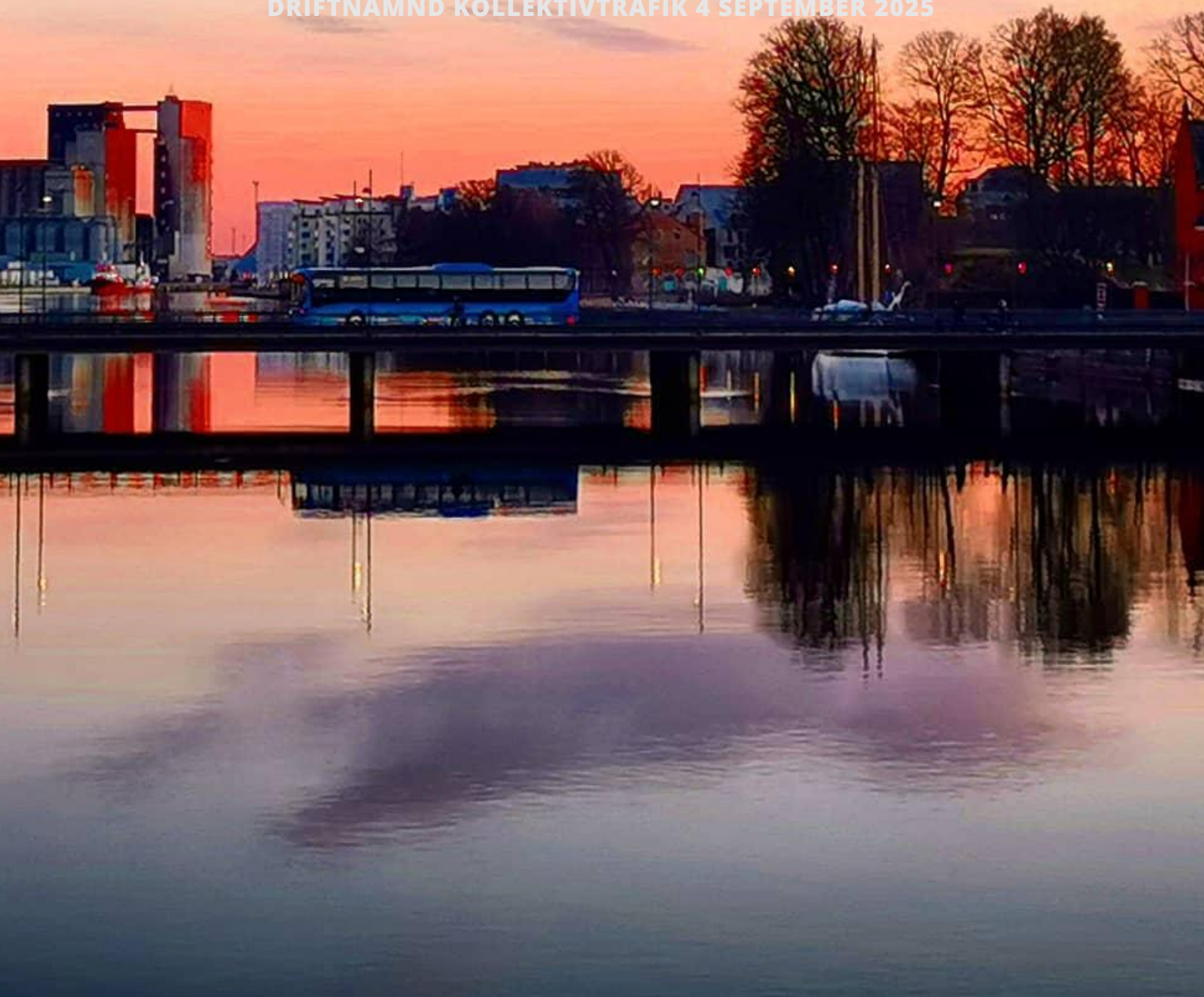


KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2026 MED UTBLICK 2027–2030

DRIFTNÄMND KOLLEKTIVTRAFIK 4 SEPTEMBER 2025



VI ÄR EN DEL AV

Region Halland

INNEHÅLL

1. Inledning	4
1.1 Sammanfattning	4
1.2 Hur kollektivtrafiken fungerar i Halland	5
1.3 Kollektivtrafikens styrande dokument.....	5
2. Planeringsförutsättningar	7
2.1 Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige	7
2.2 En boenderegion med stor arbetskraftsrörlighet	8
2.3 Halland är litet och tätbefolkat	9
2.4 Turismen bidrar till Hallands utveckling.....	9
2.5 Utsläppen från transportsektorn är höga	10
2.6 Möjlighet till distansarbete påverkar resbehoven	10
2.7 Hallänningarnas tillgång till kollektivtrafik	11
2.8 Genomförda trafikförändringar 2015 - 2025, urval	13
3. Mål för kollektivtrafiken	14
3.1 Övergripande mål.....	14
3.1.2 Uppföljning och indikatorer	14
3.2 Övergripande måluppfyllnad	16
3.2.1 Marknadsandel	16
3.2.2 Resande	17
3.2.3 Nöjdhet	20
3.2.4 Självfinansieringsgrad	21
3.2.5 Miljö	22
4. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2025–2027	23
4.1 Process för upprättande av Kollektivtrafikplan	23
4.2 Mobilitetsåtgärder	23
4.3 Trafikförändringar 2026.....	25
4.3.1 Objekt 1 – Tågtrafik	26
4.3.2 Objekt 2 – Regionbusstrafik	28
4.3.3 Objekt 3 – Stadsbusstrafik.....	33

4.4 Trafikförändringar 2027 – 2030	36
4.4.1 Behov av fortsatt utbyggd tågtrafik	36
4.4.2 Behov av fortsatt utbyggd busstrafik.....	37
4.4.3 Planering inför upphandling av busstrafik.....	38
5. Särskild kollektivtrafik	41
5.1 Färdtjänst, sjukresor och skolskjuts med personbil	41
5.1.1 Planeringsförutsättningar	41
5.1.2 Mål och måluppfyllnad	42
5.1.3 Verksamhetsutveckling – Vad vi planerar att göra 2026 - 2028	44
5.2 Skolskjuts med buss.....	45
5.2.1 Måluppfyllnad	45
5.2.2 Verksamhetsutveckling.....	46
5.2.3 Långsiktig plan för tidtabellskiften	47
6. Bilagor	48
6.1 Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken	48
6.1.1 Antal resor och produktion per linje 2024	48
6.1.2 Resandeutveckling per trafikslag 2010 – 2024	50
6.2 Infrastruktur 2024	51
6.2.1 Hållplatslägen för tillgänglighetsanpassning.....	51
6.2.2 Fördelning per väghållaransvar	52
6.3 Samrådsredovisning Kollektivtrafikplan 2026	58
6.3.1 Kungsbacka kommun	59
6.3.2 Varberg kommun.....	62
6.3.3 Falkenberg kommun	65
6.3.4 Halmstad kommun.....	67
6.3.5 Hylte kommun.....	69
6.3.6 Laholm kommun	70

1. INLEDNING

1.1 SAMMANFATTNING

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet fastställer Driftnämnd Kollektivtrafik årligen en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en femårig utblick, exempelvis genom förändringar i trafikutbudet. I kollektivtrafikplanen redovisas även verksamhetens prestanda genom uppföljning för ett antal utvalda nyckeltal främst kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö.

Utvecklingen av Kollektivtrafikplanen sker i nära samarbete med huvudsakligen de halländska kommunerna, men även med andra relevanta aktörer såsom Trafikverket, angränsande regioner och kommuner. Kollektivtrafiken utgör ett av flera verktyg för samhällsutveckling. Genom att integrera kollektivtrafiken i bostadsplaneringen och andra delar av samhällsplaneringen kan dess attraktions- och konkurrenskraft öka. En nyhet för årets upplaga av Kollektivtrafikplanen är att den nu har en femårig utblick, jämfört med tidigare planer som har haft en treårig tidshorisont. Syftet med denna justering är att främja ökad samverkan och samplanering, där utvecklingen av kollektivtrafiken är förknippad med långa ledtider. Genomförandet av upphandlingar kan inrymma krav på nya fordonstyper, samtidigt som ett behov uppstår av kollektivtrafikfrämjande åtgärder i gatuutrymmet.

När kollektivtrafikplanen skickades ut på remiss var de ekonomiska förutsättningarna för 2026 ännu inte fastställda. Remissversionen av planen speglade en önskvärd utveckling, inklusive justeringar i trafikutbudet om närmare 10 miljoner kronor. Budgeten för verksamhetsåret 2026 beslutades av Regionfullmäktige i juni. Baserat på tilldelad budgetram och prognos, tillsammans med beaktande av kommunernas synpunkter, beskriver denna kollektivtrafikplan utökningar i trafikutbudet om drygt 5,5 miljoner kronor.

1.2 HUR KOLLEKTIVTRAFIKEN FUNGERAR I HALLAND

Enligt lagen om kollektivtrafik, vilken trädde i kraft den 1 januari 2012, ska det i varje län finnas en Regional Kollektivtrafikmyndighet. Ett centralt syfte med lagen är att förbättra samordningen mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering, samt att öka det politiska inflytandet över de strategiska beslut som fattas rörande kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, vilket avser kollektivtrafik som bedrivs inom ett län eller som sträcker sig över flera län, med huvudsyftet att tillgodose resenärernas behov av pendling och annat vardagsresande.

Enligt lagen finns det krav på att varje län ska ha ett regionalt trafikförsörjningsprogram, och det finns även bestämmelser om vad ett sådant program ska innehålla. Programmet ska bland annat omfatta både en långsiktig strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafikens omfattning på kortare sikt. Regionstyrelsen fullgör Region Hallands uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för de strategiska kollektivtrafikfrågorna. Driftnämnd Kollektivtrafik, tillsammans med förvaltningen Hallandstrafiken, har som huvuduppgift att ombesörja den operativa planeringen samt driften av kollektivtrafiken. Hallandstrafiken ska årligen besluta om en kollektivtrafikplan som baseras på strategiska val och prioriteringar enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Via uppdragsavtal har Hallandstrafiken ansvaret för att upphandla och samordna färdtjänst i de halländska kommunerna, samt sjukresor. Hallandstrafiken ansvarar för handläggning av färdtjänsttillstånd (med undantag för Kungsbacka) samt utför beställningsmottagning för sjukresor och färdtjänst. På uppdrag av kommunerna utför Hallandstrafiken även planering och samordning av skolskjutstrafik.

1.3 KOLLEKTIVTRAFIKENS STYRANDE DOKUMENT

REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2035

Det övergripande styrdokumentet för Halland är den Regionala utvecklingsstrategin, som innehåller visionen "Halland – bästa livsplatsen". Den regionala utvecklingsstrategin utgör en övergripande och långsiktig plan för Hallands utveckling. Med strategin som vägledande kompass och beslutsstöd i en komplex och dynamisk tid, kan olika aktörer i Halland bidra genom sina respektive planer, budgetar, visioner och strategiska vägval. Tillsammans kan vi därmed bygga det samhälle vi önskar leva i.

STRATEGI FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT 2021 - 2028

Hallands strategi för hållbar tillväxt beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett hållbart sätt, med fokus på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Tillväxtstrategin syftar till att samla och vägleda halländsk genomförandekraft och behöver ägas och bäras av många. Genom att samla olika aktörers utvecklingskrafter mot ett gemensamt mål kan Halland bli en region som växer hållbart. Miljövänliga och energieffektiva transportsätt är en förutsättning för attraktiva livs- och boendemiljöer. Strategin betonar vikten av god tillgång till en miljövänlig och energieffektiv kollektivtrafik för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter.

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 - 2025

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken med en utblick mot 2040–2050. I programmet finns fastställda mål tillsammans med principer och riktlinjer för hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Programmet innehåller både en långsiktig och strategisk del samt en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt.

I programmet synliggörs det långsiktiga målet att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenad med samhällsutvecklingen i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Syftet med kollektivtrafikplanen är att, utifrån strategiska val och prioriteringar, beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Här beskrivs det operativa genomförandet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året, med en utblick ytterligare fyra år framåt. Kollektivtrafikplanen tar avstamp i trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål att öka och göra resandet med kollektivtrafiken mer attraktivt.

Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med framför allt de halländska kommunerna, men även med övriga relevanta aktörer såsom Trafikverket, angränsande regioner och kommuner. En förutsättning för att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik är samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand.



Regional
utvecklingsstrategi



Strategi för
hållbar tillväxt



Regionalt trafik-
försörjningsprogram



Kollektivtrafikplan

Figur 1. Styrdokument Region Halland

2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 HALLAND VÄXER MITT I ETT VÄXANDE SYDVÄSTSVERIGE

Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige, vilket ställer krav på en välfungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafiken skapar grundläggande möjligheter för alla människor att mötas, handla, arbeta och studera på jämlika villkor, oavsett var man bor. Utan kollektivtrafik skulle stora grupper förlora tillgängligheten till arbetsplatser, skolor, fritidsaktiviteter och service. En utvecklad kollektivtrafik med tillhörande utbyggd infrastruktur, som motsvarar det framtida resbehovet, är viktig för att Halland fortsatt ska kunna utvecklas hållbart. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället.

Pendlingen ökar mellan regioner, kommuner och städer i och kring Halland, vilket innebär att man i högre utsträckning inte bor och arbetar i samma ort, kommun eller region. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen, där en stor del av pendlingen sker med bil. När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

ÖVERGRIPANDE BEFOLKNINGSUTVECKLING

Halland är med sina 343 746 invånare (december 2023) Sveriges sjunde största län. Befolkningen har ökat med över 68 742 invånare sedan millennieskiftet, vilket motsvarar en ökning på 25 procent och gör Halland till landets fjärde mest växande län. Halmstad är länets största kommun med 105 796 invånare. Därefter följer Kungsbacka (85 653 invånare), Varberg (68 325), Falkenberg (47 108), Laholm (26 565) och Hylte (10 299). Många län i Sverige har en större kommun och flera mindre kommuner, men Halland sticker ut i detta avseende då länet har flera jämnstora kommuner, även om det också är stor skillnad mellan länets största och minsta kommun.

Alla Hallands kommuner utom Hylte har haft en positiv befolkningstillväxt sedan millennieskiftet. Befolkningstillväxten är dock inte jämnt fördelad över länet. Starkast har utvecklingen varit i Kungsbacka, som ökat sin befolkning med 32 procent. Därefter följer Varberg (30 %), Halmstad (24 %), Falkenberg (21 %), Laholm (17 %) och Hylte (som haft en minskning på 2 %).

HALLAND VÄXER MEN I EN LÄGRE TAKT

Under 2023 ökade antalet invånare i Halland med 946 personer (0,27 %), vilket var den lägsta ökningen sedan 1996. Inbromsningen beror på minskat barnafödande och ett lägre flyttningsöverskott. Den avtagande ökningstakten under 2023 var inte unik för Hallands län. I Sverige som helhet ökade invånarantalet med drygt 30 000 personer (0,29 %), vilket var den lägsta ökningen sedan 1999 och mer än en halvering jämfört med 2022. I relation till övriga regioner i Sverige hade Hallands län den sjätte högsta befolkningsökningen under 2023.

Enligt Region Hallands befolkningsprognos kommer Hallands befolkning att vara 365 070 invånare år 2040. Det innebär en ökning med 21 300 invånare (6 %) jämfört med 2023. Den genomsnittliga årliga befolkningsökningen förväntas vara 1 250 invånare, vilket är en lägre nivå än genomsnittet för perioden 2010–2023, då länet hade en årlig tillväxt på ungefär 3 400 invånare. Gruppen äldre förväntas utgöra en allt större del av befolkningen framöver. Totalt

väntas invånare över 65 år öka med 15 000 och personer i arbetsför ålder med 6 500. Gruppen yngre (0–19 år) väntas minska med 5 000 personer. Den demografiska försörjningsbördan i samhället ökar i riket såväl som i Halland, men en förmildrande omständighet i sammanhanget är att Halland är en av få regioner där den arbetsföra befolkningen ökar.

Ställer vi den förväntade befolkningstillväxten i relation till den historiska sysselsättningsutvecklingen och hur rörligheten ser ut på arbetsmarknaden idag, skulle det innebära 8 000 nya arbetstillfällen i Halland och 4 000 nya pendlare fram till 2040. Befolkningstillväxten skulle även innebära ett behov av 21 000 nya bostäder. Prognoserna är inte en exakt beskrivning av hur utvecklingen kommer att se ut, men de ger en indikation på att utvecklingen har varit, är och förväntas fortsätta vara god i Halland. Även om vi nu förväntas gå in i en period med lägre tillväxt än tidigare, väntas Halland fortsatt vara, relativt sett, en av de mest växande regionerna i landet.

2.2 EN BOENDEREKION MED STOR ARBETSKRAFTSRÖRLIGHET

Under 2000-talet har antalet kommunöverskridande pendlare till eller från en halländsk kommun ökat från cirka 43 000 personer till 73 000 personer, vilket motsvarar en årlig ökning på i genomsnitt nästan 1 400 personer. Totalt har den inomregionala pendlingen mer än fördubblats, medan den utomregionala pendlingen har ökat med mer än 60 procent. Av de sysselsatta som bor i Hallands län pendlar 33 procent över en kommungräns och 22 procent över en länsgräns.

Utifrån ett regionalt perspektiv är Halland en utpräglad boenderegion, vilket innebär att antalet utpendlare till andra regioner vida överstiger antalet inpendlare från andra regioner. Under 2022 pendlade nästan 16 600 personer till länet, samtidigt som knappt 39 000 personer pendlade ut från länet, vilket resulterade i ett negativt pendlingsnetto på över 22 000 personer.

Vid utgången av 2022 bodde det knappt 56 500 pendlare i länet, varav hälften pendlade till en kommun i Västra Götalands län och nästan en tredjedel till en kommun inom länet. Samma år pendlade nästan 16 600 personer från en kommun i ett län utanför Halland till en kommun i Hallands län. Summerar vi de tre flödena uppgår antalet pendlare, som pendlar inom, till eller från länet, till drygt 73 000 personer. Sett till pendlingsmönster kan Hallands kommuner, något förenklat, delas in i två arbetsmarknadsregioner. Halmstad, Laholm och Hylte ingår i Halmstads arbetsmarknadsregion, medan Falkenberg, Varberg och Kungsbacka delar arbetsmarknad med Göteborg och Mölndals kommuner. Utvecklingen har varit god i båda arbetsmarknadsregionerna, men är starkare i norra Hallands arbetsmarknadsregion sett till jobbtillväxt, befolkningsutveckling och produktivitet.

Kommun	Inpendlare	Utpendlare	Pendlingsnetto
Kungsbacka	8 454	24 971	-16 517
Varberg	6 418	8 905	-2 487
Falkenberg	4 788	6 424	-1 636
Halmstad	10 671	8 734	1 937
Laholm	2 358	5 791	-3 433
Hylte	1 429	1 671	-242
Halland	16 556	38 934	-22 378

Figur 2. Pendling över kommun- och länsgräns 2022. Källa: SCB

2.3 HALLAND ÄR LITET OCH TÄTBEFOLKAT

Halland är Sveriges fjärde minsta län och det sjunde mest befolkade. De förhållandevis korta avstånden mellan olika geografiska områden skapar god tillgänglighet, vilket bidrar till starka funktionella samband där städernas större arbetsmarknader kompletteras av mindre orter och den halländska landsbygden. Allt eftersom transportsystemen utvecklas och samhället digitaliseras förväntas flerkärnighetens effekter förstärkas i Halland och dess omland.

Halland är också tätbefolkat, med totalt 63,4 personer per kvadratkilometer – endast de tre storstadsregionerna är mer tätbefolkade än Hallands län. Befolkningstätheten är som högst längs kustlinjen, där en stor del av länets befolkning bor.

Av länets befolkning bor 85 procent i en tätort, vilket är bland de högre nivåerna jämfört med övriga regioner i Sverige. Tätortsgraden är som högst i Halmstad kommun, där den uppgår till hela 93 procent, jämfört med Hylte där endast drygt två tredjedelar av invånarna bor i en tätort. Befolkningstätheten i länets tätorter är förhållandevis låg jämfört med andra snabbväxande regioner och riksgenomsnittet. När en stad eller tätort växer genom utbredning ökar avstånden mellan olika aktivitetspunkter, vilket riskerar att leda till ett ökat bilberoende. En utbredd bebyggelse försvårar förutsättningarna för en tillgänglig och ändamålsenlig kollektivtrafik.

2.4 TURISMEN BIDRAR TILL HALLANDS UTVECKLING

Turismen spelar en betydande roll i Hallands utveckling. Regionen har ett stort antal sommarbostäder, och antalet övernattningar ökar stadigt, vilket leder till en befolkningsökning under sommarmånaderna. Att semestra i Halland ska vara lika njutbart som att bo här. Enligt statistik från SCB har Halland i genomsnitt 2,5 miljoner övernattningar per år, med en stark säsongsvariation. Under sommarmånaderna ökar befolkningen markant på grund av den höga andelen turister där den inhemska turismen utgör en stor majoritet.

Kollektivtrafiken möjliggör för besökare att enkelt ta sig till stränderna, vandra i skogarna eller besöka handel och evenemang. Tidtabellsskiftet är en naturlig del av kollektivtrafiken och sker årligen, vanligtvis vid tre tillfällen. Tidtabellsskiftet under sommaren genomförs för att anpassa utbudet efter ett förändrat resbehov jämfört med resten av året. I Halland minskar generellt omfattningen av regionbusstrafik på sommaren, vilket beror på minskat arbets- och skolresande, samtidigt som stadsbusstrafiken ökar på grund av ökat fritidsresande.

2.5 UTSLÄPPEN FRÅN TRANSPORTSEKTORN ÄR HÖGA

Transportsektorn är den sektor som genererar mest utsläpp i Halland. Inrikes transporter står för 44 procent av länets territoriella utsläpp av klimatgaser, vilket är den sjätte högsta nivån i landet. I Halland har de transportrelaterade utsläppen minskat med 32 procent sedan 2010. Enligt Sveriges klimatpolitiska ramverk ska minskningen fram till 2030 vara minst 70 procent. Med nuvarande minskningstakt kommer Halland endast att ha minskat med 47 procent till 2030. För att nå målet krävs en årlig minskningstakt på 9,7 procent under de kvarvarande åren av perioden.

Sett till enbart koldioxidutsläppen står den halländska transportsektorn för 65 procent av Hallands territoriella utsläpp, och personbilstransporterna står för ungefär två tredjedelar av dessa. För att nå de svenska klimatpolitiska utsläppsmålen till 2030 behöver transportsektorns koldioxidutsläpp halveras. Med dagens minskningstakt kommer Halland inte att nå målen. Samtidigt som Hallands befolkning förväntas växa, fler förväntas pendla mellan jobb och hem, och fler fritidsresor förväntas utföras, måste transportsektorns utsläpp minska. Den utsläppsminskning som har skett i den halländska transportsektorn det senaste decenniet beror inte på minskad trafikintensitet, utan på ett ökat kollektivt resande tillsammans med mer energieffektiva transporter, både för privatpersoner och tyngre fordon.

2.6 MÖJLIGHET TILL DISTANSARBETE PÅVERKAR RESBEHOVEN

Under Covid-19-pandemin aktualiserades frågan om arbete hemifrån. De systemförändringar som skedde under pandemiåren öppnade även upp för potentialen till minskat resande för vissa grupper av den arbetande befolkningen. Möjligheten till distansarbete varierar stort mellan olika näringsgrenar och delvis mellan könen, där fler kvinnor än män har möjlighet till distansarbete. Exempelvis har förvärvsarbetande inom offentlig förvaltning och företagstjänster större möjligheter till hemarbete än de som arbetar inom hotell- och restaurangbranschen.

Sett till Hallandssnittet arbetade 41,2 procent av hallänningarna helt eller delvis hemifrån under SCB:s referensvecka första kvartalet 2021. Jämfört med övriga Sverige var detta den tredje högsta nivån efter Stockholm och Uppsala län.

