av denna utökning.

2.3 Stadsbusstrafik

Stadsbusstrafik finns i Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka och standarden på trafiken i de olika kommunerna varierar väsentligt. Det totala resandet med stadsbusstrafiken har haft en positiv utveckling sedan 2006. Antalet resor har ökat med 10,7 procent mellan 2006 och 2011. Halmstad har i särklass flest antal registrerade resenärer i stadsbusstrafiken följt av Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Falkenberg gick under 2011 om Varberg vad gäller antalet registrerade resenärer i stadsbusstrafiken. Grafen nedan påvisar tydligt storleksskillnaden mellan Halmstads stadsbusstrafik och övriga städer med stadsbusstrafik vad gäller resandevolym.



Figur 3: Stadsbusstrafik i Halland 2006-2011

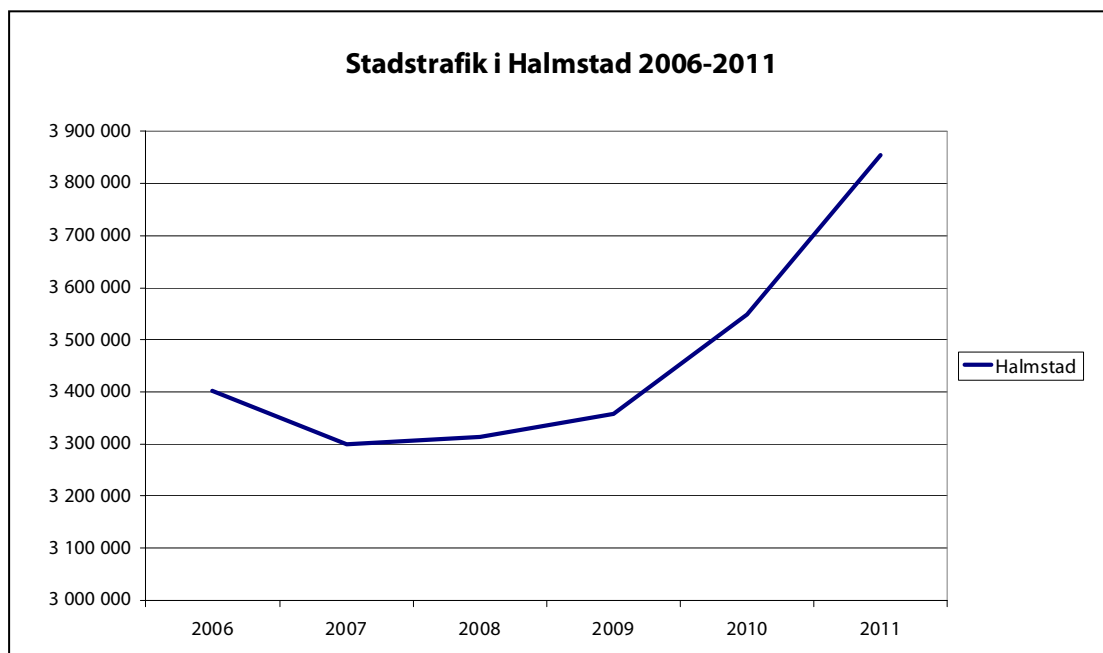
Halmstad

Det är inte bara vid jämförelse mellan stadsbusstrafiken i Halland som Halmstads stadsbusstrafik får genomslag. Antalet resenärer i Halmstads stadsbusstrafik är så många att de även utgör en väsentlig del av det totala resandet i Halland. Under 2011 utgjorde Halmstads stadsbusstrafik ca 30 procent av det totala resandet i Halland. Stadsbussarna fyller en viktig en viktig funktion inte minst då många använder sig av trafiken men även då de möjliggör för resenärerna att kombinera t.ex. stadsbuss med tåg och regionbuss vilket kan generera ett ökat resande.

Arbetet med att utveckla stadsbusstrafiken i Halmstad är knutet till trepartsarbetet Närhet Halmstad bestående av Hallandstrafiken, Halmstads kommun och nuvarande operatör Arriva. Arbetet i Närhet Halmstad är uppdelat i en marknadsgrupp och en planeringsgrupp som båda arbetar mot målet att öka resandet med stadsbussarna i Halmstad. I december 2011 infördes ett modifierat linjenät för Halmstads stadsbussar som även det är ett resultat av samarbetet i Närhet Halmstad och Arrivas stora delaktighet i planeringen. Än är det för tidigt att säga vilka effekter förändringarna gett eller kommer att ge då linjenätet började trafikeras i december 2011.

Stadsbusstrafiken i Halmstad påvisade en negativ resandeutveckling under åren 2007, 2008 och 2009 om jämförelse görs med utgångsåret 2006, se graf på nästa sida. Under 2010 har trenden vänt och 2011 påvisar en rejäl utökning i antal registrerade resor. En förklaring till den positiva resandeutvecklingen kan vara att antalet turer på befintliga

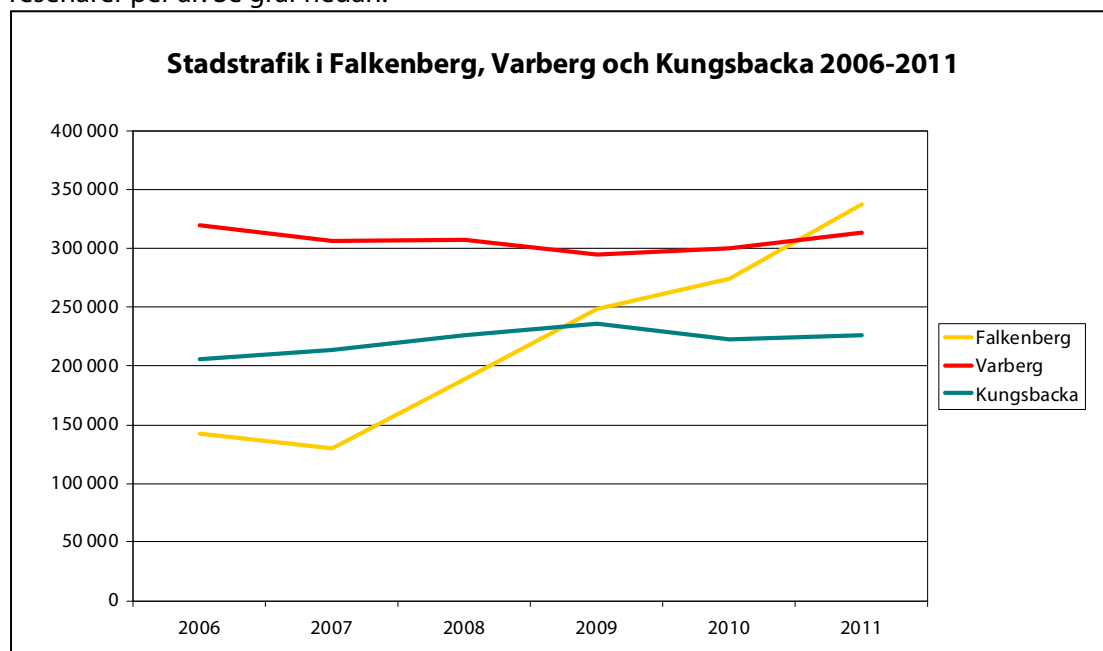
linjer utökades under 2010 och 2011. En jämförelse mellan 2006 och 2011 påvisar en resandeökning med 13,3 procent.



Figur 4: Stadsbusstrafik i Halmstad 2006-2011

Falkenberg, Varberg och Kungsbacka

De övriga städerna med stadsbusstrafik i Halland ligger alla på en nivå under 350 000 resenärer per år. Se graf nedan.



Figur 5: Stadsbusstrafik i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka 2006-2011

Falkenbergs stadsbusstrafik påvisar en kraftig ökning sedan 2008 och denna ökning beror på linje 10, den så kallade stationspendeln som kom till i samband med att järnvägsstationen flyttade till utkanten av tätorten Falkenberg. Flytten av järnvägsstationen innebär att tågresenärer med målpunkt för resan i Falkenbergs centrum numer är tvungna

att kombinera tåg med ett annat färdmedel för att nå centrumkärnan. I samband med flytten infördes en stationspendel (linje 10) som anpassades till tågets ankomst- och avgångstider. Under 2009 började utvecklingen plana ut för att under 2010 ta ny fart. En förklaring till detta är omläggningen av stadsbusstrafiken i Falkenberg som skedde i samband med tidtabellskiftet i juni 2011.

Falkenbergs nya linjenät för stadsbusstrafiken arbetades fram av Hallandstrafiken i samarbete med Nobina och Falkenbergs kommun. Grundidén var att satsa på det långväga resandet och släppa de centrumnära områdena. I korta drag innebär förändringarna en satsning i två stråk; Centrum – Skrea och Centrum – Glommen. Dessa stråk bildade stommen i Falkenbergs nya stadsbusstrafik. Linjerna kopplades ihop, vilket innebär att resenärer nu kunde sitta kvar på samma buss från Skrea ända ut till Glommen och tvärtom. Grundtanken i satsningen var att räta ut linjerna för att förkorta restiden, detta samtidigt som de knöts närmre linje 10 (Stationspendeln) och Öresundstågen.

I samband med satsningen på de båda stråken skedde en omfördelning av resurserna vilket bl.a. innebar att linje 2 lades ned. Vid trafikstart, i juni 2011, utökades trafikvolymen med ca 45 procent. I skrivandets stund har de nya linjedragningarna bara trafikerats i några månader men redan nu kan vi se en positiv utveckling av antalet registrerade resor i stadsbusstrafiken i Falkenberg. Om månaderna juni – dec 2010 jämförs med samma period 2011 kan en ökning på 17 procent påvisas för stråket där linje 1 trafikerar. För stråket där linje 7 trafikerar påvisas en ökning på 9,4 procent. Hela Falkenbergs stadsbusstrafik påvisar en ökning på 139,9 procent vid en jämförelse mellan åren 2006 och 2011.

Stadsbusstrafiken i Varberg och Kungsbacka har länge legat på en relativt jämn nivå och i båda städerna har stadsbusstrafiken även påvisat en minskning vad gäller antalet registrerade resor. Det har inte skett någon större utökning av trafiken, varken vad gäller turutbud eller linjedragningar. Den stagnerade resandeutvecklingen kan förklaras av just detta, trafiken har inte utvecklats mer än smärre justeringar vilket även avspeglar sig i resandeutvecklingen.