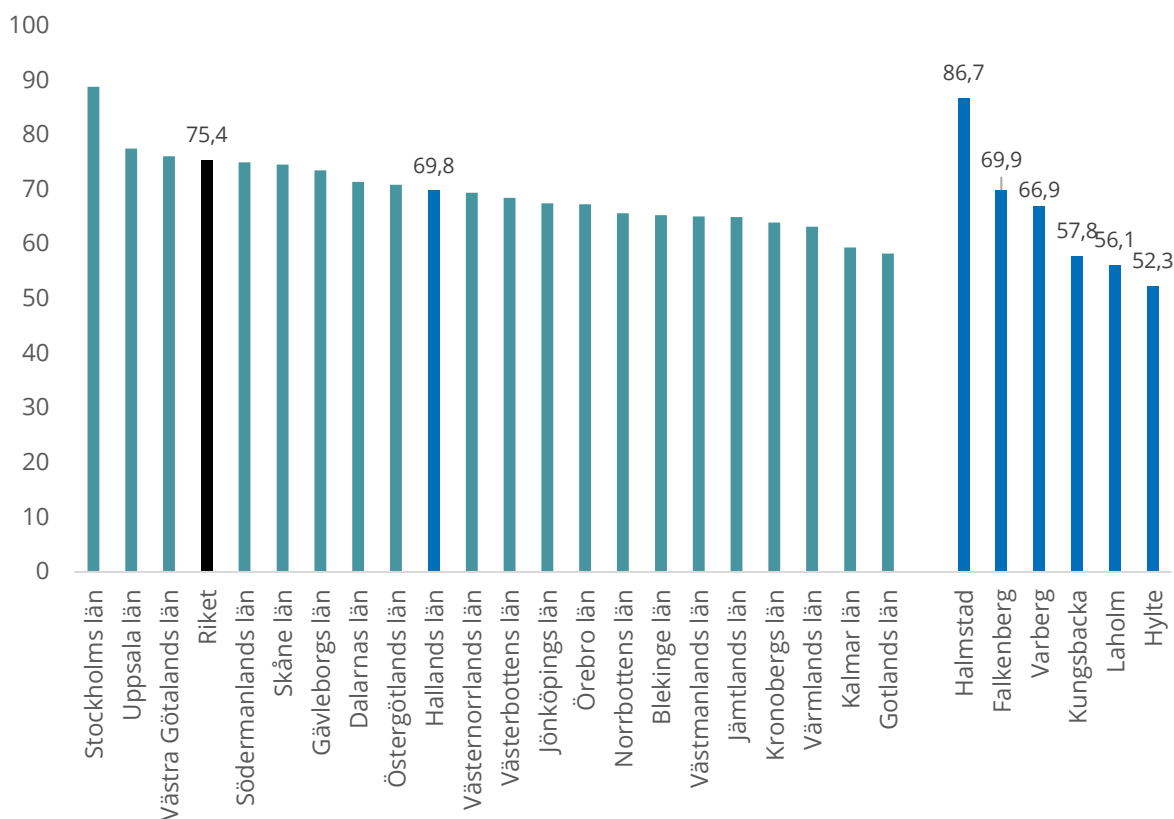
2.7 HALLÄNNINGARNAS TILLGÅNG TILL KOLLEKTIVTRAFIK

För att människor ska välja kollektivtrafik framför bilen krävs god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en hållplats och avgångar som motsvarar resbehoven.

BOENDE I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

I Halland bor 69,8 procent av befolkningen, motsvarande 239 399 personer, i närhet av kollektivtrafiken. På kommunal nivå varierar detta avsevärt. I Halmstad bor närmare 87 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafiken, medan andelen i Kungsbacka endast uppgår till 58 procent. Den lägsta andelen återfinns i Laholm med 56 procent och i Hylte med 52 procent.

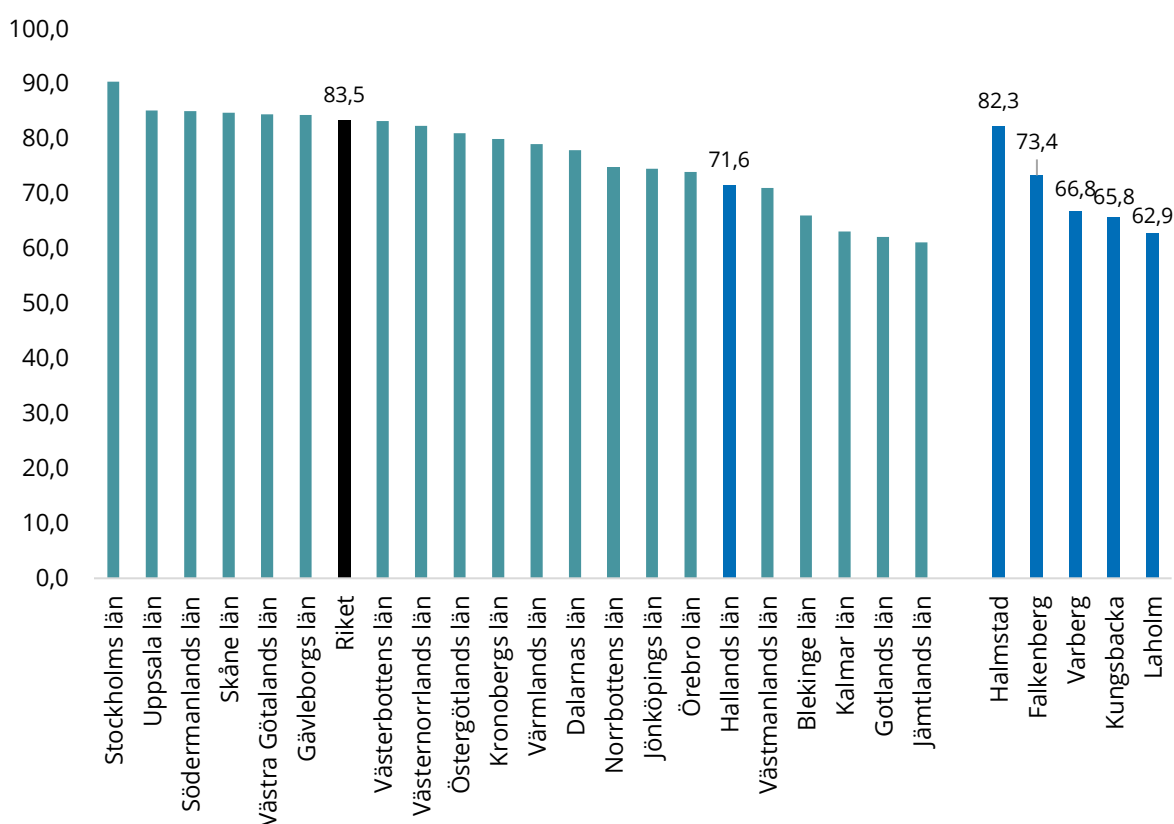
I länets tätorter bor 79,2 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafiken, vilket är den nionde lägsta nivån i landet. Den jämförelsevis låga placeringen när det gäller kollektivtrafiktillgång i tätort kan sannolikt hänföras till låg befolkningstäthet i länets tätorter samt att en relativt liten andel av befolkningen bor i en större stad, även om de bor i en tätort.



Figur 3. Andel av befolkningen boende i närhet (400 m) av kollektivtrafikstation (2022). Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB

NYBYGGNATIONER I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

Genom att bygga bostäder i kollektivtrafiknära lägen ökar tillgången till kollektivtrafik. I Halland har närmare 72 procent av nybyggnationerna under perioden 2014–2022 byggts i sådana lägen. På kommunal nivå varierar detta avsevärt. I Halmstad har mer än fyra av fem nybyggnationer tillkommit i kollektivtrafiknära lägen. I Falkenberg uppgår andelen till drygt 73 procent, i Varberg till nästan 67 procent, i Kungsbacka till knappt 66 procent, och i Laholm till knappt 63 procent. Hylte kommun finns inte med i redovisningen på grund av för få byggnationer under den aktuella perioden.



Figur 4. Andel av nyttillkomna bostäder i kollektivtrafiknära läge, totalt 2014 – 2022. Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB

2.8 GENOMFÖRDA TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2015 - 2025, URVAL

2015	<ul style="list-style-type: none"> • Nytt stadsbusslinjenät Kungsbacka • Förtätning av regionbusstråk
2016	<ul style="list-style-type: none"> • Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg • Nytt stadsbusslinjenät Varberg
2017	<ul style="list-style-type: none"> • Nytt Västtåg Varberg - Göteborg, dubbeltur morgon/eftermiddag • Utökad trafik Västtåg Varberg-Borås (Viskadalsbanan) • Utökad trafik Halmstad stadsbussstrafik
2018	<ul style="list-style-type: none"> • Utökad trafik HNJ-banan (3-årigt testprojekt) • Fler Västtåg Varberg - Göteborg, en ny dubbeltur morgon/eftermiddag • Utökad trafik Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln) • Etapp 2 Resecentrum Halmstad, justerat stadsbusslinjenät
2019	<ul style="list-style-type: none"> • Fler Västtåg Varberg - Göteborg, två nya dubbelturer mitt på dagen • Utökad trafik Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln) • Fler helgturer på HNJ-banan (3-årigt projekt)
2020	<ul style="list-style-type: none"> • Ny stadsbussstrafik i Laholm • Utökning av linje 10 Falkenberg med ett fordon • Fler turer till och från Ullared, brytning av linje 555 i Ullared • Fler turer på Västtågen Kungsbacka-Göteborg, förlängd kvartstrafik på vardagar och halvtimmesstrafik på helger • Förändrad linjesträckning linje 10 och 50 i Halmstad, snabbare resa till och från Vallås
2021	<ul style="list-style-type: none"> • Utökat trafikutbud tillhörande "testperiod HNJ" med fler turer under vardagar samt helger kvarstår inom Tågplan 2021, inkluderat busslinje 417 Hylte - Landeryd. • Utökat trafikutbud på linje 62 till och från Söder i Halmstad
2022	<ul style="list-style-type: none"> • Danmarkstågen med Öresundståg gör uppehåll vid Åsa station under lördagar och söndagar. Trafikförändringen innebär inga förlängda restider till/från stationer söder om Varberg. • Utökat utbud inom testperiod HNJ avslutas
2023	<ul style="list-style-type: none"> • Omfördelning av produktion. Utökad trafik linje 225 Laholm - Båstad station. Ny busslinje 430 Torup - Kinnared - Hyltebruk. Fler direkturer Harplinge - Halmstad. Ny körväg busslinje 350 via Heberg, förlängd linje 509 till Eftra. Fler turer till Kungsäter med linjerna 661 och 664. Linje 741 inom Tölä Ångar i Kungsbacka.
2024	<ul style="list-style-type: none"> • Fler Öresundståg kväll- natt och helg. Tre nya avgångar med Västtåg Varberg - Göteborg per vardag och riktning. Västtåg Varberg - Borås, en avgång per vardag och riktning söndag - fredag. • Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråken. Utökning linje 509 Falkenberg. • Kungsbacka, trafikering av Björkris och badhuset. Varberg, förändrad linjedragning Träslövsläge. Halmstad, justerad linjesträckning linje 2.
2025	<ul style="list-style-type: none"> • Utökad trafik vardagar med Västtåg Kungsbacka - Göteborg (Kungsbackapendeln) • Utvecklad Närtrafik 2.0 • Regionbusstrafik Varberg, övriga linjer 660/661

3. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

3.1 ÖVERGRIPANDE MÅL

Hallands strategi för hållbar tillväxt beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett hållbart sätt, med fokus på ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Tillväxtstrategin belyser behovet av miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter, vilket är en förutsättning för attraktiva livs- och boendemiljöer.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken med en utblick mot 2040–2050. Programmet synliggör det långsiktiga målet att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenad med samhällsutvecklingen i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg. Kollektivtrafikens kortsiktiga mål är att öka resandet och göra det mer attraktivt, vilket är tydligt knutet till Hallandstrafikens ansvarsområde.

3.1.2 UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER

HALLAND SKA VARA EN MER ATTRAKTIV, INKLUDERANDE OCH KONKURRENSKRAFTIG REGION		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm	Restid/turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg –mät punkt Halmstad och Varberg	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering		Uppföljning till Tillväxtstrategin
Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur	Deltagande och publik vid ett urvalstrategiskt utvalda arrangemang och mötesplatser. Huspriser i Halland	Uppföljning till Tillväxtstrategin
En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter	Andel förnyelsebar energi, Koldioxidutsläpp	Uppföljning till Tillväxtstrategin

KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND SKA BIDRA TILL HÖG ATTRAKTIVITET OCH EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Kollektivtrafikens marknadsandel av totaltresande ska vara minst 30% år 2030.	Resandestatistik	Kollektivtrafikplanen
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott från övriga Sverige till Hallands län.	Uppföljning till Tillväxtstrategin

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	Biljettintäkter och trafikkostnader	Hallandstrafikens ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfri bränslen	Utsläppsnivåer fordonsdatabas FRIDA	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighetsanpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker	Utförande i frågor i Kollektivtrafikbarometer	Kollektivtrafikplan

RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK SKA ÖKA OCH VARA ATTRAKTIVT		
Mål	Indikatorer	Följs upp i
Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Högst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning delmål	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

Figur 5. Uppföljning och indikatorer, regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025

AGENDA 2030

År 2016 antog FN Agenda 2030, som omfattar 17 globala hållbarhetsmål med 169 delmål. Dessa mål syftar till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter, främja fred och rättvisa samt lösa klimatkrisen. Kollektivtrafiken spelar en nyckelroll i denna förändringsagenda mot ett hållbart samhälle. Hallandstrafiken integrerar dessa mål i sitt miljö- och klimatarbete och redovisar årligen resultat och utveckling.

Inom miljö- och klimatarbetet fokuserar verksamheten på mål 3: God hälsa och välbefinnande, mål 10: Minskad ojämlikhet, mål 11: Hållbara städer och samhällen, och mål 13: Bekämpa klimatförändringarna. Kollektivtrafiken bidrar positivt till dessa mål genom att främja fysisk aktivitet, minska ojämlikheter, skapa hälsosammare städer och minska utsläppen av växthusgaser.

3.2 ÖVERGRIPANDE MÅLUPPFYLLNAD

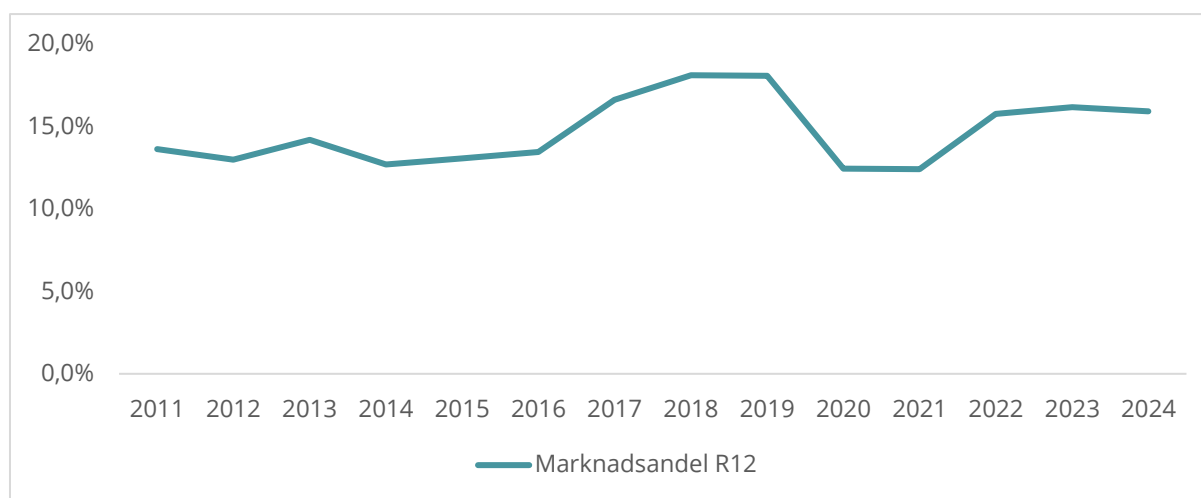
Under 2024 navigerade Hallandstrafiken genom ett föränderligt ekonomiskt klimat och förändrade resvanor efter pandemin, vilket påverkade hallänningarnas sätt att leva och resa. För att säkerställa en hög grad av kostnadseffektivitet och samtidigt upprätthålla en attraktiv, pålitlig och användarvänlig kollektivtrafik, har resursanvändningen övervakats noggrant.

Nyckeltal	2019 utfall	2020 utfall	2021 utfall	2022 utfall	2023 utfall	2024 utfall	2025 mål	2030 mål
Marknadsandel (%)	18,1	12,4	12,4	15,8	16,2	14,9	18,1	30,0
Antal resor (milj)	20,0	12,1	11,2	18,1	18,7	19,0	20,0	39,0
Nöjdhet (%)								
• Kund	59,6	61,5	55,0	59,5	62,4	60,2	65,0	80,0
• Allmänhet	51,5	53,5	48,9	51,0	54,1	53,7	56,4	70,0
• Senaste resan	80,5	78,8	78,2	79,2	80,5	76,0	82,7	90,0
Självfinansieringsgrad (%)	55,9	33,4	37,4	52,9	51,9	53,6	54,0	60,0
Fossilfria bränslen (%)*	99,6	99,8	100	100	100	100	100	100
*exklusive Krösatåg								

Figur 6. Nyckeltal övergripande måluppfyllnad, utfall 2019 - 2024

3.2.1 MARKNADSANDEL

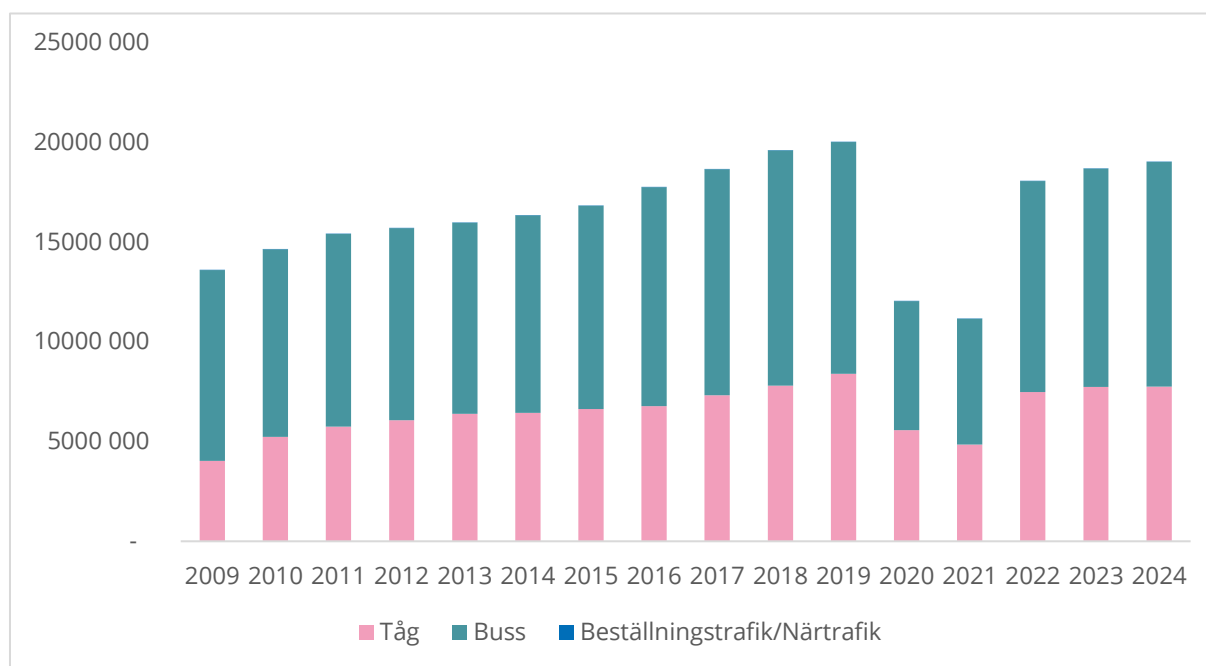
Marknadsandelen, det vill säga andelen motoriserade resor som genomförs med kollektivtrafiken, minskade jämfört med 2023 och uppgick 2024 till 14,9 procent. Hallandstrafiken hade prognoser som indikerade en förväntad ökning under året, men denna uteblev. En bidragande orsak till minskningen är den förändrade mätmetoden som under 2024 fokuserade på en mer diversifierad respondentgrupp, där exempelvis fotgängare utgjorde en större andel än tidigare.



Figur 7. Kollektivtrafikens marknadsandel i Halland, 2011 - 2024

3.2.2 RESANDE

Resandet ökade under 2024 och nådde 19 miljoner resor, vilket är en ökning med 1,8 procent jämfört med 2023. Bidragande faktorer till det ökade resandet kan kopplas till satsningar och förbättringar inom tåg- och busstrafiken. Resandets fördelning var 59,2 procent buss, 40,7 procent tåg och mindre än 0,1 procent anropsstyrd trafik, vilket visar på en ökande andel bussresor jämfört med 2023.



Figur 8. Antal resor per år och trafikslag

TÅGTRAFIK

Tågtrafiken i Halland omfattar Västkustbanan med Öresundståg, Västtåg Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln), Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg) samt Pågatåg. Utöver Västkustbanan trafikeras Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatåg på sträckan Halmstad – Jönköping/Nässjö, och Viskadalsbanan trafikeras med Västtåg på sträckan Varberg – Borås.

Faktorer som bidrog till en positiv utveckling av resandet i tågtrafiken under 2024 inkluderar ökad punktlighet, nya turer med Västtågen samt ett år med färre banarbeten jämfört med 2023. Under 2024 nådde tågtrafiken 7,8 miljoner tågresor, vilket är en ökning med 0,2 procent jämfört med 2023. Av dessa resor stod Öresundståg för 4,7 miljoner, vilket är 5,4 procent högre än 2023.

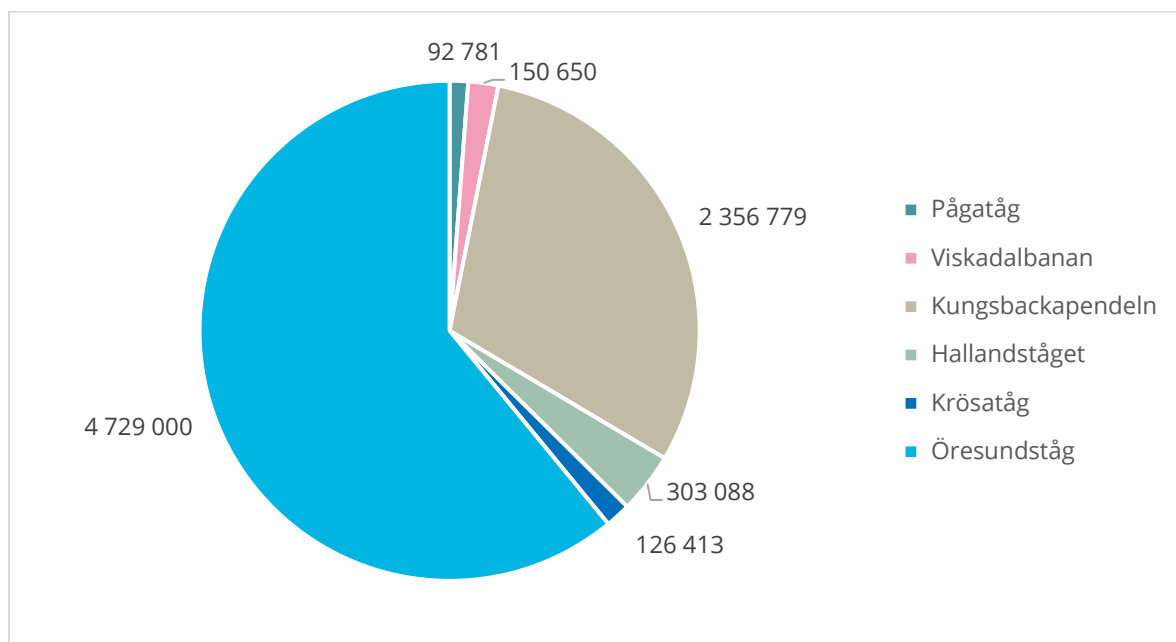
Resandet med Västtåg mellan Kungsbacka och Göteborg (Kungsbackapendeln) har mätts med kundräkningssystem sedan 2017. Kundräkningssystemet innebär att sensorer i varje dörrpar räknar antalet på- och avstigande. Under 2024 genomfördes 2,4 miljoner resor med Västtågen mellan Kungsbacka och Göteborg, vilket är en minskning med 9,5 procent jämfört med 2023.

Även resandet med Västtågen mellan Varberg och Borås (Viskadalsbanan) mäts sedan 2017 med kundräkningssystem. Under 2024 uppgick resandet till 150 650 resor, en minskning med 7,4 procent jämfört med 2023.

Krösatåg på Halmstad – Nässjö järnväg nådde 126 413 resor under 2024, vilket är en minskning med 11,5 procent jämfört med 2023.

Pågatåg uppnådde 92 781 resor under 2024, vilket är 18,3 procent högre än 2023. Ökningen beror på järnvägsarbetet mellan Ängelholm och Helsingborg som ägde rum 2023, vilket ledde till längre perioder av inställd tågtrafik.

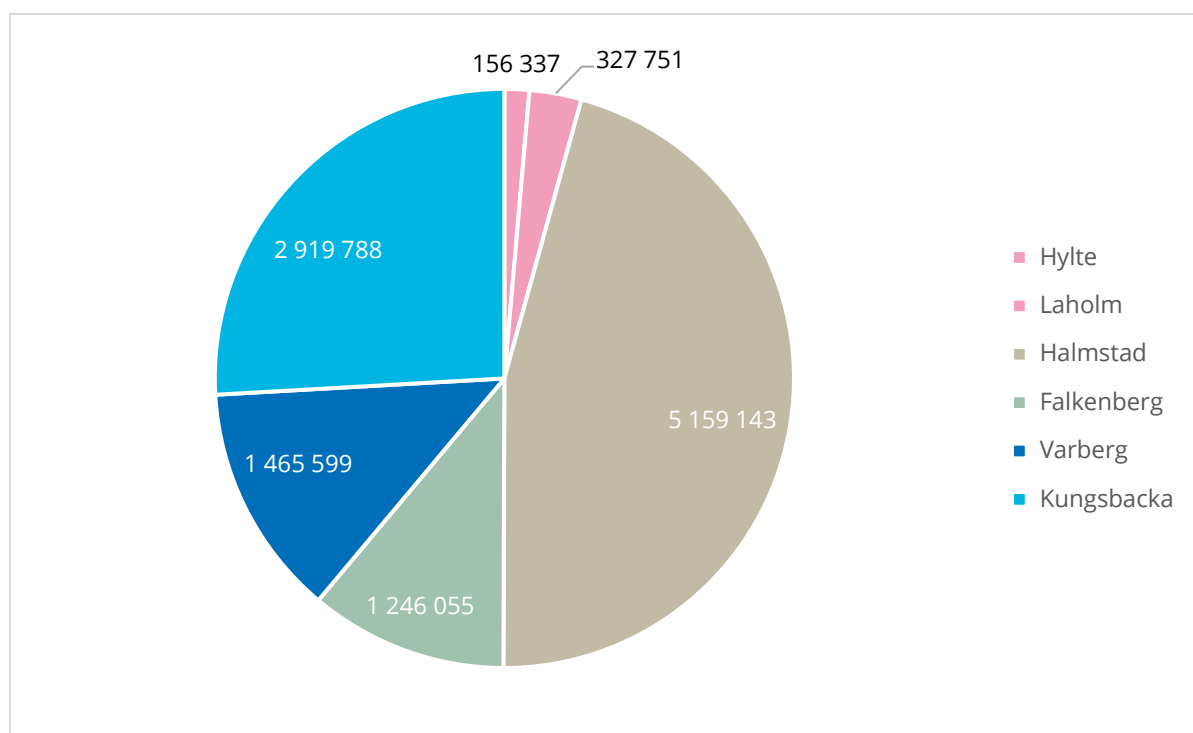
Västtågen Varberg – Göteborg (Hallandståg) uppgick till 303 088 resor under 2024, vilket är en ökning med 13,5 procent jämfört med 2023.



Figur 9. Fördelning av resor tågtrafik

BUSSTRAFIK

Busstrafiken i Halland utförs av flera anlitade trafikföretag, där bussföretaget Nobina ansvarar för huvuddelen av resorna. Under 2024 uppgick resandet med busstrafik i Halland till strax under 11,3 miljoner resor, vilket är en ökning med 2,9 procent jämfört med 2023. Av dessa 11,3 miljoner resor tillskrivs 5 miljoner resor regionbussar och 6,3 miljoner stadstrafik. Resandemängden varierar mellan kommunerna, där Halmstad står för en stor del av den totala busstrafiken



Figur 10. Busstrafik, fördelning antal resor fördelat per kommun, 2024

Inom Hallandstrafiken fördelas resandet mellan stadsbussar och regionbussar för att effektivt täcka olika transportbehov. Stadsbussarna erbjuder lokal service och optimala förbindelser inom tätorter, medan regionbussarna knyter samman olika delar av regionen för att möjliggöra smidiga resor över större avstånd. Denna fördelning möjliggör anpassning till olika resenärers behov och skapar ett mångsidigt kollektivtrafiksystem.

	Hylte	Laholm	Halmstad	Falkenberg	Varberg	Kungsbacka
Regionbuss	156 337	228 941	1 051 543	618 842	695 981	2 251 235
Stadsbuss	-	98 810	4 107 600	627 213	769 618	668 552
Summa	156 337	327 751	5 159 143	1 246 055	1 465 599	2 919 788

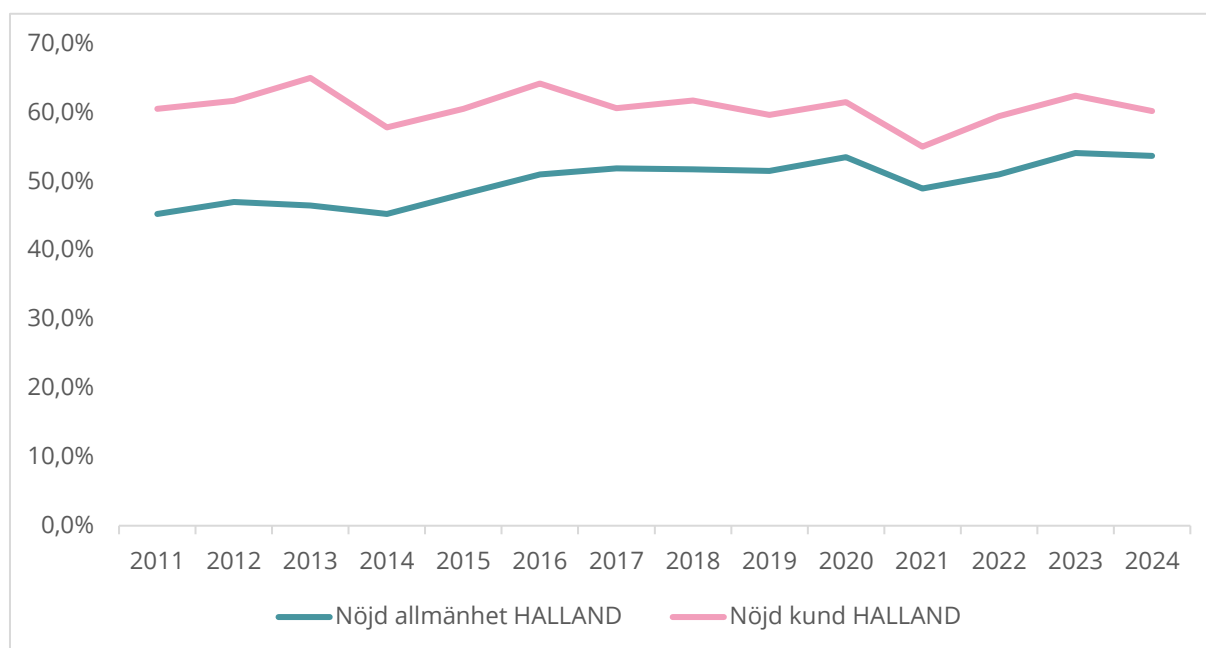
Figur 11. Busstrafik, region- och stadsbusstrafik fördelat per kommun, 2024

3.2.3 NÖJDHET

Kollektivtrafikbarometern är en branschgemensam undersökning bland både allmänhet och kunder som används för att mäta kundnöjdhet. Med kunder avses de som använder kollektivtrafiken minst en gång i månaden, medan allmänheten inkluderar alla respondenter i Halland, både kunder och icke-kunder. Kollektivtrafiken i Kungsbacka kommun, där Västtrafik har utförandeansvar, ingår i bedömningen.

För att skapa en långsiktigt hållbar och framgångsrik verksamhet är det avgörande att resenärerna inom kollektivtrafiken är nöjda. Hallandstrafiken arbetar kontinuerligt med att höja kvaliteten på reseupplevelsen genom att erbjuda tillförlitliga och effektiva tjänster. Faktorer som punktlighet, komfort, säkerhet och trygghet har direkt påverkan på kundupplevelsen och är därmed kritiska för att upprätthålla och öka nöjdheten.

Under 2024 visar resultaten att 60,2 procent av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken, medan 53,7 procent av allmänheten är nöjda. Undersökningen avslöjar också att 75,7 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Här ser vi en påverkan av förändrad mätmetod med svarsalternativ som förändrats jämfört med 2023. En annan orsak till utfallet är den stundtals negativa publicitet som Hallandstrafiken haft under året, vilket har påverkat helhetsbilden av bolaget och minskat kundnöjdheten



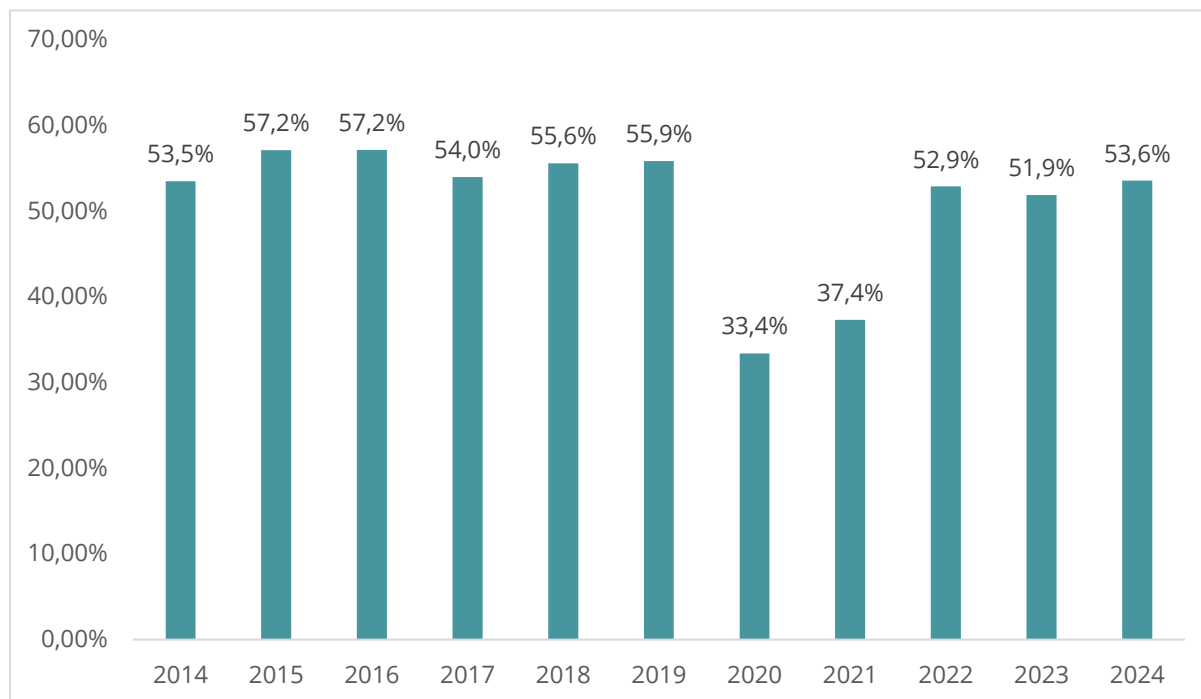
Figur 12. Nöjdhet kund och allmänhet, 2011 - 2024

3.2.4 SJÄLVFINANSIERINGSGRAD

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Målet enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet är att trafikintäkterna ska utgöra minst 60 procent av kostnaden för kollektivtrafiken, baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod.

Trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna, självfinansieringsgraden, har under många år varit god i Halland och uppgick till 53,6 procent för 2024. Under pandemin påverkades Hallandstrafikens verksamhet kraftigt i form av minskat resande och biljettintäkter, samtidigt som produktionen fortsatte utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resor till skola eller arbete.

En hög självfinansieringsgrad indikerar att utbudet är anpassat efter efterfrågan, det vill säga att trafiken utförs vid de tider då resbehovet är som störst.



Figur 13. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad, 2024 - 2024

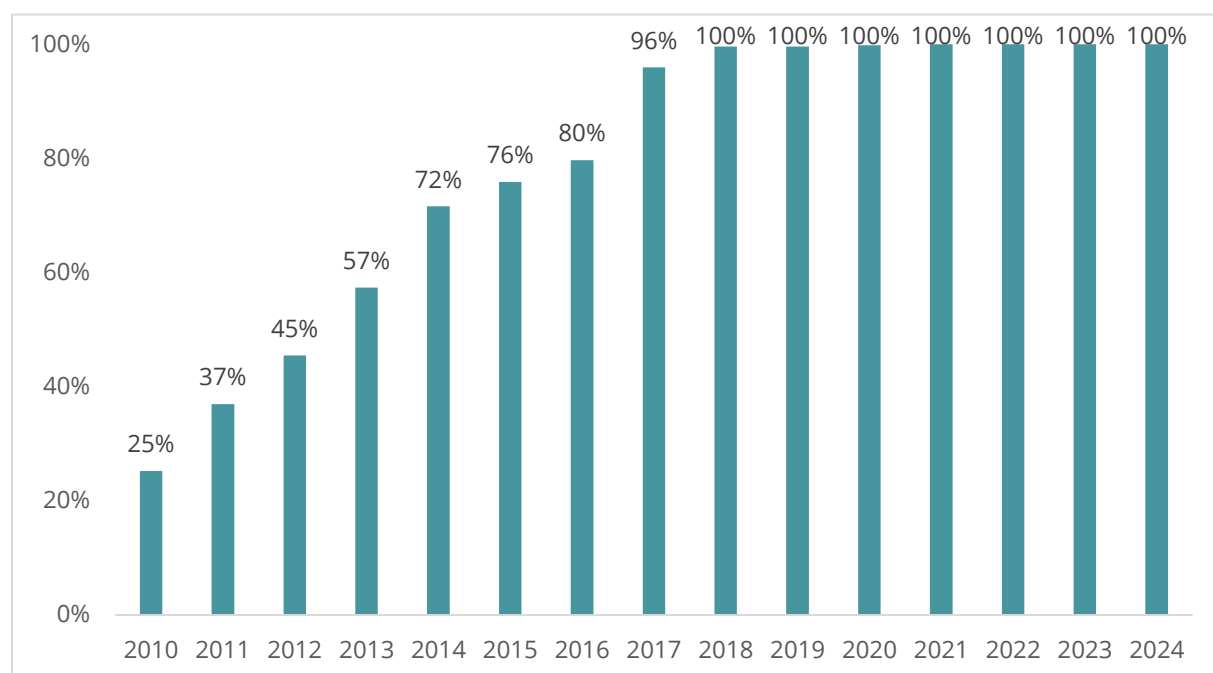
3.2.5 MILJÖ

För att uppnå de regionala och nationella klimatmålen är kollektivtrafiken av avgörande betydelse för att etablera ett hållbart transportsystem. Positiva effekter av hållbart resande inkluderar renare stadsmiljöer, mindre bilköer med minskade föroreningar och minskat buller. Hallandstrafiken arbetar aktivt mot målet om ett minskat klimatavtryck genom avtalskrav som främjar drivmedelsutvecklingen och övergången till fossilfria drivmedelsalternativ.

Det finns risker relaterade till tillgänglighet och eventuella ändringar i skattetrycket på biodrivmedel, vilket kan påverka framtida kostnader. Hallandstrafiken strävar efter att fortsätta utvecklingen mot minskad miljöpåverkan genom att öka antalet resenärer, effektivisera resandet och investera i ny teknologi för att skapa en ännu mer hållbar kollektivtrafik.

Mål	Indikatorer/Uppföljning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer - fordonsdatabas FRIDA
Ökad elektrifiering inom busstrafiken	Antal elbussar – fordonsdatabas FRIDA
Energianvändning per km. (kWh/km)	kWh/km – fordonsdatabas FRIDA
Energianvändning per personkm (kWh/pkm)	kWh/person km – fordonsdatabas FRIDA
Energianvändning (MWh)	Totalt MWh – fordonsdatabas FRIDA

Figur 14. Mål och indikatorer för uppföljning



Figur 15. Andel körda kilometer med fossilfria bränslen inom stad- och regionbusstrafik, 2010 - 2024

4. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2025–2027

4.1 PROCESS FÖR UPPRÄTTANDE AV KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en Kollektivtrafikplan. Planens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten, exempelvis genom trafikförändringar. En förutsättning för att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik är samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand. Framtagandet av Kollektivtrafikplanen sker i dialog med framför allt de halländska kommunerna, men även övriga relevanta aktörer så som Trafikverket och angränsande regioner och kommuner.

Hallandstrafikens trafikplaneringsprocess utgår från Kollektivtrafikplanen, som utgör navet i utvecklingen av den halländska kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens förmåga att anpassa verksamheten påverkas av långa ledtider. Trafikplaneringsprocessen sträcker sig över minst 1,5 år, från det att arbetet påbörjas till tidigast genomförande av de beskrivna trafikförändringarna. Hallandstrafiken ansöker om tåglägen i april hos infrastrukturägaren Trafikverket för den tågtrafik som planeras genomföras från tidtabellsskiftet i efterföljande december. I trafikavtalen inom busstrafiken är ledtider främst förknippade med investeringar i fordon samt rekryteringsbehov. Med bakgrund i den långa tidsperioden krävs god framförhållning i samtliga delar av processen.

4.2 MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobilitetsåtgärder är ett samlingsbegrepp för fysiska och beteendepåverkande åtgärder som möjliggör eller främjar ett hållbart resande. De beteendepåverkande åtgärderna syftar till att förändra resenärers attityder och beteenden genom mjuka åtgärder som påverkar resebeteende och val av färdstätt, såsom kampanjer och information. Syftet är att minska bilanvändandet genom att överflytta resande till gång, cykel och kollektivtrafik. Exempel på mobilitetsåtgärder inkluderar kampanjer för att främja gång, cykel och kollektivtrafik, informationskampanjer, prova-på-erbjudanden med mera. Det handlar även om att förenkla köpflöden i Hallandstrafikens försäljningskanaler och göra biljettsortimentet mer attraktivt.

Genom att kombinera olika typer av mobilitetsåtgärder, både fysiska (såsom utökat trafikutbud och förbättringar i infrastrukturen) och beteendepåverkande, kan den totala effekten förstärkas jämfört med om åtgärderna genomfördes var för sig. Detta understryker vikten av samarbete och integrerad planering för kollektivtrafiken.

PROVA-PÅ KAMPANJER

Under 2025 har Hallandstrafiken valt att fokusera på Prova-på-kampanjer riktade till företag och deras anställda. Detta beslut har fattats efter en utvärdering av tidigare kampanjer som riktats mot utvalda bostadsområden, med målet att främja resor till och från arbetet. Tydliga riktlinjer har utarbetats för att fastställa de kriterier som måste uppfyllas för att en Prova-på-kampanj ska vara aktuell. Dessa kriterier har tagits fram för att säkerställa att alla företag behandlas lika och

att inget specifikt företag premieras. Insatserna kommer att följas upp och utvärderas för att möjliggöra vidare utveckling.

ERBJUDANDE NYINFLYTTAD

Hallandstrafiken ser en potential i att erbjuda nyinflyttade möjligheten att prova kollektivtrafiken. Som nyinflyttad till Halland, eller en ny kommun, befinner man sig i ett förändringsfönster där man är mer öppen för nya sätt att göra saker och därmed mer mottaglig för olika mobilitetsåtgärder. Under 2025 påbörjades ett arbete med att göra utskick till nyinflyttade inom och till regionen. Om detta initiativ faller väl ut, kommer det att fortsätta även under 2026.

FÖRETAGSFÖRSÄLJNING

Hallandstrafiken erbjuder idag olika företagslösningar som företag och organisationer kan erbjuda sina anställda för att främja kollektivt resande, både i tjänsten och till arbetet. Befintliga kunder kommer att fortsätta bearbetas för att öka det kollektiva resandet inom företagen. Nya företag kommer att kontaktas för att erbjudas olika lösningar, såsom prova-på-kampanjer. En ny företagsportal kommer att lanseras för att underlätta för företagen att administrera sina biljetter.

TILLGÄNGLIGGÖRA OCH SYNLIGGÖRA KOLLEKTIVTRAFIKEN

Hallandstrafiken bedriver kontinuerligt olika påverkanskampanjer och informationsinsatser samt utvecklar både biljettsortiment och försäljningskanaler för att tillgängliggöra och synliggöra kollektivtrafiken och möjligheten att välja kollektivtrafiken framför bilen. För att öka kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen behöver Hallandstrafiken satsa både på nyrekrytering av kunder och på att befintliga kunder använder kollektivtrafiken för fler resor i sin vardag. Hallandstrafikens erbjudande måste vara attraktivt, och fler behöver känna att de vill genomföra den livsstilsförändring som krävs för att bli kollektivtrafikresenärer. Hallandstrafiken riktar därför insatserna både mot att fler ska välja kollektivtrafiken för sina resor till arbete och skola, men även för sina fritidsresor.

ENKLA BILJETTKÖP

För att attrahera fler kunder samt få befintliga kunder att resa mer med kollektivtrafiken, arbetar Hallandstrafiken kontinuerligt med att förenkla och utveckla biljettsortimentet samt försäljningskanalerna. Biljettsortimentet ska vara enkelt och tydligt, och rabatterna ska vara raka och lätta att förstå. De biljetter som erbjuds ska passa både pendlare och sällanresenärer. Försäljningskanalerna ska ha enkla köpflöden och vara tillgängliga där behovet är som störst. Fokus ligger på Hallandstrafikens app, men även övriga försäljningskanaler ska vara väl anpassade efter kundernas behov.

Resandet mellan regioner i södra Sverige ska ske sömlöst, och därför erbjuder Hallandstrafiken möjligheten att köpa biljetter till angränsande regioner och Danmark (sydtaxan). Syftet är att bidra till samhällsutvecklingen. Utgångspunkten är den framtagna branschgemensamma standarden BoB, som står för nationell biljett- och betalstandard och har utvecklats gemensamt av branschen och förvaltas av Samtrafiken.

4.3 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2026

När denna plan skickades ut på remiss var de ekonomiska förutsättningarna för 2026 ännu inte fastställda. Remissversionen av planen speglade en önskvärd utveckling, inklusive justeringar i trafikutbudet om närmare 10 miljoner kronor. Budgeten för verksamhetsåret 2026 beslutades av Regionfullmäktige i juni. Baserat på tilldelad budgetram och prognos, tillsammans med beaktande av kommunernas synpunkter, beskriver denna kollektivtrafikplan utökningar i trafikutbudet om drygt 5,5 miljoner kronor.

De ekonomiska förutsättningarna har saknats för att genomföra vissa av de föreslagna trafikobjekten. Lista på trafikförändringar 2026:

	Objekt	Kommentar
Tågtrafik	Hallandståg Varberg – Göteborg, fler avgångar vardagar och helger	Västkustbanan är det högst prioriterade kollektivtrafikstråket i Halland och spelar en central roll i att förbinda städerna längs kusten. Satsningarna följer beskriven målbild för tågtrafikens utveckling.
	Öresundståg, utökade öppettider och förstärkt utbud	Västkustbanan är det högst prioriterade kollektivtrafikstråket i Halland och spelar en central roll i att förbinda städerna längs kusten. Satsningarna följer beskriven målbild för tågtrafikens utveckling.
Regionbusstrafik	Linje 331/350 Halmstad – Harplinge	Objektet utgår.
	Linje 325 Halmstad – Knäred – Markaryd	Markarydsbussen är ett samplaneringsprojekt vilket till delar samfinansieras av Laholm och Halmstad kommun. Trafikutbudet ses över och anpassas inom befintlig budgetram.
	X3 Göteborg – Särö - Kullavik	Åtgärden utgör en nödvändig och strategiskt motiverad satsning, grundad på ett ökat resande och en hög belägningsgrad. Insatsen är därmed att betrakta som tvingande för att möta det växande behovet av kollektivtrafik.
	Ökat antal fordon – Södra Halland	Åtgärden utgör en nödvändig och strategiskt motiverad satsning, grundad på ett ökat resande och en hög belägningsgrad. Insatsen är därmed att betrakta som tvingande för att möta det växande behovet av kollektivtrafik.
Stadsbusstrafik	Justerad passning tåg vs buss Varberg	Trafikobjektet förutsätter att kapacitetstilldelning av tåglägen sker genom att Öresundstågen i båda riktningarna fortsatt möts i Varberg.
	Linje 2 Varberg, förlängning till Pilgatan	Objektet har ingen budgetpåverkan då objektet förutsätter infrastruktur vilken inte bedöms vara färdigställd under 2026.
	Kungsbacka, utökade öppettider	Objektet utgår.
	Ökat antal fordon - Halmstad	Åtgärden utgör en nödvändig och strategiskt motiverad satsning, grundad på ett ökat resande och en hög belägningsgrad. Insatsen är därmed att betrakta som tvingande för att möta det växande behovet av kollektivtrafik.

Figur 16. Trafikförändringar 2026

4.3.1 OBJEKT 1 – TÅGTRAFIK

HALLANDSTÅG

BAKGRUND

Hallandstrafiken trafikerar Väst kustbanan med tåg i varierande hastigheter och med olika uppehållsmönster genom de tre tågssystemen Kungsbackapendeln (lokaltåg), Hallandståg (regiontåg) och Öresundståg (storregionala tåg). För att tågtrafiken ska uppfattas som attraktiv krävs korta restider, vilket är svårt att uppnå om samma tåg stannar vid alla stationer. Hallandstågen utgör regionalstågslinje längs Väst kustbanan, i linje med intentionerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. För närvarande kompletterar Hallandstågen Öresundstågen i norra Halland. Hallandstågen planeras trafikera genom Västlänken vid färdigställandet av etapp 2, samt inkludera tågstopp vid Åsa station och den planerade nya stationen i Väröbacka. Resandet har ökat kontinuerligt och produkten uppskattas av resenärerna.