Stadsbusstrafiken i Varberg har under åren 2007-2011 påvisat en nedåtgående trend jämfört med utgångsåret 2006. Under 2010 och 2011 har den negativa utvecklingen vänt men resandet kommer trots allt inte upp till 2006 års nivå. En jämförelse mellan 2006 och 2011 påvisar en minskning på – 2 procent.

Resandet med stadsbusstrafiken i Kungsbacka har påvisat en positiv utveckling fram till år 2010 och 2011. Trots att antalet registrerade resor sjönk under 2011 påvisas ändå en ökning på 9,8 om en jämförelse görs med utgångsåret 2006.

2.4 Tågtrafik

Tågtrafiken inom Hallandstrafiken omfattar trafiken på Västkustbanan, Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö banan samt pendeltågstrafiken på Kungsbackapendeln.

Halmstad-Nässjö banan (Krösatågen)

Denna järnväg mellan Halmstad och Nässjö ingår i tågsystemet Krösatågen. Det långväga resandet och anslutningarna i Nässjö mot Stockholm prioriteras även om banan också har stor betydelse för visst lokalt resande. Trafiken har varit föremål för upphandling och operatör på sträckan är sedan december 2010 DSB Småland. Banan är inte elektrificerad och på banan samsas godstrafiken med persontrafiken vilket medför att medelhastigheten på banan inte är särskilt hög. I samband med operatörsskiftet under 2010 registreras nu även försäljningen av kontantbiljetterna i Jönköpings länstrafiks biljettmaskiner vilket medfört att Hallandstrafikens statistik över resandet påvisar en kraftig uppgång.

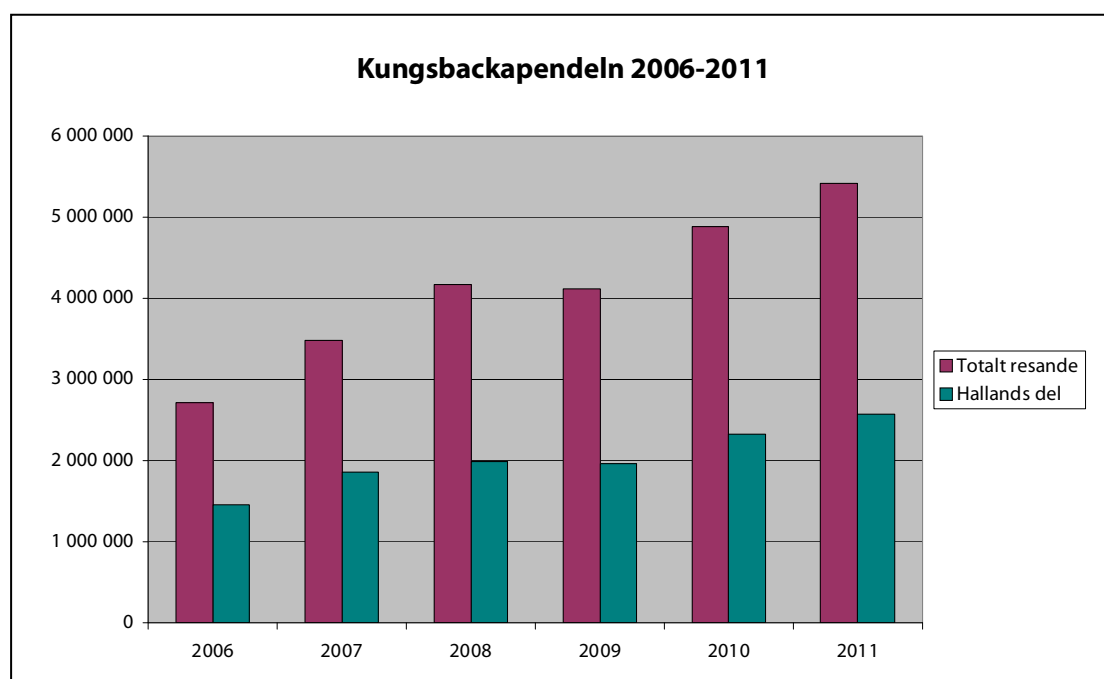
Resandeökningen beror snarare på nya redovisningsrutiner än en stor tillströmning av resenärer på banan.

Viskadalsbanan (Västtåg)

Denna järnväg går mellan Varberg och Borås och är en del av samarbetet mellan Västtrafik, Hallandstrafiken och Jönköpings Länstrafik kallat Västtågen. Sedan december 2010 då en ny upphandling trädde i kraft utförs trafiken av DSB First. Även här har det i samband med operatörsbytet skett en förändring i rutinerna kring registrering och hanteringen av kontantbiljetterna, dessa redovisas numer i Hallandstrafikens biljettsystem vilket medfört att Hallandstrafikens resandesiffror för Viskadalen påvisar en kraftig ökning. Västtrafik bytte biljettsystem under 2009 vilket har medfört att det är svårt att få fram korrekt data över resandet på Viskadalsbanan.

Kungsbackapendeln

Kungsbackapendeln trafikerar sträckan Kungsbacka-Göteborg. Turutbudet är anpassat till resandet med ett tåg var 15:e minut i högtrafik. Den tillsynes ryckvisa ökningen i resandeutvecklingen kan förklaras med att Västtrafik under vissa år gjort mätningar på den s.k. stämpelbenägenheten vilket innebär att om benägenheten att stämpla biljetter sjunkit räknas resandet upp i motsvarande grad.