Sedan december 2021 stannar de genomgående Öresundstågen från Danmark i Åsa på lördagar och söndagar. Denna trafikering har varit en tillfällig lösning som har möjliggjorts av de tidsjusteringar i tidtabellen som Trafikverket nyttjat under byggnationen av Varbergstunneln. Den tillfälliga lösningen har inneburit en förlängd restid för de som reser till och från Varberg, medan restiden inte påverkats för de som stiger på söder om Varberg. Under 2025 kommer Varbergstunneln färdigställas vilket leder till kortare restider för de storregionala tågen och påverkar därför möjligheten för Öresundståg att stanna i Åsa. Med färdigställandet av ny infrastruktur och avskaffandet av tidstillägg ges möjlighet att minska restiderna för många orter i Halland till Göteborg och Köpenhamn/Malmö.

SYFTE

Syftet med objektet är att möta det ökade resbehovet längs Väst kustbanan genom att diversifiera trafikutbudet och utveckla parallella tågssystem som möjliggör fler resmöjligheter för hallänningarna. Beskriven utökning syftar även till att uppnå det övergripande målet om ökat hållbart resande.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändring A. Tre nya avgångar per vardag och riktning föreslås mellan Varberg och Göteborg. Detta innebär en utökning från dagens sju turer per vardag och riktning till totalt tio dubbelturer. De nya turerna innebär förbättrade resmöjligheter i norra Halland, inklusive resor till och från Åsa station. Den föreslagna utökningen är en fortsatt satsning på att skapa det framtida regionalstågssystemet som kommer att trafikera genom Västlänken.

Avgångstiderna anpassas efter resebehov och kommer primärt att genomföras genom förlängda öppettider för Hallandståget. Förändringen förväntas bidra med 120 000 nya resenärer per år.

Trafikförändring B. Sju nya avgångar per helgdag och riktning föreslås mellan Varberg och Göteborg. Detta innebär en utökning jämfört med dagens trafikering med Hallandståg, som för närvarande endast sker under vardagar. De nya turerna innebär förbättrade resmöjligheter i norra Halland, inklusive resor till och från Åsa station. Den föreslagna utökningen är en fortsatt

satsning på att skapa det framtida regionaltågssystemet som kommer att trafikera genom Västlänken.

Med färdigställandet av ny infrastruktur på Västkustbanan kommer de tidstillägg som införts vid bygget av Varbergstunneln att omvandlas till förkortad restid på sträckan. Detta påverkar möjligheten för de Öresundståg som trafikerar från Danmark att stanna i Åsa på helgdagar. För att fortsatt möjliggöra utveckling och stärka kapaciteten på Västkustbanan avser Hallands- trafik, tillsammans med Västtrafik, att utöka trafiken med Hallandståg. Förändringen förväntas bidra med 30 000 nya resenärer per år.

ÖRESUNDSTÅG

BAKGRUND

I Halland utgör Västkustbanan stommen i kollektivtrafiken och spelar en avgörande roll för länets utveckling, både för arbets- och studiependling men även för fritidsresor. Resandet med Öresundstågen står för nästan 25 procent av det totala antalet resor inom Hallandstrafikens verksamhet, med en hög efterfrågan på tågresor både inom länet och över länsgränserna. Under 2025 kommer Varbergstunneln att färdigställas, vilket kommer att innebära kortare restider för de storregionala tågen. Detta förväntas öka intresset för att resa med tåg och ytterligare bidra till en mer hållbar och effektiv kollektivtrafik.

SYFTE

Syftet med objektet är att möta det ökade resbehovet längs Västkustbanan och möjliggöra fler resmöjligheter. Projektet syftar även till att uppnå det övergripande målet om ökat resande. Hallandstrafiken, i samarbete med Västtrafik, föreslår att utöka utbudet med Öresundståg.

TRAFIKFÖRÄNDRING

En utökning föreslås genom ytterligare en avgång från Halmstad till Göteborg under vardagseftermiddagar runt 14.30. Den förväntade effekten av denna utökning är cirka 35 000 nya resenärer årligen.

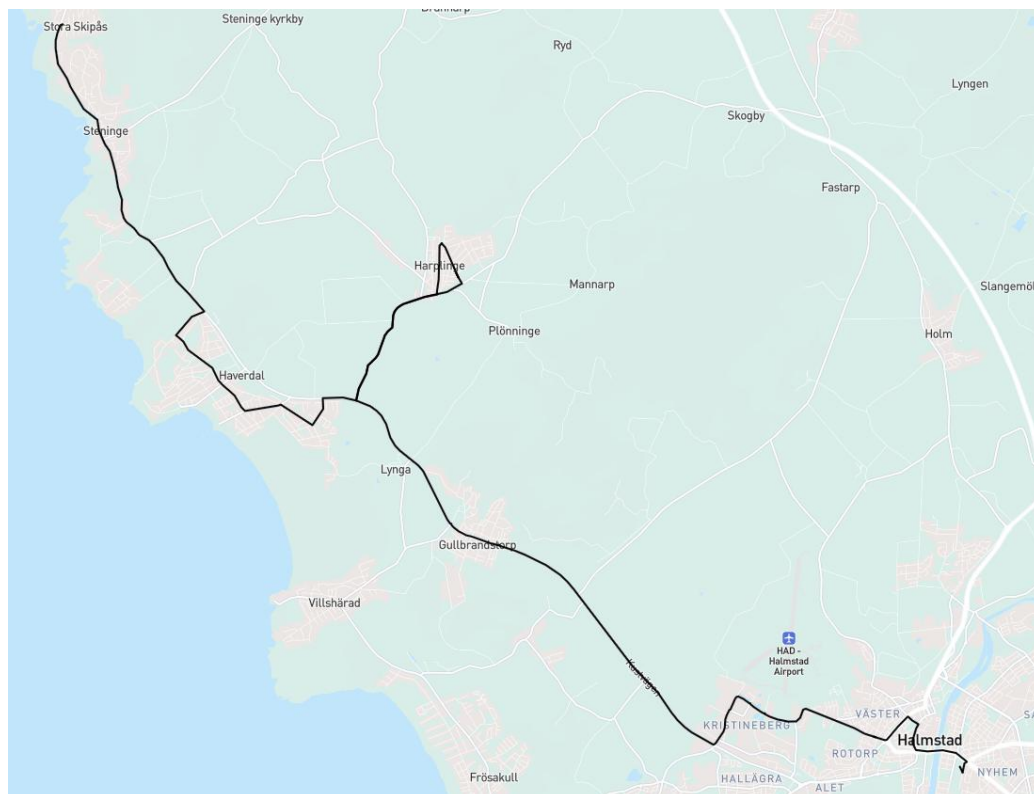
4.3.2 OBJEKT 2 – REGIONBUSSTRAFIK

~~LINJE 331/350 HALMSTAD – HARPLINGE~~

BAKGRUND

I Kollektivtrafikplan 2023 beskrevs objekt 4, "Om fördelning Halmstad", som ett förenklat linjeupplägg till och från Harplinge. Korta turer mellan Harplinge och Haverdalsbro för byte avskaffades och ersattes av hela turer in till Halmstads centrum, samtidigt som antalet varianter av linje 330 minskades till en mer enhetlig lösning. De genomförda förändringarna påverkade trafiken under vardagar, inom linjens ordinarie öppettider. I kollektivtrafikplanen framhölls att dessa förändringar skulle betraktas som ett första steg mot en förenklad trafikstruktur i Harplinge, eftersom kvälls- och helgtrafik fortsatt utförs av linje 350.

Linje 350 trafikerar idag Harplinge under kvällar och helger. Dock körs inte alla turer fram och tillbaka till Harplinge utan endast de turer vilka vänder i Skipås. Oavsett riktning kör linje 350 samma sträckning genom Harplinge, vilket skapar otydlighet för resenärer. För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna är korta och att trafikeringen är lätt att förstå.



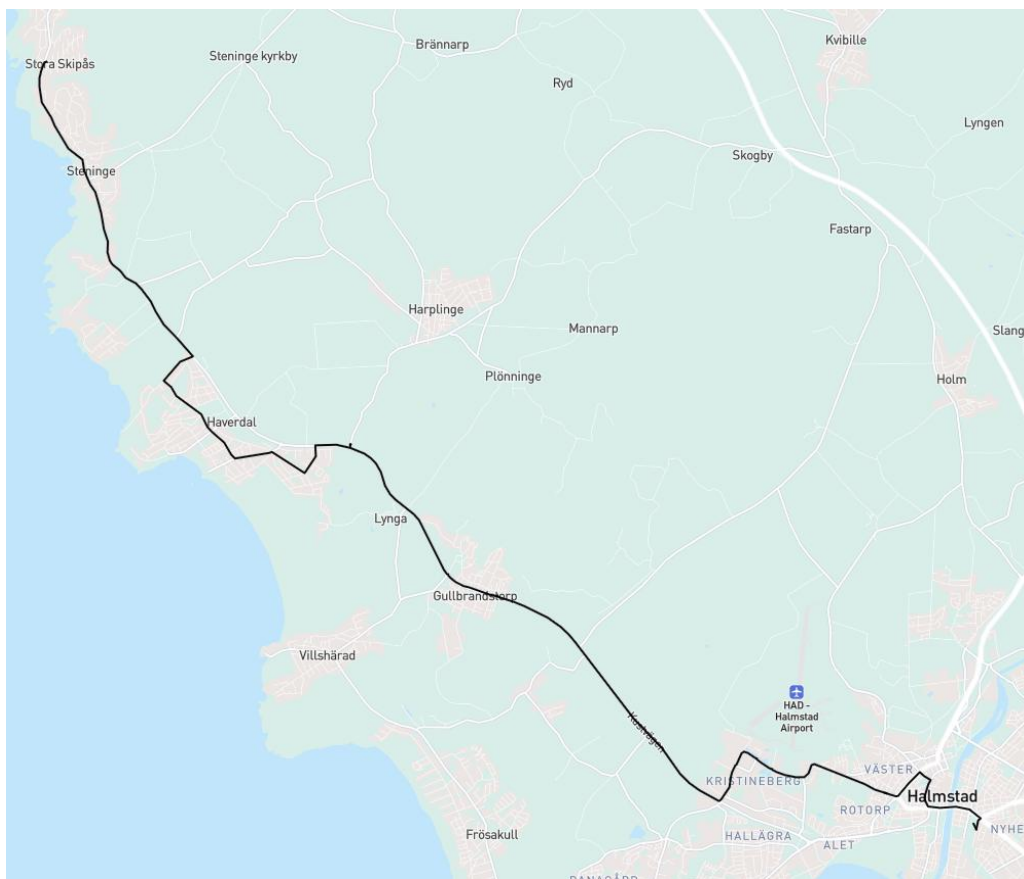
Figur 17. Nuvarande linje 350 på kvällar och helger (på de turer som trafikerar Harplinge)

SYFTE

Syftet med trafikobjektet är att skapa en snabbare och rakare linjesträckning för samtliga turer på linje 350. Objektet bidrar till att skapa ett tydligare och mer lättförståeligt trafikeringsupplägg för resor till och från Harplinge. Projektet syftar dessutom till att uppnå det övergripande målet om ökat resande och ökad marknadsandel genom att förbättra restidskvoten och göra kollektivtrafiken mer lättförståelig för resenärerna.

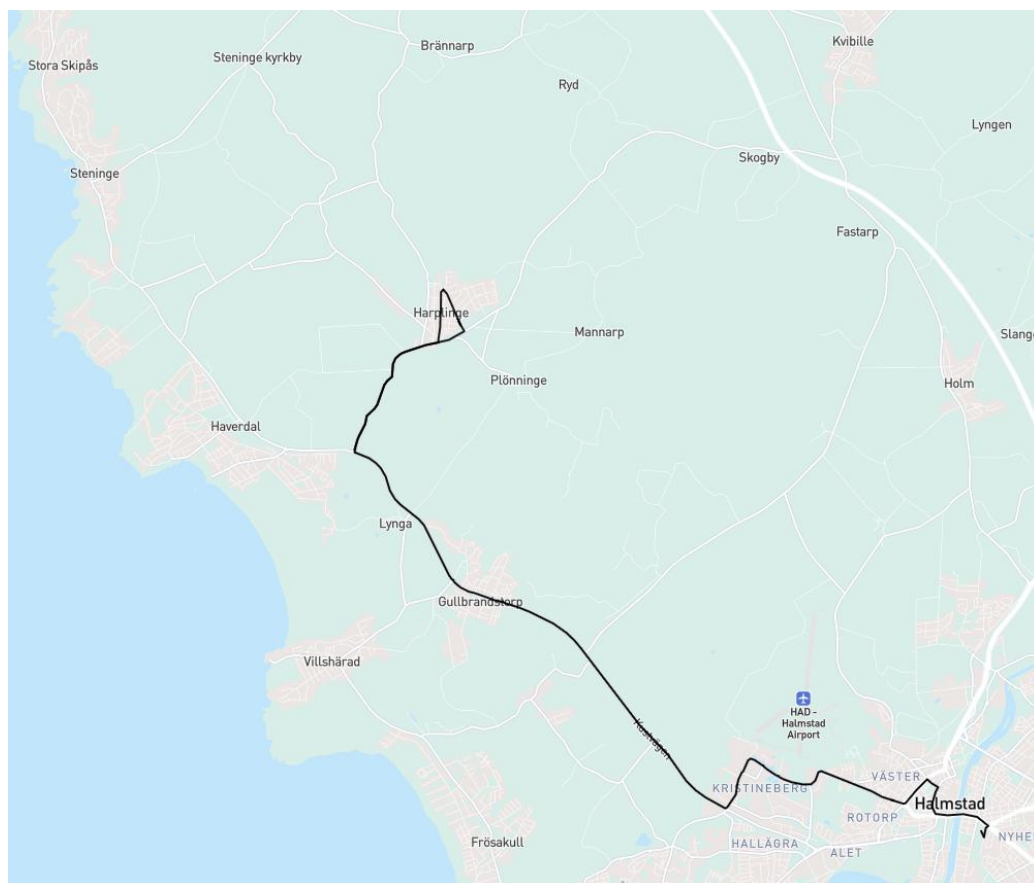
TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändring A. Skaftkörningen på linje 350 som krävs på grund av körvägen fram och tillbaka mellan Haverdalsbro och Harplinge tas bort till förmån för snabbare och genare resor till och från Haverdal/Steninge/Skipås på samtliga turer. Alla turer kommer därmed ha samma linjesträckning mellan Skipås och centrala Halmstad.



Figur 18. Ny linjesträckning för samtliga turer på linje 350 kvällar och helger.

Trafikförändring B. Eftersom linje 350 enligt förslaget inte kommer att trafikera inom Harplinge, ersätts området med en ny linje. Från Haverdalsbro in mot Halmstad kommer den nya linjen att ha samma linjesträckning som linje 350, det vill säga genom Flygstaden i stället för via Fammarp, Söndrum och Kattegattsgymnasiet.



Figur 19. Ny linje 331 som trafikerar Harplinge kvällar och helger.

Utbudet för resor mellan Harplinge och Halmstads centrum kommer i stora drag att motsvara dagens nivå. Tidtabellen kommer dock att anpassas för att undvika att bussar trafikeras samtidigt på den gemensamma sträckan till och från Haverdalsbro. På så sätt får Gullbrandstorp ett förbättrat utbud av snabba förbindelser in mot centrum via Flygstaden. En konsekvens av denna förändring är att resmöjligheterna norrut från Harplinge försämras. Resenärer kommer att behöva byta vid Haverdalsbro till linje 350, som enligt förslaget inte längre kommer att köra via Harplinge.

LINJE 325 HALMSTAD – KNÄRED – MARKARYD (MARKARYDSBUSSEN)

BAKGRUND

I december 2022 inleddes ett treårigt projekt med utökat utbud på linje 325 mellan Halmstad och Markaryd. Utökningen innebar att antalet turer ökades från en tur per riktning till åtta turer per riktning, och dessa anpassades till stor del efter industrins skifttider i Markaryd. Syftet har även varit att skapa en mer attraktiv resmöjlighet i stråket med hänsyn till att tåg kommer att trafikera stråket från 2028. I projektet har Halmstads kommun, Laholms kommun, Markaryds kommun och näringslivet i Markaryd varit delaktiga genom delfinansiering. Länstrafiken Kronoberg och Hallandstrafiken har gemensamt ansvarat för genomförandet av trafiken. Projektet avslutas formellt i december 2025.

I december 2027 beräknas Pågatåg förlängas och trafikera sträckan Halmstad till Markaryd med uppehåll i Veinge och Knäred. Under de två åren mellan projektslutet för regionbuss 325 och trafikstarten för Pågatågen kommer det därför att finnas en övergångsperiod mellan det uppbyggda utbudet och den planerade starten av tågtrafiken.

SYFTE

Syftet med detta trafikobjekt är att upprätthålla delar av det utökade utbudet av regionbuss 325 tills tågtrafiken på järnvägen inleds. Objektets ambition är således att inte förlora delar av det ökade kollektivtrafikresandet som har skett i stråket under projektiden.

TRAFIKFÖRÄNDRING

I samband med att projektet avslutas behöver både utbudsnivån och avgångstiderna ses över. Projektet behöver utvärderas och finansieringen utredas. Baserat på resultaten från projektutvärderingen och hur finansieringen ska hanteras, behöver utbudet och avgångstiderna anpassas efter resenärernas behov. I ett vidare perspektiv behöver även byten mellan bussar och tåg ses över inför trafikstarten av Pågatågen i december 2027.

X3 GÖTEBORG – SÄRÖ - KULLAVIK

BAKGRUND

En av Västtrafiks expresslinjer, linje X3, trafikerar i delar av Kungsbacka kommun. Linjen trafikerar sträckan Gråbo - Göteborg - Kullavik och Särö längs med väg 158. Av linjens totala trafikering utförs ca 15 procent av produktionen inom Kungsbacka kommun. Linjen delar sig och kör vissa turer till Särö, vissa turer till Kullavik, vilket innebär att utbudet delas mellan dessa två ändstationer. När det erbjuds 15-minuterstrafik på linjen blir det exempelvis avgångar var 30:e minut i de respektive ändarna.

SYFTE

Syftet med objektet är att stärka resmöjligheterna i stråket 158 genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och därmed minska bilberoendet även under helgdagar.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Objektet innebär att utöka trafikeringen på linje X3 under helger. Utökningen innebär att både Särö och Kullavik erbjuds halvtimmestrafik under dagtid på lördagar och söndagar. Från Kullaviksvägen och norrut innebär detta således kvartstrafik. Utökningen gäller under dagtid mellan cirka klockan 10 och fram till 18 både på lördagar och söndagar.

ÖKAT ANTAL FORDON – SÖDRA HALLAND

BAKGRUND

Den nuvarande regionbussflottan som trafikerar huvudlinjerna i södra Halland består idag av 37 fordon. Samtliga fordon är omloppsatta med turer på ett så optimerat sätt att nya turer, eller förstärkningsturer inte går att planera för under högtrafik.

SYFTE

Syftet med objektet är att skapa förutsättningar för att kunna omhänderta det resandebehov som finns i framför allt stråket Halmstad-Hyltebruk där fullsatta bussar är vanligt förekommande.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Regionbussflottan utökas med 1 fordon. Fordonet kommer primärt att nyttjas under högtrafik för att stärka upp de turer där beläggningen är hög och det är vanligt förekommande att bussarna blir fullsatta.

4.3.3 OBJEKT 3 – STADSBUSSTRAFIK

JUSTERAD PASSNING MELLAN TÅG OCH BUSS I VARBERG

BAKGRUND

För att skapa bästa möjliga förutsättningar för kollektivtrafiken är det viktigt att anamma ett 'Hela resan'-perspektiv. Detta innebär att planera för resenärens hela resa – från dörr till dörr – snarare än att enbart fokusera på den enskilda sträckan med exempelvis buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. Därför är det avgörande att byten mellan olika färdmedel sker smidigt och användarvänligt, oavsett om det handlar om byten mellan tåg och buss eller mellan olika busslinjer.

Denna planeringsprincip stipuleras i Hallands regionala trafikförsörjningsprogram, där vikten av att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, också beskrivs. Detta skapar en enkelhet och tydlighet för resenärerna. Vid Varbergs station är våra stadsbushuvudlinjer kopplade till tågens ankomst- och avgångstider. Vid de tider, när Öresundstågen körs med två tåg per timme och riktning (halvtimmestrafik), är utbudet med stadsbussarna fyra avgångar per timme (kvartstrafik). Vid de tider Öresundstågen körs med ett tåg per timme och riktning (timmestrafik) är utbudet med stadsbussarna två avgångar per timme (halvtimmestrafik).

Under morgon- och eftermiddagstimmarna när utbudet är som högst, med halvtimmestrafik i båda riktningarna för tågen och kvartstrafik för bussarna, fungerar bytena i alla reserelationer bra – från buss till tåg respektive från tåg till buss – oavsett om du reser norrut eller söderut. Men – i lågtrafik - mitt på dagen och under kvällstid, är bytestiderna för vissa reserelationer längre.

Det är komplext att möjliggöra fungerande byten mellan ett ankommande tåg söderifrån och ett ankommande tåg norrifrån, samtidigt som stadsbussarna ankommer och avgår med ett mellanrum om trettio minuter. Idag är stadsbussarnas tidtabell prioriterad så att de som åker till tågen har en kortare väntetid på bekostnad av att de som ankommer till Varbergs station och ska åka vidare med stadsbussarna får vänta längre.

Utifrån perspektivet att många Varbergsbor ankommer till Varbergs station med tåget under kvällstid, för att åka vidare med buss, finns det anledning att se över stadsbussarnas tidtabell under kvällen och vrida tidtabellen så att de som vill åka från tågen har en kortare väntetid. Detta skulle i så fall bli på bekostnad av att de som ska åka tåg från Varbergs station får vänta längre. En sådan typ av förändring innebär således att en viss reserelation prioriteras högre med bättre hela resan-perspektiv, samtidigt som det innebär ett avsteg från principen om att tidtabellerna ska utformas med taktfasthet.

SYFTE

Syftet med objektet är att omprioritera reserelationen under kvällstid vid Varbergs Station och utgå från ett hela resan-perspektiv för de som ankommer med tåg till Varberg och sedan ska fortsätta sin resa med buss.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Förändringen innebär att under kvällstid vrida tidtabellen för stadsbusslinjerna 1 och 2, så de bättre samspelar med ankommande tåg till Varberg Station. Förändringen innebär att en extra tur per linje och riktning läggs till utbudet för att täcka det glapp som uppstår vid själva vridningstillfället. Trafikobjektet förutsätter att kapacitetstilldelning av tåglägen sker genom att Öresundstågen i båda riktningarna fortsatt möts i Varberg.

FÖRLÄNGNING AV LINJE 2 VARBERG

BAKGRUND

Trönningebjär är ett område med cirka 400 bostäder, beläget strax nordost om Varbergs stad. Området är expansivt och förväntas utökas successivt. I närheten av området finns hållplats Pilgatan, som ligger cirka 1 km från hållplats Trönninge där stadsbuss 2 vänder. Under nuvarande förutsättningar finns det ingen möjlighet att förlänga linjen till Pilgatan, då detta skulle äventyra tidhållningen och robustheten i systemet. När Varbergs nya resecentrum tas i bruk och centrala vägar till och från resecentrumet får ökad framkomlighet, förändras förutsättningarna och den tidsvinst som infinner sig möjliggör den önskade förlängningen av stadsbusslinje 2 till Pilgatan i Trönninge.

SYFTE

Syftet med objektet är följa kommunens samhällsutveckling och expanderings genom att tillgodose ett resandebehov vid ytterkanterna av Varbergs stadskärna. Detta ger tillgång till bra stadsbusstrafik med koppling till centrum, vårdinrättningar, affärer och nöjen vilket också ger större möjligheter till arbets- och studiependling.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Linje 2, som trafikerar mellan Erlandsgården och Trönninge via sjukhuset och bussterminalen, förlängs cirka 1 km från Trönninge till området Trönningebjär, där den vänder för att erbjuda boende i området närhet till god stadstrafik i ett starkt stråk. Objektet kan först tas i bruk när stadsbusslinje 2 kan trafikera vägar i anslutning till Varbergs nya resecentrum, såsom Västra Vallgatan och Birger Svenssons väg. Förlängning av stadsbusslinje 2 kräver även vändmöjlighet samt att reglering kan genomföras i anslutning till hållplats Pilgatan.

UTÖKADE ÖPPETTIDER, KUNGSBACKA

BAKGRUND

För att skapa bästa möjliga förutsättningar för kollektivtrafiken är det viktigt att anamma ett 'Hela resan'-perspektiv. Detta innebär att planera för resenärens hela resa – från dörr till dörr – snarare än att enbart fokusera på den enskilda sträckan med exempelvis buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. Därför är det avgörande att byten mellan olika färdmedel sker smidigt och användarvänligt, oavsett om det handlar om byten mellan tåg och buss eller mellan olika busslinjer.

Att kollektivtrafiken är attraktiv är viktigt för att minska bilberoendet. Detta är dels för att minska belastningen på vägar och minska trängsel, dels för att öka rörligheten för människor som av

olika anledningar har kollektivtrafiken som främsta transportmedel. För att möta behoven inom detta perspektiv behöver stadsbusstrafikens huvudlinjer i stort sett ha samma öppettider som tågtrafiken. I dagsläget saknas det främst under kvällstid anslutande bussavgångar i samband med tågens ankomst- och avgångstider. De huvudlinjer som redan har en tydlig koppling till tågen – exempelvis linje 1 i Falkenberg och linje 1 i Laholm – har idag öppettider som matchar tågtrafiken. Övriga huvudlinjer inom stadsbusstrafiken avslutar däremot sina turer tidigare än tågtrafiken, vilket skapar brister i anslutningarna.

I Kungsbacka uppstår det idag tidsluckor mellan stadsbusslinjernas öppettider och tågens avgångar. Exempelvis slutar bussarna gå cirka två timmar innan sista tåget går under vardagar, medan luckorna är ännu större under helgdagar. För att tillgodose likställda öppettider inom stadsbusstrafiken och tågtrafiken krävs en utökning av utbudet. Ett första steg mot att likställa trafiklagen gjordes inför trafikår 2024 och beskrevs i Kollektivtrafikplan 2024

SYFTE

Syftet med detta objekt är att förlänga öppettiderna för stadsbusstrafikens huvudlinjer i Kungsbacka, så att de anpassas efter tågens ankomst- och avgångstider utmed Väst kustbanan. Detta möjliggör en smidig 'hela-resan'-upplevelse för kollektivtrafikresenärer.

Objektet syftar även till att utöka trafikutbudet på helger, med målet att erbjuda kollektivtrafik i stadsbusstråk under stora delar av trafikdygnet. Detta bidrar till att minska belastningen på vägar och minska trängsel, samt öka rörligheten för människor som av olika anledningar har kollektivtrafiken som främsta transportmedel.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Förändringarna i detta objekt är specifika för Kungsbacka stadsbusstrafik och innebär en utökning i form av sex dubbelturer måndag till fredag, åtta dubbelturer på lördagar och sex dubbelturer på söndagar.

UTÖKAT ANTAL FORDON – HALMSTAD

BAKGRUND

Den nuvarande stadsbussflottan som trafikerar Halmstad stad består av 44 fordon. Samtliga fordon är omloppsatta med turer på ett så optimerat sätt att nya turer, eller förstärkningsturer inte går att planera för under högtrafik. De starkaste linjerna, framför allt linje 3 är högt belastad och turer blir återkommande fullsatta.

SYFTE

Syftet med åtgärden är att skapa förutsättningar för att kunna tillgodose det resandebehov som finns, framför allt på linje 3 där fullsatta bussar är vanligt förekommande.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Stadsbussflottan utökas med två fordon. Dessa fordon kommer primärt att användas under högtrafik för att förstärka de turer där beläggningen är hög och det är vanligt att bussarna blir fullsatta, med effekten att antalet resmöjligheter längs linjen ökar.

4.4 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2027 – 2030

De trafikförändringar som beskrivs i Kollektivtrafikplanen har ett femårigt perspektiv. Förändringar i trafiken som kommer att ske under det kommande året, 2026, har redogjorts för i föregående avsnitt. Detta avsnitt ger en vidare utblick mot trafikförändringar och trafikpåverkande förutsättningar för åren 2027 till 2030.

4.4.1 BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD TÅGTRAFIK

För att uppnå målet om en ökad marknadsandel krävs en fortsatt utbyggnad av tågtrafiken. Det finns en betydande potential i att attrahera nya kunder som idag använder vägtrafiken längs E6. Förvaltningen identifierar ett behov av en större diversifiering av tåg med olika hastigheter och uppehållsmönster, i linje med intentionerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Genom att erbjuda parallella trafiksystem skapas regionala fördelar i form av restidsvinster för de storregionala Öresundstågen, samtidigt som fler avgångar kan erbjudas med de lokala och regionala tågsystemen.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR JÄRNVÄG

Betydande investeringar i järnvägssystemet genomförs, och för att maximera nyttan av dessa investeringar krävs en utveckling av tågtrafiken. Under den aktuella perioden kommer följande projekt att ha stor inverkan på möjligheterna att utveckla tågtrafiken:

- Varberg – Hamra (Varbergstunneln) – juli 2025
- Västlänken, med färdigställandet av Etapp 1 – december 2026
- Markarydsbanan, med nya stationer i Veinge och Knäred – december 2027

Ett arbete med ombyggnation av bangården i Halmstad planeras till 2029–2030. Förberedande arbeten kan påbörjas dessförinnan, vilket kan reducera kapaciteten på delar av Västkustbanan. Därutöver förväntas arbetet med ny station i Värö påbörjas, nytt vändspår i Båstad, samt byggnation av förbigångsspår i Lekarekulle och i Brännarp.

ÖRESUNDSTÅG

Den storregionala Öresundstågstrafiken planeras successivt byggas ut med fler avgångar, med målsättningen att skapa genomgående halvtimmestrafik på sträckan mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg. Insatstågen mellan Göteborg och Halmstad kommer att kopplas ihop med de insatståg som redan idag trafikerar mellan Köpenhamn/Malmö och Helsingborg. Uppskattningsvis finns det förutsättningar att koppla ihop fyra till fem turer under morgonens högtrafik, och lika många under eftermiddagen. En förutsättning för detta är att Skånetrafiken tillsammans med Hallandstrafiken har utrymme för kostnadsutökning för sin andel av trafiken.

HALLANDSTÅG

Inför och i samband med färdigställandet av Västlänkens etapp 1 planeras, i samarbete med Västtrafik, fler avgångar med regiontåg på sträckan mellan Varberg och Göteborg. Till år 2027 förväntas den första etappen av Västlänken vara färdigställd.

De nämnda Väststågen inkluderar tågstopp i Åsa, samtidigt som tågssystemet är en förutsättning för trafikering av den nya stationen i Värö. För att kunna erbjuda attraktiva öppettider från klockan 05:00 på morgonen till sen kväll klockan 23:00, behövs sex till åtta ytterligare turer per riktning utöver det utbud som beskrivs i Kollektivtrafikplanen 2026. Denna utveckling är i linje med hur tågtrafiken planeras att byggas ut enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Utvecklingen beskrivs även av Västtrafik i "Handlingsplan tåg 2028", vilket är en del av Västra Götalands "Målbild tåg 2035".

PÅGATÅG

Arbetet med införandet av Pågatågstrafik på Markarydsbanan fortskrider. Trafikverket avser att påbörja arbeten med ett nytt mötesspår och plattformar i Knäred samt nya plattformar i Veinge under 2026, med färdigställande till december 2027 (T28).

Region Halland har genom antagande av tidigare Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) och avsiktsförklaringar åtagit sig att starta persontågstrafiken när infrastrukturåtgärderna är genomförda.

Hallandstrafiken har inlett samarbeten med grannregionerna för att säkerställa en trafikstart med timmestrafik inom Tågplan 2028.

VISKADALSBANAN

Då resande ökar i stråket Varberg – Borås finns fortsatt potential att utveckla trafiken med att öka öppettiderna genom konsolidering av resurserna till att tågtrafiken prioriteras på den halländska sidan av banan. Åtgärder planeras för gemensamt genomförande med Västtrafik under 2027. Infrastrukturåtgärder genomförs kontinuerligt för att höja hastighet och målbild om en timmes restid mellan Varberg och Borås är fortsatt fullt möjlig att nå.

4.4.2 BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD BUSSTRAFIK

STABILITET OCH LÅNGSIKTIGHET I KOLLEKTIVTRAFIKEN

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken behöver den betraktas ur ett hela resan-perspektiv. Detta innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr, snarare än att enbart fokusera på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel.

För invånarna är det avgörande att känna till vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas och att trafikeringen präglas av både stabilitet och långsiktighet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet identifierar och klassificerar kollektivtrafikstråk för att tydliggöra

skillnader i trafikutbudet. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som kommer att trafikeras under överskådlig framtid innebär ett viktigt åtagande från Region Hallands sida.

Trafikslag	Klassificering	Utbud
Stadsbuss	Mycket starka stråk	54 turer per vardag och riktning
Stadsbuss	Starka stråk	28 turer per vardag och riktning
Regionbuss	Mycket starka stråk	24 turer per vardag och riktning
Regionbuss	Starka stråk	18 turer per vardag och riktning

Figur 20. Inriktning trafikutbud enligt regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025

Västkuststråket är det högst prioriterade kollektivtrafikstråket i Halland, där tågtrafiken på Västkustbanan utgör ryggraden i det hållbara resandet. För att möjliggöra en effektiv och smidig reseupplevelse längs hela Västkuststråket är det därför viktigt att buss- och tågtrafiken är synkroniserade med varandra. Detta innebär att både region- och stadsbusstrafiken i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan.

4.4.3 PLANERING INFÖR UPPHANDLING AV BUSSTRAFIK

De nuvarande avtalen med våra trafikföretag för busstrafiken löper ut inom utblicksperioden, vilket innebär att en ny upphandling behöver genomföras med trafikstart i juni 2030. För att säkerställa en så kostnadseffektiv trafik som möjligt måste nya förutsättningar för busstrafiken inkluderas i upphandlingsskedet.

Som en del av förberedelserna krävs omfattande översyner, exempelvis:

- Stadsbusstrafiken i Falkenberg: Utvärdering och justeringar av trafikupplägg och linjestruktur.
- Stadsbusstrafiken i Halmstad: Analyser av möjligheter och förutsättningar för att införa mer kapacitetsstarka bussar för att hantera ökade resenärsvolymerna och effektivisera trafiken.

STADSBUSSTRAFIK HALMSTAD - LÄNGRE BUSSAR PÅ HUVUDLINJER

Enligt *Framtidsplan 2050*, Halmstads kommuns översiktsplan, planeras kommunen växa med 23 000 nya bostäder till år 2050. En central förutsättning för denna tillväxt är att en ökad andel av invånarna väljer att gå, cykla eller åka kollektivt, enligt kommunens plan för transportsystemet. Samtidigt har Region Halland satt som mål att kollektivtrafikens marknadsandel ska nå 30 procent år 2030. För att hantera den förväntade befolkningsökningen och bidra till målet krävs en fortsatt utveckling av stadsbusslinjenätet i Halmstad.

Resandet på huvudlinjerna i Halmstads stadsbusstrafik har haft en stabil och positiv utveckling över tid. Detta har dock lett till kapacitetsbrist, särskilt på huvudlinje 3, där hög beläggning

uppstår under vissa delar av trafikdygnet. Dessa toppar är svåra att prognostisera eftersom resandetrycket varierar i tid, vilket försvårar åtgärder som att sätta in extra bussar vid rätt tillfällen. En långsiktig och effektiv lösning på kapacitetsbristen är att införa längre och mer kapacitetsstarka fordon. Idag är standardbussarna ca 12 meter, men mer kapacitetsstarka fordon – ledbussar – är 18 meter. Hallandstrafiken har, tillsammans med Halmstads kommun, genomfört testkörningar med 18 meter långa ledbussar. Resultatet visar att det är möjligt att införa dessa mer kapacitetsstarka bussar på huvudlinje 3. För att möjliggöra en smidig övergång till ledbussar krävs att Hallandstrafiken och kommunen samarbetar för att säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet och genomföra nödvändiga anpassningar av hållplatser och annan infrastruktur.

NY BUSSDEPÅ I HALMSTAD

Den nuvarande bussdepån i Halmstad har överskridit sin funktionella livslängd och har nått sitt kapacitetstak. Den befintliga depåns yta klarar av dagens trafikutbud i Halmstad, men saknar kapacitet att utöka trafiken med fler och längre fordon. Förutsättningar för en ny bussdepå utreds för närvarande, och det har konstaterats att en ny depå behöver kunna hantera fler och längre fordon. När förvaltningen har rådighet över bussdepåer skapas konkurrensneutrala villkor för trafikföretagen i anbudsskedet, vilket bedöms återspeglas i anbudens prisnivåer. En ny, trafiknära belägen bussdepå är således en viktig förutsättning för att kunna utveckla trafiken i Halmstad och möta framtida resebehov.

REGIONBUSSTRAFIK KUNGSBACKA – LÄNGRE BUSSAR PÅ HUVUDLINJER

Nästan hälften av alla resor med regionbusstrafiken i Halland sker i Kungsbacka. Behovet av anslutning till och från Kungsbacka tätort samt koppling till tågen mot Göteborg är stort och fortsätter att växa. Kungsbacka är en kommun med många mindre tätorter som behöver kopplas till centrum och stationen, vilket med tiden har lett till kapacitetsproblem med många stående passagerare och till viss del frånåkta resenärer.

En effektiv åtgärd mot kapacitetsbrist är att använda längre och mer kapacitetsstarka bussar. Fordonslängden på dagens bussar är cirka 15 meter. Hallandstrafiken har tillsammans med Västtrafik genomfört en testkörning med ledbussar på linjerna 731 och 734. Sträckor som omfattas är centrala delar av Kungsbacka tätort, väg 158, Valldavägen, Gathes väg samt Onsalavägen. Utifrån dagens förutsättningar bedöms det vara möjligt att införa mer kapacitetsstarka bussar på linje 731 och 734. Behov av ombyggnation av vissa hållplatser noterades vid provkörningen. Hallandstrafiken behöver tillsammans med kommunen och Trafikverket säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet för ledbussar om 18 meter längs linje 731 och 734.

Kungsbacka kommun och Hallandstrafiken har under 2023 i samverkan låtit utreda frågan om kollektivtrafikens framkomlighet i Kungsbacka stad. I utredningen konstateras att framkomlighetsproblem som orsakas av ökade trafikflöden inte kan lösas genom att öka kapaciteten för biltrafiken, då detta endast skulle möjliggöra ytterligare trafikökning och att nya platser med långa köer uppstår eller förflyttas. I verkligheten skulle kapacitetsbrister troligtvis begränsa trafikökningen, antingen genom val av andra färdmedel, andra tidpunkter för resan

eller andra färdvägar. Genom att skapa förutsättningar för ett mycket attraktivt alternativ till bilen ges också förutsättningar för trafiksystemet att hantera fler resenärer. Detta är en grund för att begränsa ökningen av biltrafiken trots att antalet invånare ökar. Samtidigt medför varje överflyttning från bil till buss att trafiksystemet avlastas.

REGIONBUSSTRAFIK - VEINGE OCH KNÄRED

Med ett nytt mötesspår i Knäred möjliggörs persontrafik på Markarydsbanan i timmestrafik mellan Halmstad och Hässleholm. Projektet, som inkluderar mötesspåret i Knäred samt perronger i Knäred och Veinge, ingår i den beslutade nationella planen. Laholms kommun har åtagit sig att skapa attraktiva och funktionella miljöer för resandeutbyte i både Veinge och Knäred. Detta inkluderar anpassning av hållplatser och infrastruktur för att underlätta för resenärerna.

När Markarydsbanan öppnas för persontrafik är det viktigt att busslinjenätet och utbudet i stråket ses över och anpassas. Målet är att optimera anslutningar och service för att möta resenärernas behov, i enlighet med de principer som fastställts i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Genom en integrerad planering kan kollektivtrafiken i området bli både effektivare och mer attraktiv för invånarna. Inriktningen med hänsyn till persontågtrafik på Markarydsbanan är att linje 324 justeras för att passa tågavgångarna i Veinge, alternativt införandet av en ny linje som trafikerar Veinge-Laholm med uppdrag att passa tåg. Linje 325 och linje 223 förutsätts avvecklas.

REGIONBUSSTRAFIK – VÄRÖ STATION

Norra Halland är en attraktiv boplatz där fler människor vill bosätta sig. Med sin närhet till Göteborg kommer en järnvägsstation i Värö att öka attraktiviteten ytterligare. Värö station anläggs för att tillgodose utvecklingen av fler bostäder och verksamheter, vilket ökar attraktiviteten på Väröhalvön och i de norra delarna av Varbergs kommun. Enligt den nationella planen förväntas järnvägsstationen öppnas mellan 2028 och 2033, och den kommer att bli ett nav för kollektivtrafiken i området med en naturlig matning till tåget.

Utbudet på den nya regionaltågslinjen planeras vara halvtimmestrafik under högtrafik och timmestrafik under resten av dagen, vilket blir möjligt först när Västlänken är färdigställd. I samband med öppnandet av Värö station behöver linjenätet och utbudet i stråket ses över och anpassas på bästa sätt för att möta kundernas resbehov.

NY LINJE LAHOLM – MELLBY INDUSTRIOMRÅDE OCH SKOTTORP/HAGA

Nya områden växer fram i Laholm, inklusive ett nytt verksamhetsområde och det större bostadsområdet Haga vid Skottorp. I området där den nya verksamhetsmarken ska ligga finns ingen kollektivtrafik idag. Dessutom är läget sådant att en befintlig linje inte kan försörja området på ett tillfredsställande sätt genom linjedragningsförändring. I samband med utbyggnaden av Skottorp kommer det att finnas behov av ett utökat utbud av resmöjligheter från orten. En ny linje längs väg 518 kan tillgodose båda dessa behov.

5. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

5.1 FÄRDTJÄNST, SJUKRESOR OCH SKOLSKJUTS MED PERSONBIL

Särskild kollektivtrafik är en form av kollektivtrafik som tillhandahålls resenärer baserat på myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken ansvarar, på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland, för samordning och utveckling av skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Uppdraget omfattar huvudsakligen upphandling, planering och hantering av avtal och affärsverksamhet samt driftrelaterade frågor med kontrakterade trafikföretag och intressenter.

Hallandstrafiken tillhandahåller även en beställningscentral för färdtjänst för samtliga kommuner och för sjukresor i hela Halland. Dessutom fungerar Hallandstrafiken som myndighetsutövare enligt lagen om färdtjänst och riksfärdtjänst för alla kommuner i Halland, med undantag för Kungsbacka kommun. Den särskilda kollektivtrafiken syftar till att skapa synergier som annars skulle vara svåra att uppnå om uppdragen hanterades separat, både inom den särskilda kollektivtrafiken och i samverkan med den allmänna kollektivtrafiken.

Serviceresor utför huvudsakligen uppdrag inom den särskilda kollektivtrafiken, men även en mindre andel inom den allmänna kollektivtrafiken som är tillgänglig för alla genom Närtrafik och Beställningstrafik. Gemensamt för samtliga resor är att de samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva lösningen. Den sociala och ekonomiska hållbarheten i dessa transporter är av stor betydelse, vilket innebär ett starkt fokus på trygga, säkra och kostnadseffektiva resor.

5.1.1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

ALLT FLER ÄLDRE KOMMER BEHÖVA FÄRDTJÄNST OCH SJUKRESOR

Hallandstrafiken noterar att den demografiska utvecklingen i Halland, vilket återspeglas i hela landet, innebär en ökande andel äldre personer i samhället som kommer att ta i anspråk en större del av samhällets resurser i form av vård och omsorg. Även inom Serviceresor kommer behovet av färdtjänst i samtliga kommuner att öka, vilket innebär en utmaning ur ett socialt och ekonomiskt hållbarhetsperspektiv. För att möta den ökade efterfrågan på serviceresor behöver Hallandstrafiken hitta vägar för att ytterligare effektivisera och samplanera resenärer i högre grad än tidigare. En viktig del i detta är fortsatt dialog och samverkan med kommuner och verksamheter för att uppnå högre effektivitet.

I samband med att Kungsbacka kommun den 1 april 2025 lämnar över uppdraget för beställningscentral till Hallandstrafiken, ökar därmed förutsättningarna för en högre grad av samplanering av serviceresor.

FÖRARBRIST

Förarbristen inom Serviceresor utgör en betydande utmaning som observeras i hela Sverige. Detta problem har uppmärksammats av branschrådet Svensk Kollektivtrafik, som aktivt söker samverkan med berörda myndigheter för att identifiera nya strategier för att attrahera fler individer till yrket. Trots att ökade kostnader för förare och fordon kan accepteras, kvarstår utmaningen att rekrytera förare inom ramen för trafikavtalen. Arbetet med att bibehålla och rekrytera förare till branschen måste hanteras kontinuerligt, oavsett ekonomiska konjunkturer.

KOSTNADSUTVECKLING

Kostnadsutvecklingen inom Serviceresor påverkas huvudsakligen av tre faktorer: anbudspriserna vid upphandling av trafik, indexering av trafikavtalen – vilket starkt påverkas av fluktuationer i drivmedelspriser och löner – samt resandeutvecklingen.

De nuvarande avtalen, som trädde i kraft i juli 2023, har haft en avsedd effekt på kostnadsbilden för serviceresor, med en upphandlingseffekt på cirka -10 procent i hela Halland. Trots detta innebär resandeutvecklingen inom serviceresor att kostnaderna för samtliga delar av verksamheten kommer att fortsätta öka, förutsatt att kommunerna beslutar att bibehålla nuvarande servicenivåer för resenärerna. En kontinuerlig och tät dialog med kommunerna kommer att vara av yttersta vikt för att informera om och i ett tidigt skede flagga för om nuvarande kostnadsramar inte längre kommer att vara tillräckliga för att bibehålla servicenivån. Denna dialog sker parallellt med Hallandstrafikens arbete för att effektivisera verksamheten.

5.1.2 MÅL OCH MÅLUPPFYLLNAD

RESANDEUTVECKLING

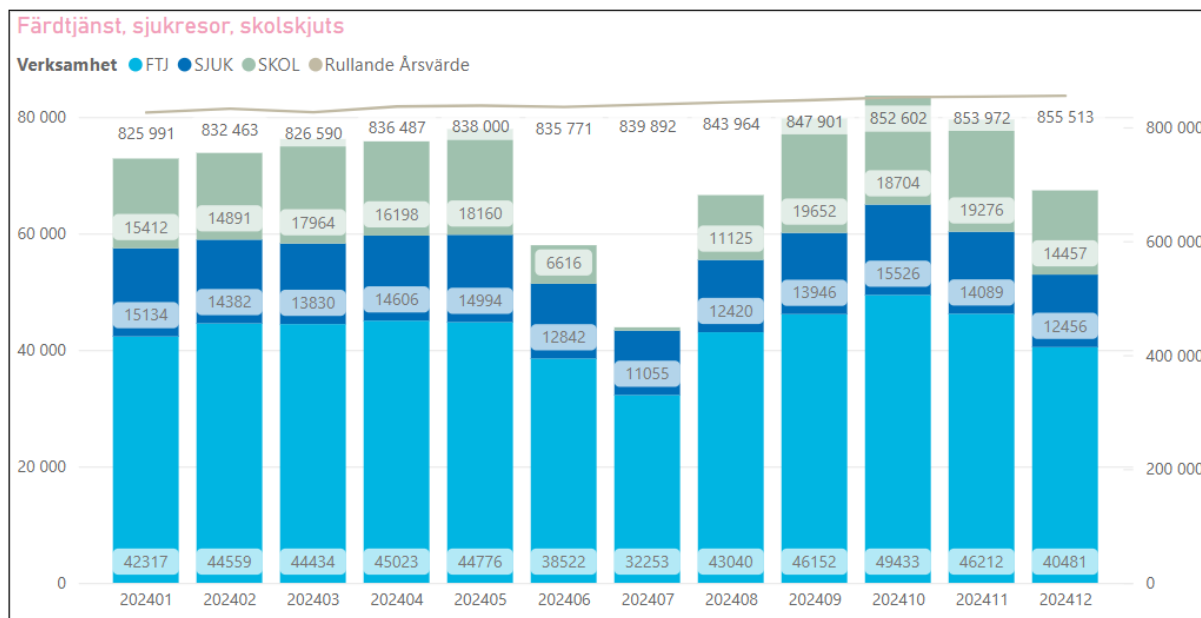
Under 2024 utfördes cirka 855 000 resor, vilket motsvarar en ökning med cirka 4 procent jämfört med 2023. Grafen nedan visar det rullande årsvärdet som stadigt ökar under hela 2024. Det föreligger dock variationer mellan de olika verksamheterna; sjukresor har haft en måttlig, relativt konstant resandeökning under året, medan skolresor har minskat i omfattning, till skillnad från tidigare år då ökningen varit markant. Med bakgrund av färre födselar är det i dagsläget oklart hur detta kommer att påverka antalet resor med skolskjuts.