Hallands del av Kungsbackapendeln baseras på de fördelningsmallar som varit aktuella för de redovisade åren. Sedan 2008 räknas 47,5 procent av Kungsbackapendeln till Halland. Det har skett en stor ökning i resandet på Kungsbackapendeln och vid jämförelsen mellan åren 2006 och 2011 påvisas i princip en fördubbling av antalet registrerade resenärer.

Västkustbanan (Öresundstågstrafiken)

Öresundstågen är ett gemensamt tågtrafiksystem i Sydsverige och Danmark. Bakom Öresundstågen står förutom Hallandstrafiken även Blekingetrafiken, Skånetrafiken, Länstrafiken Kronoberg, Kalmar Läns Trafik, Västtrafik och danska Trafikstyrelsen. Den 11 december 2011 lämnade DSB First över ansvaret för trafiken till Veolia Transport för den tågtrafik som körs i Sydsverige. Veolia kommer att vara operatör för Öresundstågen fram till årsskiftet 2014/2015 då en ny upphandling beräknas vara klar.

Sedan juni 2010 finns det inte längre någon särredovisning över sålda periodkort på Västkustbanan utan numer är kostnaden densamma oavsett om resenären väljer att åka buss eller tåg vilket gör det omöjligt att särskilja tågresenärerna. Öresundstågen har sedan 2009 påvisat en mycket positiv resandeutveckling och genom att jämföra resandet under hösten 2009 med hösten 2010 påvisas en ökning på 17,7 procent i Halland/Västra Götaland. Jämförs samma period 2010 med 2011 påvisas en ökning på drygt 7 procent. Omvandlat till kunder så reste 2,88 miljoner med oss 2010 och 3,09 miljoner under 2011.

2.5 Närtrafik

Närtrafik finns i länets alla kommuner och är till för de personer som av geografiska skäl inte har tillgång till ordinarie kollektivtrafik. Denna trafik är anropsstyrd och beställs i förväg. Samordning sker med färdtjänst- och sjukresor. Utgångspunkten är att Närtrafiken ansluts i närmsta tätort till bussarnas avgångstider.

För att vara berättigad till närtrafik ska resenär ha längre än 2 km till en hållplats eller att det inte går någon annan kollektivtrafik inom plus/minus en timme från önskad avgångstid. Närtrafiken trafikerar vardagar mellan kl. 8-17 och resenärerna har tillgång till maximalt 20 resor per månad. I Laholm är regelverket för närtrafik något annorlunda jämfört med övriga kommuner i länet.

Öppna skolturer

Den 11 januari 2012 påbörjades Hallandstrafikens pilotprojekt med att i öppna upp ett antal skolturer i Falkenbergs kommun. Syftet med projektet var att öka möjligheten att åka kollektivt i områden som i dagsläget saknar eller har liten tillgång till kollektivtrafik. Projektet kan ses som ett komplement till Hallandstrafikens Närtrafik. De öppna skolturerna kommer att vara tillgängliga för allmänheten under vårterminen 2012 och därefter kommer projektet att utvärderas och beslut fattas om hur arbete med att öppna upp skolturerna ska fortskrida.

3. Trafikplaneringens utgångspunkter

3.1 Trafik

De trafikförändringar och utökningar som föreslås i denna kollektivtrafikplan baseras på det regionala trafikförsörjningsprogram samt Hallands kollektivtrafikstrategi. Fokus på de föreslagna trafikförändringarna ligger på de stråk som i strategin utpekats som starka och prioriterade. Dessa stråk har ett relativt stort befolkningsunderlag och här finns förutsättningar för att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Förslagen är även inriktade på att nå fler och bättre anslutningar mellan stads- respektive regionbusstrafik och Öresundstågen eller Kungsbackapendeln.

Regionbusstrafik

Under 2012 genomförs stråkstudier för de starka regionbusslinjerna i länet och utifrån dessa är målsättningen att satsa på minst ett stråk per år. Det är viktigt att denna satsning synliggörs och att även infrastrukturen dvs. hållplatser och övriga infrastruktursatsningar genomförs i samband med att trafiken på linjen förändras och utökas. Att göra hållplatsavstånden utmed linjen längre kan innebära att de hållplatser som bibehålls måste rustas upp och utrustas med cykelställ och väderskydd etc.

Utöver målsättningen att satsa på en stomlinje per år kommer de övriga regionbusslinjernas turtäthet att kompletteras där det bedöms att ett behov finns. Dessa utökningar diskuteras fram i samarbete med berörd kommun, aktuell operatör och baseras även på inkomna kundönskemål. Genom att lägga till turer på linjer som ingår i de starka stråken underlättas genomförandet av stråkstudierna. Om linjen redan från början har ett acceptabelt turutbud blir trafikutökningarna inte lika stora.

Konkret innebär detta att Hallandstrafiken under 2013 kommer att fokusera på stråket mellan Halmstad och Laholm med utgångspunkt från den stråkstudie som tagits fram under 2011. Utöver detta kommer det att ske en utökning i antalet turer på linjer där bedömningen gjorts att behovet finns.

Även trafiken i Kungsbacka och kopplingen mot Göteborg kommer att ges stort utrymme i planen då trängselskatt införs i Göteborg under 2013. I nästa kapitel presenteras utökningar i detalj.

Stadsbusstrafik

Även i stadsbusstrafiken i länet används tankegångarna om stråk och huvudlinjer. Arbets sättet går mot en tydligare uppdelning mellan ett huvudlinjenät och ett pluslinjenät. Huvudlinjenätet bör ha en hög turtäthet och resan in mot centrum ska gå så rakt och gent som möjligt. Huvudlinjenätet riktar sig mot arbetsresor och vikten av samtrafik mellan t.ex. tåg och regionbuss är stor. Pluslinjerna har ett annat syfte, dessa utgör ett komplement till huvudlinjenätet och pluslinjer är i många fall nödvändiga för att snabba upp och räta ut linjerna i huvudlinjenätet. Hos pluslinjen är restiden inte lika viktig utan linjen tillåts snirkla runt i de områden som den trafikerar. Trafiksystemet med stadsbussarna kommer att ses som en helhet där såväl huvudlinjenätet och pluslinjenätet fyller viktiga funktioner. Trafikförändringarna och utökningarna kommer att fokuseras till de stråk som bedömts som starka, dvs. huvudlinjenätet men detta kan även innebära utökningar i form av en pluslinje för att kompensera områden som får långt till kollektivtrafik då linjer rätas ut och snabbas upp.

För Falkenbergs och Halmstads stadsbusstrafik innebär 2013 en utökning i antalet turer vilket kommer att innebära investeringar i nya fordon. I Falkenberg skedde en stor omstrukturering av linjenätet 2011 och för Halmstads del skedde en modifiering av linjenätet med tillhörande turutökning i december 2011.

I Varbergs och Kungsbackas stadsbusstrafik sker ingen större förändring under 2013 och detta beror till stor del på begränsningar i infrastrukturen. I Varbergs centrum pågår ett stort bygge vid Lorensberg vilket hindrar framkomligheten för bl.a. kollektivtrafiken. I Kungsbacka kräver utökningar av stadsbusstrafiken fler anföringsplatser vid Kungsbackas station vilket kommer att byggas under 2013. Åren 2014 och 2015 kommer Hallandstrafiken att föreslå att de stråkstudier som har genomförts för stadsbusstrafiken i såväl Varberg som Kungsbacka genomförs. År 2015 kan även innebära utökningar och förändringar av stadsbusslinjenätet i Halmstad om nuvarande stadsbussterminal flyttas.

3.2 Ekonomi

Den ekonomi som redovisas för utökningarna är de årliga förväntade nettokostnaderna. Detta innebär att samtliga trafikförändringar, dvs. de föreslagna turutökningarna schablonmässigt bedömts få en kostnadstäckning. Att förutspå vilka biljettintäkter som en utökning i trafiken kan inbringa är svårt då det oftast är en fördröjning i förhållande till de utökade trafik kostnaderna. Det tar vanligtvis ett tag innan resenärerna hittar och börjar använda sig av nyheterna i utbudet

Vissa av de föreslagna trafikutökningarna kommer att innebära investeringar i fordon. Den trafik som idag finns i Halland är kompakt och om turer utökas i sk. peaktid, dvs. i pendlingslägen morgon och eftermiddag kräver detta i princip utökningar i fordonsflottan. Fordonskostnaden kommer att redovisas per avtalspaket då fordonet inte är knuten till en specifik linje utan snarare till ett trafikupplägg.

4. Trafikförändringar

Nedan redovisas de linjer där trafikförändringar föreslås. För året 2013 redovisas de planerade utökningarna med tillhörande ekonomi. För åren 2014-2015 redovisas Hallandstrafikens intentioner och viljeinriktning.

4.1 Tågtrafik

Västkustbanan (Öresundstågstrafiken)

2013: Inga utökningar i antalet turer är planerade för detta år men nya tågset kommer att föras in i systemet vilket ökar kapaciteten på befintliga turer. Under 2013 införs trängselskatt i Göteborg. Genom att utöka antalet mutipelkopplade tåg ökar kapaciteten och dessa utökningar förväntas kunna möta det ökade antalet passagerare.

Ekonomi: 1-2 000 000 kr/år

- **2014/2015:** En tågstrategi för Halland tas fram under 2012 vilket inkluderar Öresundstågen. Preliminärt ska tunneln genom Hallandsåsen vara klar för trafikering under december 2015. vilket förbättrar möjligheterna att utöka antalet genomgående turer söderut. Fler turer på Öresundstågen kommer att föreslås under 2014 och 2015. Åsa station börjar trafikeras i december 2013.

Viskadalsbanan (Västtågen)

2013: En utökning av helgtrafiken föreslås. Förslaget innebär en ny dubbeltur på lördag och en ny dubbeltur på söndag.

Ekonomi: 100 000 kr/år

- **2014/2015:** En tågstrategi för Halland tas fram under 2012. Utifrån strategin och även beroende på samarbetet med Västtrafik kan antalet turer på banan komma att utökas.

Halmstad-Nässjö banan (Krösatågen)

2013: För detta år är inga förändringar/utökningar planerade på banan.

Ekonomi: Oförändrad

- **2014/2015:** En tågstrategi för Halland tas fram under 2012 och utifrån denna kan förslag på utökningar eller förändringar av tågtrafiken komma att föreslås.