Det som driver resandeutvecklingen inom Serviceresor är färdtjänst, specifikt fritidsresor. Denna kategori resor står för 60 procent av alla serviceresor och det är även denna kategori som sannolikt kommer att fortsätta öka i takt med en åldrande befolkning.

Under 2024 togs det emot 520 000 samtal i beställningscentralen, ungefär lika många som under 2023. Inflödet av samtal under 2024 har dock inte varit förutsägbart i samma utsträckning som tidigare, vilket har medfört stora utmaningar för beställningscentralen. Detta har dels inneburit svårigheter med att bemanna beställningscentralen i enlighet med inflödet av samtal, vilket stundtals har medfört längre svarstider än normalt.

Med anledning av resandeutvecklingen under 2024 ser vi ett fortsatt stort behov av nära dialog med våra uppdragsgivare för att gemensamt kartlägga kostnadsdrivande faktorer och

tillsammans identifiera kostnadseffektiva och hållbara lösningar som möter framtida behov av serviceresor. Hallandstrafiken har under 2024 utfört fler Serviceresor än någonsin tidigare.



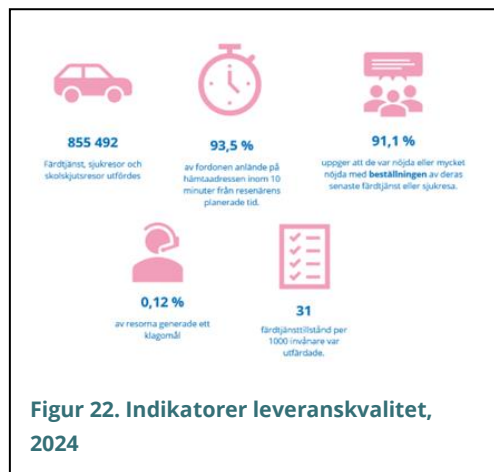
Figur 21. Resandeutveckling Serviceresor 2024 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)

LEVERANSKVALITET

Punktligheten för hela 2024 uppgick till 93,5 procent, vilket är något under Hallandstrafikens målsättning om 95 procent. Detta nyckeltal har delvis påverkats av det ökade resandet, vilket har medfört att den önskade punktligheten vid vissa tidpunkter på dygnet inte alltid har kunnat uppnås.

Antalet klagomål under 2024 uppgick till 0,12 procent av samtliga serviceresor, och dessa klagomål rörde till stor del brister i grundläggande service.

Nöjdheten med beställningen av färdtjänst och sjukresor visar att 9 av 10 resenärer är nöjda eller mycket nöjda, vilket är ett mycket gott betyg. Detta resultat innebär en marginell ökning jämfört med föregående år. De resenärer som uttryckt missnöje med beställningen har främst gjort det på grund av långa väntetider för att komma fram till beställningscentralen samt längre väntetider på en bil vid bokning av NU-resor.



5.1.3 VERKSAMHETSUTVECKLING – VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2026 - 2028

HANDLÄGGNING

Handläggningen av färdtjänsttillstånd påverkas i hög grad av den demografiska utvecklingen, vilket innebär att allt fler kommer att behöva och ansöka om färdtjänst. Indikatorer visar på god måluppfyllnad inom handläggningens verksamhet, dock med minskande marginaler. För att bibehålla nuvarande servicenivå behöver Hallandstrafiken utöka personalstyrkan eller implementera arbetssätt som innebär en lägre grad av manuell handläggning än idag.

BESTÄLLNINGSCENTRAL

Under 2024 har beställningscentralen stundtals haft mycket hög arbetsbelastning, vilket har resulterat i längre väntetider för att komma fram till en beställningsmottagare än normalt. Under kollektivtrafikplanens utblick kommer Hallandstrafiken, genom ett kundfokuserat arbetssätt, att utveckla lösningar som gör det enklare för resenärerna att hantera sina resor.

Beställningscentralen kommer att arbeta aktivt för att öka andelen digitala bokningar inom fritidsfärdtjänst. För närvarande bokas cirka 10 procent av alla resor digitalt, och målsättningen är att andelen digitala bokningar ska nå 20 procent under kollektivtrafikplanens utblick. Detta syftar till att möta ett förväntat ökat resande utan att öka resursbehovet i beställningscentralen.

Resenärerna förväntas även få en ökad digital kunskap, vilket medför ett behov av att enklare kunna hantera sina resor och sin vardag. Utvecklingsarbetet sker i samverkan med andra trafikhuvudmän för serviceresor. För de som inte vill eller kan använda den digitala plattformen kvarstår möjligheten att hantera sina ärenden per telefon till beställningscentralen.

TRAFIK

Fokus ligger på att hitta balansen mellan resurser och behovet av serviceresor, då serviceresor är hårt ansatta och dagens resurser inte räcker till för framtida resande. Stundtals är det redan idag svårt att tillgodose behovet av resor.

Med anledning av resandeutvecklingen under 2024 och med fokus på verksamhetsresor har Hallandstrafiken identifierat resandemönster som kan effektiviseras och utföras mer kostnadseffektivt. Detta sker genom att resurser tillsätts för dialog med berörda verksamheter och att vissa resor planeras manuellt. Detta arbetssätt används redan inom skolskjutsplaneringen. Under 2025 kommer en resurs att tillsättas för att i utvalda kommuner undersöka om detta kan bidra till bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet. Om detta test blir framgångsrikt kan det därefter införas i samtliga halländska kommuner.

Utöver fast planering behövs en ökad dialog mellan Hallandstrafiken och dess uppdragsgivare för att se över möjligheter till ökad samordning, men också för att säkerställa att resurserna finns till för de som verkligen behöver dem.

5.2 SKOLSKJUTS MED BUSS

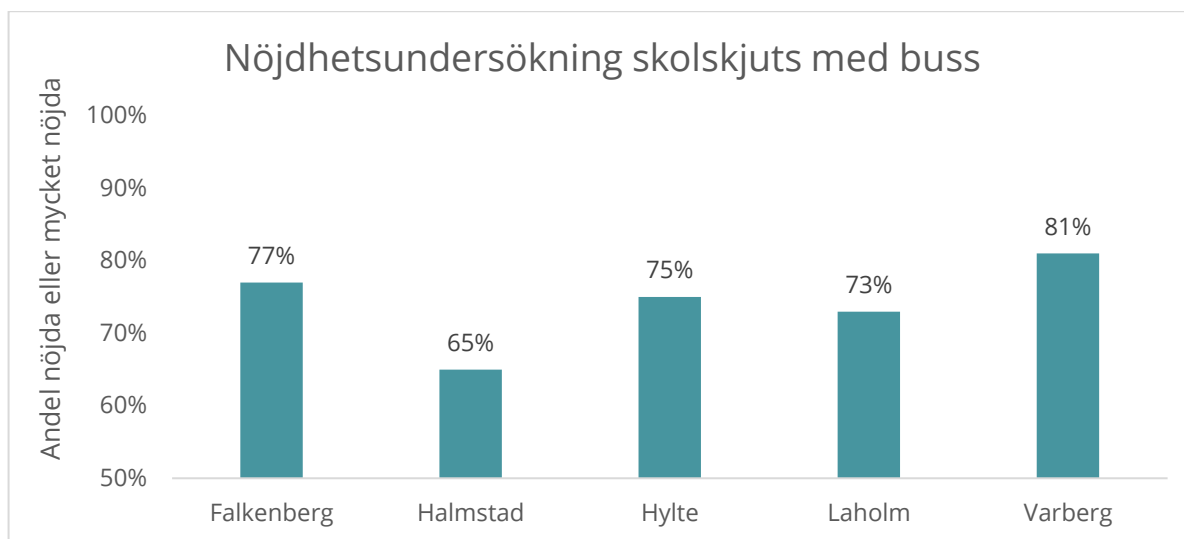
Enligt skollagen (2010:800) är Sveriges kommuner skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskoleelever till den skola där kommunen placerar eleven, och under vissa omständigheter även till skolor där eleven gjort ett eget val. Myndighetsutövningen, det vill säga beslut om vem som har rätt till skolskjuts och under vilka omständigheter, får inte överlåtas till någon annan organisation och hanteras därför av de halländska kommunerna. I Halland upphandlar, samordnar och planerar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner.

Genom samordning av kompetens och resurser är Hallandstrafikens mål att utforma en så säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Samordning sker både mellan linje- och skoltrafik, men även mellan olika former av särskild kollektivtrafik. Denna samordning leder till både bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet, vilket tar vara på samhällets resurser på bästa sätt.

5.2.1 MÅLUPPFYLLNAD

NÖJDHETSUNDERSÖKNING (SKOLSKJUTSBARO)

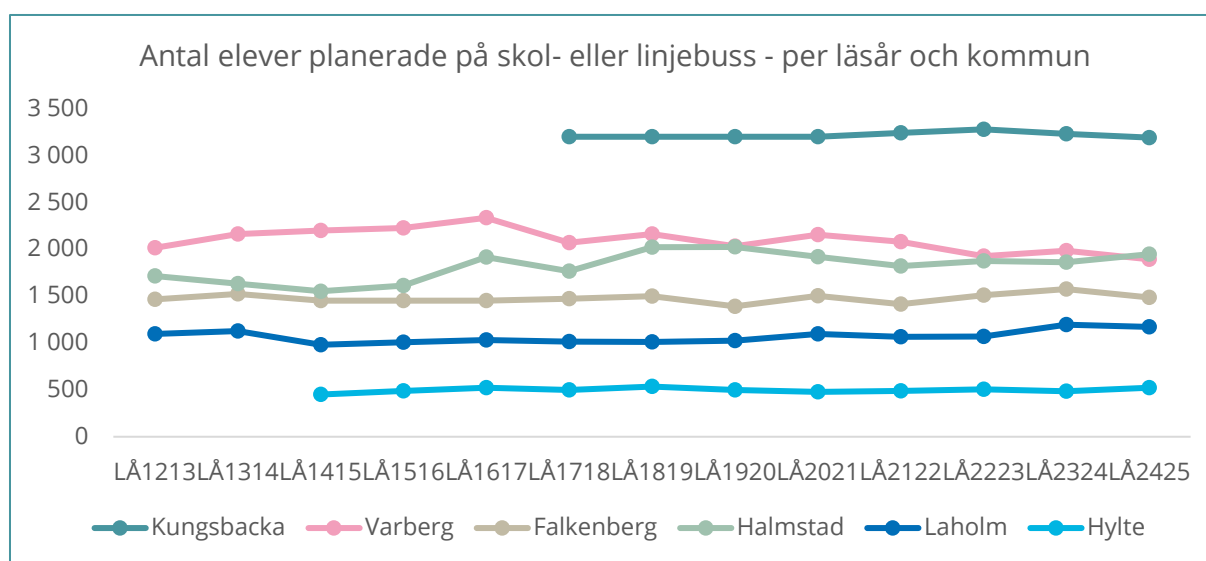
Som ett led i Hallandstrafikens uppföljning av leveranskvalitet genomförs månatligen en kundnöjdhetsundersökning bland eleverna i Halland, från förskoleklass till årskurs 9, som åker skolskjuts med buss. Resultatet för perioden 2023–2024 visar att majoriteten av eleverna är nöjda eller mycket nöjda med skolskjutsen som helhet. Nöjdheten är högst bland de yngsta eleverna, vilket kan härledas till att äldre elever sannolikt hade föredragit ett annat färdmedel till och från skolan.



Figur 23. Nöjdhet med skolskjuts som helhet, läsåret 2023–2024

ELEVUNDERLAG

Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar för på upphandlad skolbuss, personbil (taxi) och allmän kollektivtrafik var under läsåret 2023/2024 uppskattningsvis 10 000 elever. Antalet skolskjutsberättigade elever ökar inom Region Halland, och främst gäller detta elever som har behov av att åka personbil (taxi) till olika former av anpassad skola och stödenheter. Denna trend förväntas fortsätta då majoriteten av kommunerna signalerar att fler enheter kommer att öppna, vilket kräver skolskjuts med personbil.



Figur 24. Antal elever planerade på skol- eller linjebuss per läsår och kommun, Läsår 2012/13 – 2024/25

5.2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING

Under kommande år kommer fokus fortsatt att ligga på att integrera handläggnings- och planeringssystem för att öka den administrativa effektiviteten och säkerställa informationsflöden. Detta syftar även till att möjliggöra högre servicenivåer för elever och vårdnadshavare. För att uppnå detta krävs att informationsflöden genom IT-system även når de trafikföretag som utför transporter.

Utöver detta kommer en försöksverksamhet att genomföras för att undersöka de tekniska och operativa förutsättningarna för att kunna se bussar på karta samt införa linjenumrering av skolbussarna. Detta syftar till att öka tydligheten både i vardagen och vid eventuella störningar i trafiken.

5.2.3 LÅNGSIKTIG PLAN FÖR TIDTABELLSKIFTEN

Tidtabellsskiftet är en naturlig del av kollektivtrafiken och återkommer årligen, vanligtvis vid tre tillfällen. Det största skiftet sker i december och gäller i hela Sverige, där Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet enligt den årliga järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) följer EU-standard.

Skiftet i december har länge utgjort det största skiftet när det gäller trafikförändringar.

Tidtabellsskiftena under sommaren genomförs främst för att anpassa utbudet efter ett förändrat resbehov jämfört med resten av året. I Halland minskar generellt omfattningen av regiontrafik på sommaren, vilket beror på minskat arbets- och skolresande, samtidigt som stadsbusstrafiken i viss mån ökar på grund av ökat fritidsresande.

Eftersom trafikutbudet skiljer sig åt under sommartidtabellen jämfört med resten av året, är det av stor vikt att kommunen tar hänsyn till dessa planeringsförutsättningar när grund- och gymnasieskolans läsår planeras med start- och slutdagar för skolorna. Om en kommun förlägger skoldagar under sommarperioden och har behov av allmän kollektivtrafik för sina elever, ska kommunen kontakta Hallandstrafiken i god tid. Kostnaden för denna trafik kommer att regleras likt tillköp och faktureras kommunen.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:
2025	Måndag 16 juni	Måndag 18 augusti
2026	Måndag 15 juni	Måndag 17 augusti
2027	Måndag 14 juni	Måndag 16 augusti
2028	Måndag 12 juni	Måndag 14 augusti

Figur 25. Tider för tidtabellsskiftet, 2025 - 2028

6. BILAGOR

6.1 NYCKELTAL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN

6.1.1 ANTAL RESOR OCH PRODUKTION PER LINJE 2024

REGIONBUSSTRAFIK

Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken i Halland 2024

Linjenr	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.prod uktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot resande	Ej beställningstrafik		
											Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
145	Halmstad - Växjö	133 045	1,1%	2 487	0,8%	53,5	34 092	5 455	16%	0,7%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	76 035	0,6%	1 703	0,5%	44,7	17 854	6 785	38%	0,3%	7	0	0
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	270 988	2,2%	9 586	3,0%	28,3	69 229	40 484	58%	1,4%	22	12	8
226	Laholm - Skottorp - Båstad	59 630	0,5%	1 916	0,6%	31,1	9 226	3 788	41%	0,2%	5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Växtorp	95 109	0,8%	2 786	0,9%	34,1	31 959	16 281	51%	0,6%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	19 662	0,2%	421	0,1%	46,7	1 695	1 017	60%	0,0%	2	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	278 253	2,3%	9 581	3,0%	29,0	85 391	21 757	25%	1,7%	20	10	6
316	Halmstad - Aed - Oskarström	384 715	3,1%	12 131	3,7%	31,7	180 411	37 716	21%	3,5%	28	12	9
318	Halmstad - Simlångsdalen	75 508	0,6%	2 031	0,6%	37,2	12 995	2 457	19%	0,3%	5	8	2
319	Halmstad - Tönnersjö	21 862	0,2%	703	0,2%	31,1	1 318	1 015	77%	0,0%	3	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 432	0,2%	853	0,3%	35,7	5 891	2 737	46%	0,1%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	498 435	4,0%	15 473	4,8%	32,2	215 455	51 486	24%	4,2%	27	16	8
325	Halmstad - Markaryd	260 792	2,1%	4 916	1,5%	53,0	15 766	7 829	50%	0,3%	8	0	1
330	Halmstad - Harplinge	172 032	1,4%	5 212	1,6%	33,0	51 590	18 518	36%	1,0%	15	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	135 072	1,1%	3 348	1,0%	40,3	53 058	7 417	14%	1,0%	9	5	5
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	586 491	4,8%	15 877	4,9%	36,9	155 665	32 705	21%	3,0%	25	13	8
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	752 428	6,1%	20 670	6,4%	36,4	280 762	61 075	22%	5,5%	27	13	8
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	231 203	1,9%	4 776	1,5%	48,4	69 533	26 342	38%	1,4%	9	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	754 498	6,1%	17 367	5,4%	43,4	232 697	56 488	24%	4,5%	21	10	7
430	Torup - Kinnared - Hyltebruk	91 636	0,7%	2 033	0,6%	45,1	9 462	3 785	40%	0,2%	9	0	0
431	Hyltebruk - Unnaröd	161 889	1,3%	3 221	1,0%	50,3	20 703	8 635	42%	0,4%	13	0	0
432	Hyltebruk - Gislaved	86 957	0,7%	1 760	0,5%	49,4	2 466	1 236	50%	0,0%	5	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudd - Efra	37 861	0,3%	1 278	0,4%	29,6	8 692	6 112	70%	0,2%	4	0	0
517	Falkenberg - Arstad - Bjärnared	56 267	0,5%	1 313	0,4%	42,9	10 766	5 678	53%	0,2%	4,5	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	112 473	0,9%	3 178	1,0%	35,4	33 948	16 368	48%	0,7%	13	4	0
555	Falkenberg - Ullared	399 508	3,2%	8 794	2,7%	45,4	155 953	40 169	26%	3,0%	20	13	4,5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	366 867	3,0%	8 329	2,6%	44,0	132 581	25 884	20%	2,6%	17	10	8,5
557	Falkenberg - Vessigebro	24 389	0,2%	597	0,2%	40,9	10 689	5 325	50%	0,2%	2	0	0
558	Ullared - Åtran - Fegen	133 393	1,1%	2 607	0,8%	51,2	35 020	18 387	53%	0,7%	10	3,5	0
560	Ullared - Älvsared	79 507	0,6%	1 651	0,5%	48,2	23 742	0			9	3,4	0
614	Varberg - Åsa	62 642	0,5%	1 381	0,4%	45,3	6 708	1 811	27%	0,1%	4,5	0	0
615	Varberg - Bua - Frillesås	900 915	7,3%	22 640	7,0%	39,8	199 161	43 083	22%	3,9%	36	12	10
616	Varberg - Veddice	129 623	1,1%	3 837	1,2%	33,8	44 938	10 787	24%	0,9%	10	6	0
620	Varberg - Kärradal	9 402	0,1%	280	0,1%	33,5	3 268	2 451	75%	0,1%	1	0	0
651	Varberg - Ullared	416 902	3,4%	9 664	3,0%	43,1	155 483	23 462	15%	3,0%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	454 097	3,7%	12 518	3,9%	36,3	192 467	57 245	30%	3,8%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker	77 047	0,6%	2 157	0,7%	35,7	16 393	9 493	58%	0,3%	9	6	6
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 397	0,2%	505	0,2%	40,4	3 960	2 620	66%	0,1%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	118 447	1,0%	2 777	0,9%	42,7	29 037	11 565	40%	0,6%	6	1	0
662	Varberg - Tronninge - Valinge	58 671	0,5%	1 466	0,5%	40,0	16 741	9 595	57%	0,3%	7,5	0	0
664	Varberg - Stackenas	85 374	0,7%	1 964	0,6%	43,5	28 596	20 984	73%	0,6%	5	0	0
666	Varberg - Traslovsläge - Skällinge	13 145	0,1%	300	0,1%	43,8	1 588	4	0%	0,0%	2	2	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	15 944	0,1%	378	0,1%	42,2	2 735	1 973	72%	0,1%	1	0	0
690	Breared - Varo Bruk - Ringhals	39 600	0,3%	1 088	0,3%	36,4	13 980	6 192	44%	0,3%	2	0	0
691	Traslävsläge - Ringhals	16 887	0,1%	447	0,1%	37,8	9 242	122	1%	0,2%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 140	0,3%	844	0,3%	39,3	19 938	5 697	29%	0,4%	2	0	0
693	Traslovsläge - Ringhals	18 898	0,2%	502	0,2%	37,7	5 120	177	3%	0,1%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	14 037	0,1%	335	0,1%	41,9	11 705	288	2%	0,2%	1	0	0
695	Tronninge - Ringhals	31 971	0,3%	747	0,2%	42,8	9 650	206	2%	0,2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 102	0,1%	280	0,1%	50,3	7 753	12	0%	0,2%	1	0	0
717	Roshult - Kungsbacka	69 567	0,6%	1 682	0,5%	41,4	38 230	23 320	61%	0,7%	8	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	402 104	3,3%	12 928	4,0%	31,1	243 604	75 517	31%	4,8%	37	17	17
730	Ålskogsbr-Iserås-KBA stn	39 581	0,3%	1 249	0,4%	31,7	20 549	5 726	28%	0,4%	6	0	0
731	Kba stn. - Ålskogsbracka	504 669	4,1%	16 360	5,0%	30,8	511 727	193 928	38%	10,0%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	571 453	4,6%	14 056	4,3%	40,7	381 833	105 914	28%	7,5%	28	30	16
733	Ålskogsbr-Stenstugan-KBA stn	209 729	1,7%	5 845	1,8%	35,9	101 394	46 930	46%	2,0%	19	14	7
734	Ålskogsbr-Tröskeberg-KBA stn	367 115	3,0%	9 718	3,0%	37,8	199 802	75 042	38%	3,9%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	32 277	0,3%	1 154	0,4%	28,0	22 515	12 189	54%	0,4%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	92 136	0,7%	1 985	0,6%	46,4	16 705	10 883	65%	0,3%	8	0	0
741	Kba stn.-Nåkalla-Satila	111 297	0,9%	2 775	0,9%	40,1	55 220	30 013	54%	1,1%	9	0	0
742	Kungsbacka station-Förlanda	226 685	1,8%	5 853	1,8%	38,7	174 110	53 898	31%	3,4%	27	20	15
743	Litserhult-Fjärås	67 452	0,5%	1 581	0,5%	42,7	21 960	18 050	82%	0,4%	7	7	0
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	110 712	0,9%	2 286	0,7%	48,4	39 351	17 396	44%	0,8%	8	0	0
745	Fjärås-Åsa-Idala	57 702	0,5%	1 259	0,4%	45,8	16 668	14 825	89%	0,3%	7	0	0
746	Kba stn-Frillesås-Stattaredsv	52 187	0,4%	1 141	0,4%	45,7	20 809	12 906	62%	0,4%	4	0	0
747	Kungsbacka station-Olmanås	39 880	0,3%	1 323	0,4%	30,1	25 729	18 451	72%	0,5%	6	0	0
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	42 212	0,3%	1 116	0,3%	37,8	17 644	15 512	88%	0,3%	5	0	0
X3	Säro/Kullavik - Göteborg	383 741	3,1%	11 029	3,4%	34,8	470 051	131 614	28%	9,2%	94	43	39
Summa		12 312 635		324 372		37,96	5 124 975	1 602 813			860	374	237

STADSBUSSTRAFIK

Linjenummer	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.prod uktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal turer en vardag	Antal turer en lördag	Antal turer en söndag
1-18	Halmstad stadstrafik	3 182 080	58,3%	156 226	58,5%	20,4	4 107 603	243 970	5,9%	66,7%	896	612	443
1	Laholm stadstrafik	172 821	3,2%	7 065	2,6%	24,5	97 872				106	70	66
1-14	Falkenberg stadstrafik	586 824	10,7%	27 851	10,4%	21,1	525 306	27 151	5,2%	8,5%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	1 064 004	19,5%	51 350	19,2%	20,7	760 895	61 889	8,1%	12,4%	314	173	143
1-5	Kungälv stadstrafik	455 200	8,3%	24 776	9,3%	18,4	668 552	153 767	23,0%	10,9%	287	131	114
Summa		5 460 930		267 267		21,00	6 160 228	486 778			1 876	1 116	859

TÅGTRAFIK

Linjenr	Linjesträckning	Produktion tågkm	% av tot produkt km	Tim.produ ktion	% av tot tim.prod uktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
Krösätågen	Halmstad-Jönköping/Nässjö	205 757	5,4%	2 827	6,4%	73	113 594	-	-	1,4%	5	4	4
Västtågen	Varberg-Borås	206 431	5,4%	3 253	7,3%	63	150 502	-	-	1,9%	12	6	6
Öresundståg	Malmö-Halland-Göteborg	2 812 330	73,8%	30 682	69,2%	92	5 030 000	-	-	62,6%	30	19	19
Västtågen	Varberg - Göteborg	193 120	5,1%	1 959	4,4%	99	309 098	-	-	3,8%	7	0	0
Pågatåg	Halmstad-Helsingborg	109 225	2,9%	1 175	2,7%	93	72 518	-	-	0,9%	7	0	0
Västtågen	Kungälv-Göteborg	285 898	7,5%	4 434	10,0%	64	2 360 680	-	-	29,4%	60	40	39
Summa		3 812 761		44 330		81	8 036 392				121	69	68