Kungsbackapendeln

2013: Inga turutökningar är planerade för 2013 men fler tågset kommer att föras in i systemet vilket kommer att öka kapaciteten på befintliga turer med ca 1000 sittplatser. Under 2013 införs trängselskatt i Göteborg. Genom att utöka antalet multipelkopplade tåg ökar kapaciteten och dessa utökningar förväntas kunna möta det ökade antalet passagerare.

Ekonomi (Hallands del): 1-2 000 000 kr/år

- **2014/2015:** Trängselskatten i Göteborg kan innebära ett ökat behov av fler multipelkopplade tåg. Förslag för trafikutökningar på pendeln arbetas fram i samarbete med Västtrafik.

4.2 Regionbusstrafik Södra Halland

Linje 145

2013: Inga utökningar är planerade på linje 145 under detta år.

Ekonomi: Oförändrad

- **2014/2015:** Linje 145 trafikerar sträckan Ljungby – Halmstad och i samarbete med länstrafiken Kronoberg kan en eventuell utökning och förändring av linjen komma att ske under 2014. Linjen kommer med stor sannolikhet att ges en karaktär av expressbusslinje med ett fåtal stopp in mot Halmstad.

Linje 225/ 226

2013: Inga utökningar är planerade för detta år.

Ekonomi: Oförändrad

- **2014/2015:** Utred trafikupplägg inför trafikstart av Båstads station dec 2015 samt upplägget på trafiken till de planerade bostadsområdena utmed Inre Kustvägen.

Linje 314/324

2013: Stråket mellan Halmstad och Laholm är det stråk som Hallandstrafiken kommer att ha fokus på under 2013. Utifrån den stråkstudie som togs fram 2011 har ett modifierat förslag utarbetats. Linjedragningarna kommer att renodlas och nuvarande 324 får ett utökat turutbud. Förslaget innebär att nuvarande linje delas upp i två, varav den ena utgörs av en snabblinje. Förändringarna redovisas detaljerat i ett separat PM. Förändringar på linje 324 kan även komma att påverka linje 314 som också trafikerar delar av stråket Halmstad – Laholm.

Ekonomi utöver befintlig trafik på linjen: 2 200 000 kr/år

- **2014/2015:** Mindre justeringar och kompletteringar kan bli aktuella på linjen.

Linje 318

2013: Förslaget innebär en utökning av en dubbeltur i strävan mot timmestrafik på linjen.

Ekonomi: 110 000 kr/år

- **2014/2015:** Om linjeupplägget för linje 145 förändras till en expressbusslinje kommer detta att påverka utbudet för trafiken mellan Simlångsdalen och Halmstad. Linje 145 trafikerar idag denna sträcka som komplement till 318 och förändras nuvarande trafikupplägg kräver detta utökningar på linje 318.

Linje 350/351

2013: Utökning av trafiken med en dubbeltur på linje 351 föreslås så att linjen ska få timmestrafik under hela dagen som en del i genomförandet av kollektivtrafikstrategin.

Ekonomi: 260 000 kr/år

Förlängning av befintliga turer på linje 350. Förslaget innebär att fyra befintliga turer förlängs till Skipås på linje 350. Förändringen innebär att en linjevariant tas bort på linjen samt att samtliga turer på linjen går till Skipås.

Ekonomi: 150 000 kr/år

Total ekonomi: 410 000 kr/år

- **2014/2015:** Stråket kommer att vara föremål för en stråkstudie under 2012 och kommer även att vara ett av fokusstråken framöver. Det är ännu inte beslutat i vilken ordning stråken ska behandlas.

Linje 400/401

2013: Utökning av trafiken på linje 400 föreslås som en del i genomförande av kollektivtrafikstrategin

Förslaget innebär en utökning med två dubbelturer måndag till fredag varav den ena är en efterfrågad tur som läggs till i pendlingsläge.

Ekonomi: 550 000 kr/år

Förslaget innebär även en utökning på lördagar då det idag finns luckor i tidtabellen.

Ekonomi: 60 000 kr/år

Total ekonomi: 610 000 kr/år

- **2014/2015:** Stråket kommer att vara föremål för en stråkstudie under 2012 och kommer därmed även att vara ett av fokusstråken framöver. I stråkstudien bör även trafiken mellan Hyltebruk – Gislaved ses över samt trafiken till Kinnared och Unnaryd. Det är ännu inte beslutat i vilken ordning stråken ska behandlas.

4.3 Regionbusstrafik Norra Halland

Linje 555/556

2013: En ny förbindelse på 555 föreslås kvällstid på vardagar med anslutning till ankommande tåg från Göteborg i Falkenberg.

Ekonomi: 210 000 kr/år

Nya turer på helgen för linje 555 och 556 föreslås då Gekås har utökade öppettider.

Ekonomi: 260 000 kr/år

Total ekonomi: 470 000 kr/år

- **2014/2015:** Stråket kommer att vara föremål för en stråkstudie under 2012 och kommer därmed att vara ett av fokusstråken framöver. Det är ännu inte beslutat i vilken ordning stråken ska behandlas.

Linje 651

2013: Nya turer på linje 651 som är anpassade till arbetstider på Gekås.