6.1.2 RESANDEUTVECKLING PER TRAFIKSLAG 2010 – 2024

REGIONBUSSTRAFIK

2010	5 060 884
2011	4 938 608
2012	4 839 666
2013	4 851 692
2014	4 996 784
2015	5 091 017
2016	5 370 388
2017	5 398 380
2018	5 491 826
2019	5 376 935
2020	2 973 643
2021	2 992 427
2022	5 049 737
2023	4 921 139
2024	5 002 879

STADSBUSSTRAFIK

	Halmstad stadsbuss	Falkenberg stadsbuss	Varberg stadsbuss	Kungsbacka stadsbuss	Laholm stadsbuss
2010	3 608 012	277 060	302 461	223 007	
2011	3 867 698	337 667	312 937	225 891	
2012	3 823 498	408 035	314 518	250 348	
2013	3 508 268	449 495	319 098	257 909	
2014	3 603 007	464 687	379 438	256 326	
2015	3 751 782	496 784	400 538	308 119	
2016	3 971 106	550 804	545 906	412 155	
2017	4 134 216	544 739	639 606	476 706	
2018	4 307 240	552 544	799 487	523 390	
2019	4 254 489	549 999	851 942	534 696	
2020	2 386 709	321 423	507 368	239 299	
2021	2 275 597	300 037	461 220	285 486	
2022	3 618 246	473 003	724 730	629 990	86 308
2023	3 943 961	595 591	764 583	665 234	91 088
2024	4 107 600	627 213	769 618	668 552	98 810

TÅGTRAFIK

	Öresundståg	Västtågen Kungsbackapendeln	Västtågen Varberg - Borås	Krösatåg	Pågatåg Halmstad- Helsingborg	Västtågen Varberg - Göteborg
2010	2 880 000	2 321 407	14 203	26 524		
2011	3 090 000	2 570 972	40 073	54 863		
2012	3 880 000	2 076 480	63 770	54 072		
2013	4 220 000	2 037 517	82 576	61 194		
2014	4 428 000	1 871 563	83 170	62 651		
2015	4 565 213	1 935 946	77 325	63 058	3 850	
2016	4 568 683	1 924 624	106 414	56 052	153 250	2 205
2017	4 641 703	2 184 747	150 527	112 696	162 500	53 349
2018	4 780 703	2 553 869	167 928	145 229	168 198	129 126
2019	5 019 116	2 505 523	159 588	153 170	175 148	201 958
2020	3 162 043	1 643 824	90 377	84 243	89 139	135 870
2021	2 660 131	1 596 157	47 783	111 592	52 703	112 222
2022	4 512 337	2 205 638	33 647	160 808	70 840	193 101
2023	4 750 000	2 349 552	126 210	142 912	54 211	225 274
2024	4 729 000	2 356 779	150 650	126 413	92 781	303 088

6.2 INFRASTRUKTUR 2024

6.2.1 HÅLLPLATSLÄGEN FÖR TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING

De angivna målen för tillgänglighetsanpassning, som beskrivs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet, kvarstår och ansträngningarna för att nå dessa mål fortsätter genom effektiv samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Hallandstrafiken. Hallandstrafiken ägnar sig dessutom åt kontinuerligt utbyte och uppgradering av hållplatsutrustningen, inklusive väderskydd. Innan varje betydande ombyggnad genomförs, görs en noggrann analys där följande frågor beaktas:

- Är det troligt att hållplatsen kommer att vara i drift under en överskådlig framtid?
- Kan flera närliggande hållplatser sammanfogas för att minska antalet? Detta kan vara fördelaktigt både ur säkerhetssynpunkt och ekonomisk synvinkel. Målet är att upprätthålla de avstånd mellan hållplatser som fastställs i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.
- Kan arbetet samordnas med andra byggprojekt, såsom gång- och cykelbanor? Om en gång- och cykelbana planeras, kan det förbättra hållplatser inom samma projekt?

Återstående antal hållplatslägen att bygga om till 2025 (inventerat december 2024)							
	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Kungsbacka	Laholm	Varberg	Totalt
Statligt vägnät	15	14	2	26	3	12	74
Kommunalt vägnät	14	87	2	25	11	44	186
Enskilt vägnät	16	7	0	29	0	12	64
Summa/kommun	45	108	4	80	14	66	324

6.2.2 FÖRDELNING PER VÄGHÅLLARANSVAR

Uppdaterad december 2024. Bokstaven efter hållplatsnamnet är lägesbeteckningen.

* = endast mindre åtgärd krävs för att uppnå tillgänglighetsanpassning, oftast enbart plattläggning.

LAHOLM

På Trafikverkets väg:

Laholm Brandstationen A

Laholm Brandstationen B

Veinge station A *

På kommunal väg:

Laholm Blåkulla A *

Laholm Blåkulla B

Laholm Glänninge vårdcentral

A *

Laholm Industrigatan A

Laholm Industrigatan B

Laholm Repslagaregatan A

Laholm Repslagaregatan B

Laholms bussterminal B

Laholms bussterminal C

Laholms bussterminal D

Laholms bussterminal E

På enskild väg:

--

HYLTE

På Trafikverkets väg:

Rydöbruk A

Rydöbruk B

På kommunal väg:

Hyltebruk Sjukstugan A

Hyltebruk Sjukstugan B

På enskild väg:

--

HALMSTAD

På Trafikverkets väg:

Kvibille A
Kvibille B
Nissaström A
Nissaström B
Oskarström Bronsgatan A
Oskarström Bronsgatan B
Sennan A
Sennan B
Skipås A
Trönninge A
Åled Kullavägen A
Åled Kullavägen B
Åled A
Åled B

På kommunal väg:

Frösakull A
Frösakull B
Frösakull Campingstigen A
Frösakull Campingstigen B
Frösakull Erik Staels väg A
Frösakull Erik Staels väg B
Frösakull Villavägen A
Frösakull Villavägen B
Görvik A
Görvik B
Halmstad Abborrvägen A
Halmstad Byvägen B
Halmstad Cirkusplatsen A
Halmstad Cirkusplatsen C
Halmstad Flygaregatan B *
Halmstad Flygplats A
Halmstad Flygstaden A *
Halmstad Flygstaden B *
Halmstad Frennarp A
Halmstad Frennarpsvägen A
Halmstad Frennarpsvägen B
Halmstad Fridhemsparken A
Halmstad Fridhemsparken B
Halmstad Giganten A
Halmstad Giganten B

Halmstad Grönevångs torg A
Halmstad Grönevångs torg B
Halmstad Grönevångsvägen A
Halmstad Grönevångsvägen B
Halmstad Jesperslundsvägen A
Halmstad Järnvägsgatan A
Halmstad Järnvägsgatan B
Halmstad Kardvägen A
Halmstad Kardvägen B
Halmstad Klackerupsgatan A
Halmstad Kolastigen A
Halmstad Kolastigen B
Halmstad Kvarnbacken A
Halmstad Kvarnbacken B
Halmstad Kvarnbacken C
Halmstad Kärleken A
Halmstad Larsfridsvägen A
Halmstad Larsfridsvägen B
Halmstad Linehed A
Halmstad Linehed B *
Halmstad Lummervägen B
Halmstad Magnus Stenbocks väg A
Halmstad Noppvägen A
Halmstad Noppvägen B
Halmstad Norra kyrkogården A
Halmstad Norra kyrkogården B
Halmstad Norra Utmarken A
Halmstad Pihlgården A
Halmstad Pihlgården B
Halmstad Pumpvägen A
Halmstad Skyttevägen A
Halmstad Slottsjordsskolan A
Halmstad Slottsjordsskolan B
Halmstad Slottsparken B
Halmstad Slupvägen B
Halmstad Sofieberg A
Halmstad Sofieberg B
Halmstad Stenalyckan A
Halmstad Stenalyckan B
Halmstad Stenen A

Halmstad Sturegymnasiet A
Halmstad Sturegymnasiet B
Halmstad Södra Andersberg A
Halmstad Södra Andersberg B
Halmstad Torsgatan A
Halmstad Torsgatan B
Halmstad Vapnöhöjden A
Halmstad Varpvägen A
Halmstad Varpvägen B
Halmstad Väktarevägen A
Halmstad Väktarevägen B
Halmstad Åttingsstigen A *
Halmstad Åttingsstigen B *
Halmstad Örlogsvägen A
Halmstad Örlogsvägen B
Halmstad Östergård A
Halmstad Östergård B
Halmstad Östergårdsskolan A
Halmstad Östergårdsskolan B
Halmstad Östervägen A
Tylöback A
Tylöback B

På enskild väg:

Eldsberga Hemgården A
Gullbrandstorp Gullevi A
Haverdal Haverdalsvägen A
Haverdal Haverdalsvägen B
Spenshult Övre A
Trönninge A
Trönninge B

FALKENBERG

På Trafikverkets väg:

Glommen Galtåsvägen A
Glommen Galtåsvägen B
Hebergs skola A
Hebergs skola B
Köinge A
Köinge B
Morup A
Morup B
Morups Tånge A
Morups Tånge B
Olofsbo södra A
Olofsbo södra B
Ryssa kvarn A
Ryssa kvarn B
Torsåsen B

På kommunal väg

Agerör A
Agerör B
Falkenberg Falkagårdsvägen A
Falkenberg Falkagårdsvägen B
Falkenberg Hertings kyrka A
Falkenberg Hjortsberg B *
Falkenberg Lerhålan A
Falkenberg Lerhålan B
Falkenberg Ljungholmen A
Falkenberg Ljungholmen B
Falkenberg Ljungholmsvägen
A
Falkenberg Ljungholmsvägen
B
Skogstorp Bånga A
Skogstorp Bånga B

På enskild väg:

Fegen A
Långås A
Långås B
Skogstorp Humlevägen A
Skogstorp Humlevägen B
Skogstorp Hyacintvägen B *
Skogstorp Prästkragevägen A

Skogstorp Prästkragevägen B
Skogstorpsskolan A
Slöinge Göteborgsvägen A
Slöinge Göteborgsvägen B
Ullared Apelskolan A
Ätran A
Ätran Stationsvägen A
Ätran Stationsvägen B
Ätranskolan A

VARBERG

På Trafikverkets väg:

Bua Pingstkyrkan A
Bua Pingstkyrkan B
Bua skola A
Bua skola B
Lillebacka A
Lillebacka B
Limabacka Brandstation A
Limabacka Brandstation B
Ringhals A
Ringhals B
Tvååker Grusvägen A
Tvååker Grusvägen B

På kommunal väg

Jonstaka A *
Jonstaka B *
Kuragård A
Kuragård B
Lindbergs skola A *
Strandbackavägen A
Träslövsläge Fiskebåtsvägen A
Träslövsläge Fiskebåtsvägen B
Träslövsläge Jungmansvägen
C
Träslövsläge Jungmansvägen
D
Träslövsläge Hajvägen A
Träslövsläge Pilagårdsvägen A
Träslövsläge Pilagårdsvägen B
Träslövsläge Relingvägen A
Träslövsläge Relingvägen B
Träslövsläge Segelvägen A
Träslövsläge Segelvägen B
Träslövsläge Skepparevägen A
Träslövsläge Skepparevägen B
Träslövsläge Tallåsen A
Träslövsläge Tallåsen B
Varberg Birger Svenssons väg
A
Varberg Birger Svenssons väg
B

Varberg Bolmen A
Varberg Bolmen B
Varberg Breared A
Varberg Breared B
Varberg Håstens torg A
Varberg Håstens torg B
Varberg Håstensskolan A
Varberg Håstensskolan B
Varberg Karlbergsvägen A
Varberg Karlbergsvägen B
Varberg Lassabacka södra A
Varberg Lindbergsvägen A *
Varberg Lindbergsvägen B *
Varberg Peder Skrivares skola
A
Varberg Peder Skrivares skola
B
Varberg Peder Skrivares skola
C
Varberg Polishuset A
Varberg Polishuset B
Varberg S:t Jörgens kapell A
Varberg S:t Jörgens kapell B
Varberg Sjukhuset A *
På enskild väg:
Ringhals, Vakten A
Ringhals, Vakten B
Ringhals, Vakten C
Ringhals, Vakten D
Ringhals, Vakten E
Ringhals, Vakten F
Träslövsläge Storgatan A
Träslövsläge Storgatan B
Träslövsläge Älvägen A
Träslövsläge Älvägen B
Träslövsläges kyrka A
Varberg Kurorten Apelviken A

KUNGSBACKA

På Trafikverkets väg:

Anneberg station A
 Bedagårdens äldreboende A
 Bedagårdens äldreboende B
 Fjärås station D
 Fjärås station E
 Forsbäck övre A
 Forsbäck övre B
 Hjalms bro A
 Hjalms bro B
 Karsegården A
 Karsegården B
 Kobbavik A
 Kobbavik B
 Leksandsgården A *
 Leksandsgården B *
 Onsala kyrka A *
 Onsala kyrka B *
 Onsala kyrka C *
 Presseskolan A
 Presseskolan B
 Tallbacken A
 Tallbacken B
 Vallda kyrka A
 Vallda kyrka B
 Vikan A
 Vikan B

På kommunal väg:

Kungsbacka Basunvägen A
 Kungsbacka Basunvägen B
 Kungsbacka
 Bengtsgårdsgatan B
 Kungsbacka Fors A
 Kungsbacka Gårdskulla A
 Kungsbacka Hedebovägen A
 *
 Kungsbacka Hedebovägen B
 *
 Kungsbacka Kungsmässan A
 Kungsbacka Smeagatan A
 Kungsbacka station A

Kungsbacka station B
 Kungsbacka station C
 Kungsbacka station D
 Kungsbacka station E
 Kungsbacka station F
 Kungsbacka station G
 Kungsbacka station H
 Kungsbacka station J
 Kungsbacka station K
 Kungsbacka station L
 Kungsbacka station M
 Kungsbacka Stora Bäcksleden
 A
 Kungsbacka Stora Bäcksleden
 B *
 Kungsbacka Tölö kyrka C *
 Kungsbacka Varlaskolan C *

På enskild väg:

Fjärås Bräckaskolan A *
 Fjärås Bräckaskolan B *
 Fjärås Bräckaskolan C *
 Fjärås Bräckaskolan D *
 Fjärås Bräckaskolan E *
 Fjärås Bräckaskolan F *
 Fjärås Smedingeskolan A
 Fjärås Smedingeskolan B
 Fjärås Smedingeskolan C
 Fjärås Smedingeskolan D
 Fjärås Smedingeskolan E
 Fjärås Smedingeskolan F
 Fjärås Smedingeskolan G
 Fjärås Smedingeskolan H
 Fjärås station C
 Gottskär A
 Gällingeskolan A
 Kullaviks hamn A
 Toråsskolan A
 Toråsskolan B
 Toråsskolan C
 Toråsskolan D
 Åsaskolan A *
 Åsaskolan B *

Åsaskolan C *
 Älskogsbräcka B
 Älvsåkers skola A
 Älvsåkers skola B
 Älvsåkers skola C

6.3 SAMRÅDSREDOVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2026

Driftnämnd kollektivtrafik beslutade 2025-03-26 att översända Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027 – 2030 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2025-06-27 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

Samrådsredovisningen redovisar inkomna remissvar uppdelade per kommun. Remissvaren efterföljs med kommentar av Hallandstrafiken i kursivt.

6.3.1 KUNGSBACKA KOMMUN

1

Kungsbacka kommun välkomnar de föreslagna satsningarna i Kollektivtrafikplanen. Kungsbacka kommun vill dock betona att Kungsbacka fortfarande underskattas när det gäller att hantera de omfattande transportutmaningarna som finns i norra Halland. Detta gäller både potentialen att få fler att välja kollektivtrafiken inklusive den faktiska kapaciteten och utbudet i de mycket starka regionbusstråken i kommunen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Kungsbacka kommun ställer sig positiva till Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027–2030, som är pedagogiskt upplagd för att ge en helhetsbild av kollektivtrafiken. Vi anser dock att de föreslagna trafikförändringarna för 2026 inte är tillräckliga för att möta de utmaningar som finns kring resandeandelsmålen för 2030, bostadsförtätningen i Kungsbacka stad och övriga Halland, kompetensförsörjningsbehoven, målet om att minska utsläppen från transportsektorn, och behovet av en resurs- och yteffektiv samhällsplanering.

Med en nuvarande marknadsandel på 14,9 procent i Halland kvarstår mycket stora utmaningar för att nå 30-procentsmålet till 2030. Detta understryker därför angelägenheten av årliga betydande satsningar på kollektivtrafiken där de gör störst nytta.

Kungsbacka kommun menar att regionbusstrafikens starka stråk i norra Halland omgående behöver kapacitetsförstärkas, och att stadsbusstrafiken i Kungsbacka stad behöver ökad turtäthet i nivå med andra kommuner i Halland. Dessa satsningar är nödvändiga för att stödja Kungsbackapendeln, Hallandstågen, bostadsbyggandet i Kungsbacka, och kompetensförsörjningen samt för att uppnå flera av Agenda 2030:s hållbarhetsmål.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

3

Kungsbacka är positiva till att antalet tågavgångar på Västkustbanan föreslås öka och framhåller att detta måste vidmakthållas i takt med att Västlänkens etapper färdigställs. Det finns stor potential att öka kollektivtrafikresandet i Kungsbacka kommun, särskilt i de starka regionbusstråken där det idag sker många resor med bil för att bussarna är fulla i maxtimmarna. Kungsbacka kommun har vid flertalet tillfällen påtalat behovet av direktbussar som trafikerar stråket Onsala-Vallda-Särö-Västra Göteborg, då denna trafikform har en stor efterfrågan hos våra invånare. Om resebehovet ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken så uppfattar vi att denna linje är en självklarhet. I de västra delarna av kommunen väljer flertalet att köra bil då reskvoten jämfört med kollektivtrafik i dagsläget är alldeles för hög, i synnerhet till västra Göteborg. En busslinje i detta oerhört starka resestråk har mycket stor potential att flytta över resandet från bil till kollektivtrafik, vilket skulle bidra till ökad måluppfyllelse genom till exempel minskat koldioxidutsläpp. Förstärkningen av X3 som föreslås är bra men det behövs en förlängning alternativt en helt ny linje med trafik hela vägen ner till Onsala.

Vi ser också behovet av att utveckla "Metrobusslinjer" till och från Göteborg i Hallands mest befolkningstäta område längs väg 158, vilket vi anser ska omhändertagas och synliggöras i revideringen av Region Hallands Trafikförsörjningsprogram.

Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Utgångspunkten är att tåg- och bussar ska samverka och komplettera varandra. Tågtrafiken på Väst kustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet där region- och stadsbussar, i möjligaste mån, anpassas till tågens ankomst och avgångar utmed Väst kustbanan. När Väst länken tas i bruk skapas det plats för fler tåg och de nya stationerna i Haga och Korsvägen möjliggör nya resvägar inom Göteborgsområdet. Här synliggörs vikten av en snabb busstrafik med hög prioritet i gatuutrymmet vilket ger minskade restider med kollektivtrafiken. Förbättrad framkomlighet och ökad prioritet för busstrafiken är avgörande för att säkerställa attraktiva byten mellan bussar och tåg i Kungsbacka. Detta kan tydliggöras genom den utredning som genomfördes under 2023, där Kungsbacka kommun och Hallandstrafiken i samverkan analyserade kollektivtrafikens framkomlighet inom Kungsbacka stad.

Region Halland, Västra Götalandsregionen, Hallandstrafiken och Västtrafik har gemensamt genomfört en utredning om framtidens kollektivtrafik längs stråk 158. I arbetet har samverkan och dialog skett med Kungsbacka kommun, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Göteborgsregionen samt Trafikverket. Utredningens slutsatser pekar på behovet av åtgärder för att möjliggöra en framtidssäkrad, hållbar och kapacitetsstark kollektivtrafik inom stråket. Bland de föreslagna insatserna ingår att upplåta särskilda körfält för kollektivtrafiken samt att förlänga hållplatser för att förbättra tillgänglighet och kapacitet. Dessa kortsiktiga åtgärder ligger i linje med Västra Götalandsregionens mer långsiktiga ambitioner att införa ett snabbbusskoncept, benämnt Metrobuss, vilket innebär egna körbanor och hållplatser med stationsliknande utformning.

Under 2025 har Hallandstrafiken och Västtrafik fortsatt att studera möjligheten att förbättra transportkapaciteten i stråket längs väg 158 och specifikt tittat på förutsättningar för en ny expressbusslinje. Frågan kommer att utredas vidare.

4

Kungsbacka kommun uppskattade att Kollektivtrafikplanen för 2025, med utblick 2026–2027, uppmärksammade området mobilitetsåtgärder, men anser att arbete behöver intensifieras på ett mer offensivt sätt tillsammans med kommunerna i Halland. Förändrade beteenden är avgörande för att fler ska välja kollektivtrafiken och det är önskvärt att Hallandstrafiken tar det övergripande ansvaret i frågan.

Under enkla biljettköp beskrivs hur man vill utveckla och förenkla biljettsortimentet vilket är positivt. Kungsbacka kommun är medvetna om problematiken med resande över regiongränser men ställer oss frågande till varför det bara omnämns att resandet ska ske sömlöst i södra Sverige. Vi förväntar oss att det omfattar alla Hallands gränser. Likaså förväntar vi oss att samarbetet mellan Hallandstrafiken och Västtrafik fortsätter att utvecklas och vi förväntar oss att problematiken med Hallandstrafikens sommarkort är löst så att det numera också omfattar Kungsbacka kommun.

Kommentar: I enlighet med det upprättade samverkansavtalet mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen har parterna enats om att Västtrafiks koncept och övergripande principer – såsom biljettsystem, prissättning, information och utformning av hållplatser – ska tillämpas för kollektivtrafiken i Kungsbacka samt för resor över länsgränsen. Denna samverkan utgår från att länsgränsen inte ska utgöra ett hinder för att tillgodose invånarnas resbehov eller för att främja det kollektiva resandet. Ambitionen om ett sömlöst resande, vilket lyfts fram i

Kollektivtrafikplanen, omfattar i sin helhet resor mellan Västtrafiks och Hallandstrafikens trafikområden.

5

Avslutningsvis vill vi betona vikten av att Region Halland avsätter erforderliga medel för att nå resandemålen eftersom det är en nödvändighet för att minska biltrafikens ökningstakt i norra Halland då vägsystemet sedan många år är ansträngt. En ökad valfrihet att välja rätt färdslag för rätt resa bidrar till nöjdare medborgare, nöjdare besökare, nöjdare resenärer, bättre förutsättningar för näringslivets kompetensförsörjningsbehov och en attraktivare kommun att bo, verka och vistas i.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

6.3.2 VARBERG KOMMUN

1

Varbergs kommun välkomnar de satsningar som finns med i kollektivtrafikplanen. Kommunen kan notera att flera önskemål tillgodosetts. Den utökade trafiken med såväl Västtåg som Öresundståg är ett välkommet tillskott till förbindelserna med Göteborg. De fortsatta utökningarna av trafiken under den påföljande åren fram till 2030 är mycket välkommet och mycket förbättrade resmöjligheter såväl norr som söderut på Västkustbanan. Särskilt välkommet är de stora utökningarna av Hallandståg som aviseras i det viktiga stråket mellan Varberg och Göteborg.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

I detta sammanhang är det också välkommet att de tidigare påpekade passningen av stadsbuss vid Varbergs station åtgärdas. En förbättrad passning med tågen ger mycket bättre möjligheter ur ett hela-resan-perspektiv. Varbergs kommun välkomnar också planer på ny regionbusstrafik som finns i samband med trafikstarten för Värö station. Kommunen har deltagit i arbetet hittills och ser fram emot ett fortsatt samarbete med Hallandstrafiken i frågan.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

3

Även att den tidigare aviserade förlängningen av busslinje 2 i Trönninge till Pilgatan är ett välkommet tillskott i stadstrafiken. Den planerade förlängningen är positiv eftersom det förbättrar möjligheterna för såväl arbets- som studiependling för boende i området. Varbergs kommun vill även att utvecklingen fortsätter med målsättning om en förlängning av linje 2 till Bläshammar och Trönningenäs som tidigare diskuterats.

Kommentar: synpunkterna noteras.