Ekonomi: 230 000 kr/år

- **2014/2015:** Linjen kan under dessa år komma att utökas i antalet turer då den utgör en viktig relation för arbetspendling mellan Varberg och Ullared. Stråket kommer att vara föremål för en stråkstudie under 2012.

Linje 652/653

2013: Ny förbindelse på linje 652 Falkenberg – Varberg – Falkenberg på morgonen. Utökningen sker i pendlingslägen vilket innebär att utökningen kräver fordon.

Ekonomi: 580 000 kr/år

- **2014/2015:** Stråket kommer att vara föremål för en stråkstudie under 2012 och kommer därmed även att vara ett av fokustråken framöver. Det är ännu inte beslutat i vilken ordning stråken ska behandlas.

Linje 691-699

2013: Inga ytterligare förändringar är planerade.

Ekonomi: Oförändrad

- **2014/2015:** Kompletteringar av linjen kan komma att ske men detta beror på resandeutveckling samt hur stor efterfrågan är.

Linje 615/732/777

2013: En tillkommande nattur på linje 615 på fredag och lördag kvällar.

Ekonomi: 53 000 kr/år

- **2014/2015:** Stråket kommer att vara föremål för en stråkstudie under 2012 och utifrån denna kan förändringar komma att ske. Det är ännu inte bestämt i vilken ordning som stråkstudierna i Halland ska författas och inte heller i vilken ordning som de kommer att genomföras. Åsa station kommer att stå klar i december 2013 och ett koncept med anslutande busstrafik till stationen bör utarbetas för att kunna erbjudas i samband med trafikstart december 2013.

Blå Express

2013: Blå express kommer att få en kortare körsträcka inom Kungsbackas kommun. Det nya upplägget innebär att linjen får två ändhållplatser, Särö Centrum och Kullaviks hamn. Som kompensation till Blå express i Kungsbacka införs en ny lokal linje med 30 minuterstrafik. Förändringen föranleds av trängselskatten i Göteborg.

Ekonomi: Tillkommande nettokostnad för Hallands del efter omfördelning mellan Blå Express och lokal linje 1 000 000 kr/år

- **2014/2015:** Utifrån Västtrafiks förslag tas ställning till om linjen ska utökas. Den nya lokala linjen följs upp och utifrån användandet bedöms om en utökning ska ske

4.4 Stadsbusstrafik Halmstad

2013: Trafiken föreslås utökas med att Vallås får 10-minuters trafik i högtrafik. Nuvarande trafikupplägg till och från Vallås har brister vilket medför stora förseningar på sträckan. Under 2012 kommer hållplatserna på Vallås att rustas upp och att i samband med detta utöka trafiken kommer att bli ett synbart lyft för området som förövrigt är en av de tyngsta reserelationerna i Halmstads stadsbusstrafik. Denna utökning består i att utöka till tio minuterstrafik i högtrafik, d.v.s. morgon och eftermiddag. Det tillkommer två fordon för att klara denna utökning.

Ekonomi: 2 500 000 kr/år (inkl två tillkommande fordon)

Utöka tio minuterstrafiken på morgon och eftermiddag, dvs. i pendlingslägen mellan Fyllinge – Sjukhuset. Denna utökning kräver ett nytt fordon.

Ekonomi: 1 450 000 kr/år

Utökad morgontrafik för att ansluta till Öresundståg kl. 05:32 samt tidiga industriturer. I princip alla huvudlinjer ingår i detta förslag. Linje 75 som idag består av en tur tas bort och ersätts med denna trafik.

Ekonomi: 330 000 kr/år

Linje 65 är en ny linje som infördes i samband med att Laxalinjerna avvecklades i december 2011. Linje trafikerar idag med varannantimmes trafik och förslaget innebär timmestrafik.

Ekonomi: 720 000 kr/år

Total utökning av ekonomi Halmstads stadsbusstrafik: 5 000 000/år

- **2014/2015:** Österskans som idag är knutpunkten för stadsbussarna i Halmstad kommer att avvecklas och stadsbussarna kommer därmed att få en ny terminal utmed Laholmsvägen i anslutning till regionbussterminalen. I och med terminalflytten blir stadsbussarna en tydligare del av ett kollektivtrafiksystem där Öresundstågen utgör stommen. I samarbetet Närhet Halmstad (Hallandstrafiken, Halmstads kommun och Arriva) ses stadsbusstrafiken löpande över.

Ur de linjer som räknas som huvudlinjer kommer ett antal starka stråk att lyftas fram och ges en karaktär av stomlinje. Dessa linjer kommer att ges en hög turtäthet för att täcka upp de starka stråken i Halmstads stadsbusstrafik. Under 2014 och 2015 kommer Hallandstrafiken att föreslå att trafiken i Halmstad stadsbusstrafik utökas för att insteget mot stomlinjerna inte ska bli så stort. Förslaget för 2013, dvs. att utöka trafik till och från Vallås kan ses som ett led i arbetet mot stomlinjer. Förslag för 2014 är att införa tio minuterstrafik (Eurostop) – N Andersberg – Centrum – Karlstorp. Kostanden beräknas till 3,5 miljoner kronor, detta inkluderar tre tillkommande fordon. Finns möjligheten, dvs. att stadsbussarna byter terminalläge kan införandet av stomlinjerna ske under 2015.

Trafikupplägget till och från Kärleken/Sofieberg kommer att ses över och förändras då inflytt till de nybyggda områdena kring Sofieberg sker.

4.5 Stadsbusstrafik Falkenberg

2013: Allt fler företag etableras i området Kattegattscentrum i Falkenberg. Den utökning som föreslås möjliggör arbetspendling till området. Då antalet turer utökas i pendlingslägen kommer utökningen att kräva ett nytt fordon.

Förslaget innebär även ett utökat antal turer på linje 3 för att en bättre anslutning med tågen till och från Göteborg i pendlingslägen samt att linje 6 utökas med mer trafik i pendlingslägen.

Total utökning av ekonomi Falkenbergs stadsbusstrafik: 1 150 000 kr/år

- **2014/2015:** Mindre justeringar och utökningar av trafiken kan komma att ske under dessa år.

4.6 Stadsbusstrafiken i Varberg

2013: Justeringar av trafiken kan komma att ske under året. Dessa justeringar är dock av mindre karaktär och ryms inom befintlig budget. Utredningsarbetet av linjenätet kommer att fortgå.

Ekonomi: Oförändrad

- **2014/2015:** I Varberg planeras förändringar i gatunätet som ger busstrafiken bättre möjligheter att utvecklas genom att förbättra framkomligheten i stans centrala delar. En förbättrad terminal vid Lorensberg ökar närheten till centrum. Linjenätet för Varbergs stadsbusstrafik har varit föremål för en linjenätsutredning med utgångspunkt på att satsa i de större stråken och komplettera övriga delar med linjer som innehar en karaktär av servicelinje. Genom att satsa på två stråk med hög turtäthet och koppla dessa till tågens avgångs- och ankomsttider finns förhoppningar om att öka resandet betydligt. Strukturförändringar av detta slag har visat sig vara framgångsrika och genererat en relativt stor resandeökning i t.ex. Falkenbergs stadsbusstrafik. Omläggningen av Varbergs stadsbusstrafik kommer att innebära fordonsutökningar.

4.7 Stadsbusstrafik Kungsbacka

2013: Inga utökningar av trafiken är planerade.

Ekonomi: Oförändrad

- **2014/2015:** En linjenätsutredning är gjord för stadsbusstrafiken i Kungsbacka där grundidén är att angöra både Resecentrum i Kungsbacka och Hede station med anslutningar till Kungsbackapendeln. De s.k. ringlinjerna kommer att arbetas bort och linjenätet få en mer tydlig karaktär. Förslaget innebär en kraftig utökning av turutbudet och även utökning av fordon.

4.8 Ekonomi trafikförändringar

För kollektivtrafikplanens fokusår, i detta fall 2013, ges en detaljerad beskrivning av kostnaderna för de föreslagna trafikförändringarna. För åren som kollektivtrafikplanen

blickar ut mot, i denna plan år 2014 och 2015 är kostnadsberäkningarna mer grova och kan komma att förändras i samband med att året detaljstuderas. Detta innebär att i nästa plan som fokuserar på året 2014 ges en detaljerad beskrivning av de ekonomiska konsekvenserna för utökningar av trafiken för detta år samtidigt som de två nästkommande åren 2015 och 2016 beräknas grovt.

År	2013	2014	2015
Tillkommande nettokostnad	15 000 000 kr	12 000 000kr	12 000 000kr

Tabell 1: Ekonomi 2013-2015

5. Prioriteringslista

5.1 Prioriteringar

I denna prioriteringslista har vi valt att rangordna våra förslag för 2013 från Kollektivtrafikplanen beroende på hur angelägna dessa är. I vår bedömning har vi valt att utgå ifrån att gjorda investeringar ska ha störst nytta för att få en positiv resandeutveckling samt gagna Hallands utveckling. Ordningen inom varje prioritering är inte rangordnad.

Åtgärd	Kostnad i kr
Prio 1	
• Utökningar föranledda av trängselsskatten i Göteborg	2-4 000 000
○ Kungsbackapendeln	
○ Öresundstågen	
○ Blåexpress	
○ Förstärkningstrafik	
• Genomförande av stråkstudie, linje 324.	2 200 000
• Utökning i Falkenbergs stadstrafik till Kattegatt Center.	1 150 000
• Utökning 10-minuterstrafik Vallås.	2 500 000
Summa Prio 1	7,5-10 000 000
Prio 2	
• Förlängning av linje 350 till Skipås.	150 000
• Utökning linje 400, i pendlingstid.	550 000
• Utökning linje 555/556 för att möta ändrade arbetstider.	260 000
• Utökning linje 651 för att möta ändrade arbetstider.	230 000
• Utökad morgontrafik i Halmstads stadstrafik.	330 000
Summa Prio 2	1 520 000
Prio 3	
• Viskadalsbanan, helgturer.	200 000
• Utökning linje 318, kvällar M-F.	110 000
• Utökning linje 400, helgtrafik	60 000
• Utökning linje 350, en tur mitt på dagen M-F.	260 000
• Utökning linje 555, kvällar M-F.	210 000
• Utökning linje 615, nattrafik	53 000
• Utökning linje 652/653 i pendlingstid.	580 000
• Utökning 10-minuterstrafik Fyllinge.	1 450 000
• Utökning linje 65, dagtid.	720 000
Summa Prio 3	3 643 000