4

Den tidigare aviserade utvecklingen av Närtrafiken har inte genomförts som det var tänkt. Varbergs kommun efterlyser att den utvecklingen genomförs men också att de utpekade orterna måste ses över eftersom servicenivån i dessa måste nå upp till en nivå så man kan utföra vardagliga ärenden eller ta bussen därifrån till Varberg. I dagsläget är det endast boende i de utpekade områden som har rätt till närtrafik och inte gäster eller andra besökande. Detta bör ses över då hela regionen borde vara tillgänglig för alla. Varbergs kommun ser dock de föreslagna förändringarna som ett steg i rätt riktning och efterlyser fortsatt utveckling av närtrafiken.

Kommentar: Implementering av Närtrafik 2.0 är förskjutet i tid härlett till förseningar inom digital utveckling. Beställning av Närtrafik ska utöver telefon, även kunna ske via app. Vid start av ny Närtrafik möjliggörs resor till och från orter, vilka av de halländska kommunerna, är utpekade

som service-/utvecklingsorter. Närtrafik 2.0 innebär att kravet på att resenär är folkbokförd i Halland tas bort och därmed närmar sig Närtrafiken de ordinarie villkoren inom den allmänna kollektivtrafiken.

5

Förra årets kollektivtrafikplan innehöll utveckling av trafiken i kommunens nordöstra och sydöstra delar. Varbergs kommun vill ha en fortsatt dialog med sikte på att fortsätta utveckla kollektivtrafiken i dessa områden.

Varbergs kommun vill också lyfta behovet av kollektivtrafik i området längs väg 768 mellan Träslövsläge, Galtabäck och Björkäng. Här bor idag 300 invånare som helt saknar kollektivtrafik.

Generellt efterfrågas från Varbergs kommun ett nytänkande från Hallandstrafiken avseende trafiken på landsbygden utanför de starka stråken. Möjligheter med bytespunkter och att utnyttja skolbusstrafiken borde utredas. Även nya lösningar som så kallad "on demandtrafik" bör testas ytterligare. Det korta test som Varbergs kommun genomfört tillsammans med Hallandstrafiken och Nobina inom ramen för EU-projekt MOVE visar att det finns en grundläggande förutsättning. Men ytterligare tester och utredningar kring inte minst ekonomin i detta behövs göras i Halland.

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens önskemål om fortsatt dialog gällande utveckling av trafiken i kommunens nordöstra och sydöstra delar, samt behovet av kollektivtrafik mellan Träslövsläge, Galtabäck och Björkäng. Hallandstrafiken ser positivt på möjligheten att tillsammans identifiera lösningar som stärker tillgängligheten och förbättrar mobiliteten för invånarna i dessa områden.

I övrigt noteras synpunkterna.

6

Det nya förslaget till busstrafik i Träslövsläge som tagits fram i samarbete mellan Hallandstrafiken och kommunen kan ses som en framgång även om det fortfarande finns missnöje med trafikutbudet i främst de äldre delarna av orten. För Varbergs kommun är det viktigt att den nya busslinjen till hamnen har ett upplägg som innehåller trafik på kvällar och helger. Något som tydligt efterfrågats av de boende i de äldre delarna av Träslövsläge.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

7

De mål som enligt kollektivtrafikplanen ska följas upp i planen är fortfarande inte fullständigt redovisade. Exempelvis finns uppsatta mål om restidskvoter, men det framgår inte hur man arbetar för att nå dessa mål, det redovisas inget nuläge eller presenteras några specifika åtgärder för att nå detta mål.

Föreslagna åtgärder borde effektbedömmas i större utsträckning och mer systematiskt än vad som görs idag. Det är även viktigt att tidigare åtgärder följs upp för att se om de haft de effekterna som förutspåts.

Kommentar: Hallandstrafiken stödjer att restidskvot har en avgörande betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet (restid med kollektivtrafik dividerat med restid för bil på sträcka A

till B). Genom att exempelvis ge kollektivtrafiken högre prioritet i gatuutrymmet kan restiderna minskas och därmed kan kollektivtrafiken uppfattas som ett konkurrenskraftigare resealternativ. Redogörelse av restidskvoter för kollektivtrafikens huvudlinjer, i de utpekade stråken, kan tydligare synliggöras i framtida kollektivtrafikplaner.

I övrigt noteras synpunkterna.

8

Infrastruktur. Varberg kommun planerar att fortsatt investera i upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, huvudsakligen längs stadslinjenätet. Till det tillkommer även busshållplatser som ingår i pågående projekt exempelvis vid ombyggnad av gator.

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om en prognos för arbetet framåt hade presenterats i planen då planen gäller för 2026 och framåt. I Varberg arbetar hamn- och gatuförvaltningen aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden. Det är dock tydligt att kommunen inte kommer hinna med att åtgärda alla identifierade hållplatser varför målet i Varberg inte kommer vara uppnått till 2025. Den nya linjedragningen i Träslövsläge och vid Pilgatan medför ökade investeringskostnader vilket kan medföra att tillgänglighetsanpassningen kommer behöva prioriteras ner.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

9

Särskild kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanen lyfter att en fortsatt utveckling av skolskjutsen är integrering av planeringssystem och förbättrade informationsflöden för att höja servicenivån för elever och vårdnadshavare. Detta bedöms som positivt då det ger elever och vårdnadshavare bättre möjligheter att följa turplaneringen och snabbt få information om eventuella trafikstörningar och schemaändringar.

Vidare beskriver planen vikten av tillgänglighetsanpassningar av hållplatser och allmän kollektivtrafik. Inför kommande upphandling av skolbussar och i arbetet med att tillgänglighetsanpassa skoltrafiken bör krav på tillgänglighetsanpassade skolbussar ställas. Elever som inte kan åka skolbuss, exempelvis på grund av att de använder rullstol, erbjuds istället skolskjuts med personbil (taxi). Detta genererar inte bara i en kostnadsökning utan riskerar också att öka exkluderingen av dessa elever från gemenskapen med skolkamrater. De tillgänglighetsanpassningar som sker för den allmänna kollektivtrafiken och hållplatser bedöms som positivt.

Skolnära hållplatser för de skolor som i större utsträckning nyttjar allmän kollektivtrafik ses som positivt. En fortsatt utveckling och flexibilitet i samordningen av skolskjutsen, utifrån förändringar i skolorganisationen, upptagningsområden eller befolkningstillväxt, är nödvändig för att möta framtida behov.

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens förslag om tillgänglighetsanpassade skolbussar, en fråga vilken omhändertas inom ram av kommande upphandling av busstrafik i länet.

I övrigt noteras synpunkterna.

6.3.3 FALKENBERG KOMMUN

1

Vi delar Hallandstrafikens ambition om att utveckla ett sammanhållet och hållbart kollektivtrafiksystem i länet men kan vi inte acceptera att planen i sin nuvarande form lämnar Falkenbergs kommun helt utan konkreta förstärkningar i vare sig tåg- eller busstrafiken. Planen har ett ojämnt geografiskt genomslag och försvagar möjligheterna till hållbart resande i en växande kommun som har höga ambitioner inom klimat och samhällsutveckling. Falkenbergs kommun har tydliga ambitioner om att minska bilberoendet, men får i denna plan inga verktyg för att möta det behovet. Den föreslagna planen svarar inte upp mot våra behov – varken idag eller inför framtiden.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Tågtrafik och stationsnära utveckling. Falkenberg har idag 14 direkttåg per dag till Göteborg – att jämföra med Varbergs 26. Turtätheten har inte påtagligt förbättrats de senaste åren och motsvarar inte det behov kommunen ser framåt. Trots Falkenbergs strategiska läge mellan Halmstad och Varberg samt pågående och planerad stadsutveckling i stationsnära områden, föreslås inga förbättringar i tågtrafiken i planen.

Kommunen äger och utvecklar omfattande mark i direkt anslutning till stationen som är redo för etableringar. I området planeras kontor, verksamheter och i viss mån bostäder. För att realisera dessa investeringar krävs en förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik, både i form av tåg- och bussförbindelser.

Ett tätare och mer förutsägbart trafikupplägg gynnar såväl boende som näringsliv och regional integration. Falkenbergs kommun anser därför att turtätheten bör ökas till minst ett tåg var 30:e minut under högtrafik för att möta dagens och framtidens pendlingsmönster. Vi ser gärna en nära dialog med Hallandstrafiken om hur trafikplaneringen kan stödja kommunens utvecklingsmål.

Kommentar: För att stärka hela regionen behöver Halland knytas samman med en väl utbyggd tågtrafik. En attraktiv tågtrafik som ska uppfylla restidsmålen måste vara snabb, vilket är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna vid alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika resbehoven är det därför viktigt att erbjuda parallella tågssystem med olika hastigheter och uppehållsmönster.

De storregionala Öresundstågen trafikerar idag Falkenberg station med närmare 30 avgångar per vardag och riktning. På vardagar förstärks utbudet under morgon och eftermiddag med fler avgångar på delar av sträckan, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Göteborg. Antalet avgångar och antalet tåg per avgång har utökats över åren. I berörd kollektivtrafikplan redogörs för en fortsatt utbyggnad av Öresundstågstrafiken, med målsättningen att successivt införa genomgående halvtimmestrafik på sträckan mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg.

3

Bussförbindelser och linjeöversyn. Vi konstaterar även att Falkenberg inte omfattas av några av de föreslagna bussförändringarna för 2026. Planen nämner heller inte det pågående arbetet med att se över kommunens linjestruktur – ett viktigt samverkansprojekt mellan kommunen och Hallandstrafiken.

Det finns stora behov av bättre kollektivtrafik till verksamhetsområden samt en tydligare koppling till Falkenbergs station för att underlätta arbetspendling. Även trafiken till kommunens mindre orter och serviceorter behöver stärkas, så att människor kan bo och leva utan att vara beroende av bil. Det pågående arbetet med linjeöversynen bör ses som ett avstamp för fortsatt utveckling av busstrafiken – inte som ett skäl att skjuta fram nödvändiga åtgärder.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

4

Kollektivtrafik för turism. Kommunen lyfte redan i förra remissrundan avsaknaden av ett turistperspektiv – något som även i årets plan är frånvarande. Halland är en stark turistregion och Falkenberg har varje år hundratusentals besökare. Under sommaren sker stora resflöden till badplatser, handel och evenemang. En förflyttning från bil till kollektivtrafik under sommaren hade haft stor positiv påverkan på utsläpp, tillgänglighet och stadsrum. Falkenbergs kommun ser därför behov av riktade turistsatsningar inom kollektivtrafiken och välkomnar en dialog med Hallandstrafiken i frågan.

Kommentar: Turismen och dess betydande roll för Hallands utveckling beskrivs i kapitlet Planeringsförutsättningar, se rubrik 2.4.

5

Tidtabellsskifte och skolstart. Vi vill också uppmärksamma att Hallandstrafikens sommartidtabell även 2026 överlappar kommunens skolstart, vilket försvårar skolskjutsplaneringen och kräver lokala anpassningar. Vi ser ett fortsatt behov av dialog kring hur tidtabellsskiften bättre kan synkroniseras med skolornas läsår.

Kommentar: En långsiktig plan för gemensamma tidtabellsskiften är en förutsättning för fungerande kollektiva resor över kommun, läns- och landsgränser. I det fall en kommun avviker från fastställd plan genom utökat behov av skolresor inom den allmänna kollektivtrafiken, är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog gällande synkronisering mellan skolornas läsårstider och kollektivtrafikens tidtabellsskiften.

6.3.4 HALMSTAD KOMMUN

1

Process för upprättande av kollektivtrafikplan. Halmstads kommuns mål och budget för kommande år fastställs i juni varje år. För att säkerställa en god samplanering mellan kommun och Hollandstrafiken/Region Halland avseende fysiska åtgärder och trafikering kan processen (tidplanen) för upprättande av kollektivtrafikplanen eventuellt behöva ses över.

Kommentar: En nyhet för årets upplaga av Kollektivtrafikplanen är att den nu har en femårig utblick, jämfört med tidigare planer som har haft en treårig tidshorisont. Syftet med denna justering är att främja ökad samverkan och samplanering, där utvecklingen av kollektivtrafiken är förknippad med långa ledtider.

2

Mobilitetsåtgärder. Halmstads kommun är positiva till de mobilitetsåtgärder (prova-på kampanjer och liknande) som avses att genomföras under 2025 och förhoppningsvis även framöver.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

3

Trafikförändringar 2026.

Öresundståg, utökade öppettider och förstärkt utbud. Halmstads kommun anser att det är positivt med förslaget om ytterligare en avgång med Öresundståg mellan Halmstad och Göteborg, då det framför allt förbättrar möjligheterna för pendling mellan städerna längs sträckan.

L331/350 Halmstad – Harplinge. Halmstads kommun är positiva till förändringen gällande linje 331/350 då det ger en tydligare och bättre trafikering för såväl linje 350 som för trafikeringen till Harplinge. Det finns nackdelar med förändringen, som att resmöjligheterna norrut från Harplinge försämras. Men vi tror att de positiva förändringarna väger över.

L325 Halmstad – Knäred – Markaryd (Markarydsbussen). Halmstads kommun håller med om att utbudsnivån och avgångstiderna bör ses över och är positiva till en fortsatt utökad trafikering på linjen, sett till hur trafikeringen såg ut innan det treåriga projektets start (år 2022). Det finns däremot en viss osäkerhet i skrivande stund kring hur finansieringen ska hanteras. Detta hanteras i ett separat ärende.

Ökat antal fordon – Södra Halland. Då kommunen även från annat håll nåtts av information om att fullsatta bussar är vanligt förekommande vid vissa tidpunkter i stråket Halmstad-Hyltebruk är en utökning av antalet fordon välkommet, då det annars kan medföra att resenärer till viss del väljer andra alternativ än bussen.

Ökat antal fordon – Halmstad. Halmstads kommun anser att det är positivt med en ökning av antalet fordon på linje 3. Liksom förstärkningen i stråket Halmstad-Hyltebruk skulle resandet annars kunna hämmas av fulla bussar. Det är viktigt att antalet bussar/avgångar följer med i utvecklingen av antalet resenärer.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

4

Trafikförändringar 2027–2030.

Överlag anser kommunen att det är bra att Hallandstrafiken tar till ett längre tidsspann gällande utblicken. Från två till fyra år. Två år är i vissa fall ett alldeles för kort tidsspann, då samhällsplanering många gånger kräver betydligt längre planeringshorisont. Ett längre tidsspann kräver dock mer insats.

Öresundståg. Halmstads kommun ser positivt på ambitionerna att Öresundstågstrafiken planeras att successivt byggas ut med fler avgångar, med målsättningen att skapa genomgående halvtimmestrafik på sträckan mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg. Kommunen ser även gärna att förutsättningarna för tågtrafik nattetid på västkustbanan utreds.

Stadsbusstrafik Halmstad – längre bussar på huvudlinjer. Halmstads kommun anser att det är positivt att Hallandstrafiken är intresserad av en förändring med mer kapacitetsstarka fordon i form av ledbussar på 18 meter. I dialog med Hallandstrafiken finns planer på ett förändrat linjenät efter 2030, där en annan linje än linje 3 däremot skulle trafikeras med ledbussar. Vi önskar en dialog med Hallandstrafiken om det är aktuellt att introducera längre bussar på linje 3 under perioden 2027–2030.

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar synpunkten om behov av dialog kring längre bussar i Halmstad. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt samverkan och samplanering gällande implementering av en mer högkvalitativ och kapacitetsstark stadsbusstrafik i Halmstad. I övrigt noteras synpunkterna.

5

Särskild kollektivtrafik, trafik. Särskilt positivt anser kommunen det vara att resurser tillsätts för dialog och till viss del manuell handläggning för att se om det kan ge en bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

6.3.5 HYLTE KOMMUN

1

Den trafikförändring i Kollektivtrafikplanen för 2026 som i störst utsträckning påverkar Hylte kommun är att fordonsflottan i södra Halland föreslås utökas med ett fordon. Hallandstrafiken skriver att syftet med utökningen är att omhänderta det resandebestånd som framförallt finns i stråket Halmstad-Hyltebruk. Hylte kommun instämmer och anser att en förstärkning är av vikt då fullsatta bussar är vanligt förekommande i stråket.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Under 2024 minskade antal resor med Krösatåg på Halmstad – Nässjö järnväg med 11,5 procent jämfört med 2023. Vilket styrker Hylte kommuns även tidigare iakttagelse om att rådande turutbud för tågtrafiken inte är tillräckligt attraktivt och ett konkurrenskraftigt alternativ till bil. Hylte kommun vill således återigen påpeka vårt behov av att Halmstad – Nässjö järnväg rustas upp. Därtill att en ny huvudlinje mellan Falkenberg och Torup inrättas samt att linje 432 mellan Hyltebruk och Gislaved uppgraderas till en huvudlinje för att stärka goda pendlingsmöjligheter till arbete och utbildning.

Kommentar: Dagens persontågstrafik på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik. Idag trafikerar Krösatåg med fem avgångar i båda riktningarna på vardagar. På lördagar och söndagar trafikerar sträckan av fyra avgångar i båda riktningarna. Målbilden för persontågstrafiken, enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram, på HNJ-banan förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen.

I övrigt noteras synpunkterna.

3

Hylte kommun är positiva till de mobilitetsåtgärder som Hallandstrafiken avser att genomföras under 2025 och om de faller väl ut även under 2026.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

4

Kommunledningsförvaltningen välkomnar skrivningarna gällande särskild kollektivtrafik angående att det är viktigt med dialog och samverkan med kommunerna som kostnadsbärare för att hantera den uppåtgående resandeutvecklingen samt kostandutvecklingen det för med sig. Hylte kommun är även positiv till att Hallandstrafiken identifierat möjliga effektiviserings- och kostnadsbesparingsåtgärder för verksamhetsresor. Det ska ske genom ett test där Hallandstrafiken under 2025 i vissa kommuner avsätter en resurs för fast planering, vilket innebär utökad dialog med verksamheter och manuell planering av vissa resor. Detta arbetssätt används redan inom skolskjutsplaneringen. Om testet av fast planering blir framgångsrikt kan det därefter bedrivas för verksamhetsresor i samtliga kommuner.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

6.3.6 LAHOLM KOMMUN

1

Laholms kommun ser positivt på den kollektivtrafikplan som presenteras inför 2026 med mål som grundar sig i en hållbar tillväxt för Halland med fokus på ekologisk, social och ekonomisk hållbart.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Laholms kommun ställer sig mycket positiva till förslaget om en kommande ny busslinje som kommer koppla ihop Laholm - Mellby industriområde - Skottorp/Haga. En busslinje som kommer försörja kommunens största verksamhetsområde och nya bostadsområde med kollektivtrafik. Kommunen ser framemot en fortsatt dialog i frågan för att busslinjen ska vara på plats direkt när verksamhetsområdet byggs ut och nya arbetsplatser öppnar. Det är av stor vikt att den är på plats när resenärer formar sina vanor. Det är också av stor vikt av god passning mot tågen för att minska väntetider.

Kommentar: Hallandstrafiken välkomnar synpunkterna och ser fram emot fortsatt samverkan och samplanering där samhälls- och kollektivtrafikplanering går hand i hand.

3

En välfungerande och vältäckande kollektivtrafik är en vital del för att skapa inkludering och jämlikhet i en kommun. Den nya socialtjänstlagen som träder i kraft den 1 juli 2025 fokuserar särskilt på att ge lika möjligheter för alla, oavsett var man bor i kommunen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

4

En av framtidens stora utmaningar är kompetensförsörjningen, i synnerhet inom vård och omsorg. En välfungerande kollektivtrafik inom Laholms kommun och till och från angränsande län, kommer vara en oerhört viktig pusselbit i att skapa attraktionskraft i att kunna och vilja arbeta i Laholms kommun, även utanför centralorten.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

5

I avsnittet 2.7 så är det tydligt att Laholm har en relativt låg andel boende i ett så kallat kollektivtrafiknära läge. Laholm har en andel som ligger på ca 56%, vilket kan jämföras med Halmstads ca 87% och Falkenbergs ca 70%. För att uppnå en högre attraktionskraft kopplat till rekrytering av arbetskraft samt för att uppnå jämlikhet och lika möjligheter för boende i Laholms kommun, så är det rimligt att kollektivtrafiken i Laholm utvidgas. Utvidgningen bör i första hand ta sikte mot en jämlikhet i Halland och en avancering mot länssnittet, och i andra hand ta sikte mot rikssnittet om ca 75%.

Kommentar: För att kollektivtrafiken ska utgöra ett attraktivt alternativ till bilen krävs god tillgänglighet. Med god tillgänglighet avses både fysisk närhet till hållplatser och ett trafikutbud som motsvarar resenärernas behov. Laholms kommun utgör ett gott exempel på samordnad samhälls- och kollektivtrafikplanering. Under 2023 utökades linje 225 längs kustremsan, vilket grundar sig i pågående samhälls- och bebyggelseutveckling. Framöver planeras nya stationsorter i både Knäred och Veinge, vilket skapar förutsättningar för en kollektivtrafikorienterad bebyggelseutveckling.

6

Utifrån att möta fastställda nationella och globala miljömål, så behöver resvanor ställas om genom att kollektivtrafiken används i större utsträckning än den gör idag. Denna omställning kan inte forceras, utan bör bygga på resonemanget att sikta mot att kollektivtrafiken blir så attraktiv som möjligt – både prismässigt och tidsmässigt – så att andra alternativ upplevs som sämre.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

7

- Att Hallandstrafiken (HLT) verkar för att anpassa fordonsflottan med mindre fordon för att trafikera sträckor, där större fordons kapacitet inte utnyttjas till fullo.
- Att HLT tar ett större ansvar för att driva frågan om mobilitetsåtgärder för att främja hållbart resande och på så sätt få upp resandet i kommunerna.
- Att HLT verkar för bättre samordning av allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik (som tex. sjukresor, skolskjuts, färdtjänst) och effektivare utnyttjande av befintlig fordonsflotta.
- Att HLT verkar för att det ska finnas en bussförbindelse mellan Knäred och centralorten Laholm samt Veinge och centralorten Laholm. Laholms kommun ser positivt på de förändringar som är gjorda från förra kollektivtrafikplanen med att beskriva och följa upp behovet framöver för att undvika förlust av kollektivtrafikresande under övergångsperioden då tågen införs. Kommunen ser fram emot en fortsatt bra dialog i frågan framöver för att optimera anslutningar och service.
- Att HLT verkar för att få fler avgångar norrut mot Halmstad under sommaren.
- Att HLT ser till att bussen (stationspendeln, linje 1) som tar resenärer från tågstationen mot Laholm stadskärna, inte får köra innan resenärerna från ankommande tåg hinner byta från tågen till bussen. Bussen ska alltså invänta ankommande tåg. Samt att säkerställa att bussen inte är sen till tåget, då det har en skarp avgångstid.
- Att HLT verkar för att påskynda lösningar för att få bättre kollektivtrafik på landsbygden.
- Att HLT verkar för att få till en busslinje mellan Laholms kommun och Örkelljunga kommun. Där saknas idag ett stråk som binder samman orterna och breddar möjligheterna för arbetspendlande till/ och från Laholms kommun. Detta är viktigt utifrån Våxtorps funktion som serviceort i Laholms kommun.
- Att Region Halland ser över möjligheten av ökad samfinansiering till cykelvägar på de orter som idag har dåligt utbud av kollektivtrafik (Hasslöv – Östra Karup).

Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken innebär att resurser koncentreras till stråk där förutsättningarna för ökat resande bedöms som goda. Kollektivtrafikstråken beskrivs närmare i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Stråken klassificeras för att påvisa skillnader i det förväntade utbudet. Att tydligt identifiera de stråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik utgör ett åtagande från Region Halland. Eventuella justeringar, såsom att inkludera sträckan Laholm–Våxtorp som ett kollektivtrafikstråk, hanteras inom ramen för pågående parallell revideringen av Trafikförsörjningsprogrammet.

Hallandstrafiken är medvetna om de utmaningar som infunnit sig sedan starten juni 2020 gällande synkronisering mellan bussar och tåg vid Laholms tågstation. Hallandstrafiken vidtar löpande åtgärder för att säkerställa de viktiga bytena mellan bussar och tåg.

När Pågatåg i timmestrafik trafikerar mellan Halmstad och Hässleholm kommer byten i Veinge mellan bussar och tåg inneha hög prioritet. Prioritering av byten mellan trafikslag i Veinge kommer att möjliggöra kollektiva resor från kommunhuvudorten Laholm vidare med Pågatåg i riktning Knäred/Markaryd/Hässleholm.

I övrigt noteras synpunkterna.

8

Laholms kommun ser positivt på den verksamhetsutveckling Hallandstrafiken planerar för åren 2025–2027, som innefattar att tillgängliggöra och synliggöra kollektivtrafiken. Denna verksamhetsutveckling ses som positiv för det uppdrag utbildningsnämnden har gällande skolskjuts eftersom vi i den mån det går gärna vill nyttja kollektivtrafiken och på så vis främja det kollektiva åkandet i Halland som även bidrar till folkhälsan.

Kollektivtrafikplanen bedöms inte ha någon negativ konsekvens eller inverkan på nämndens uppdrag att anordna skolskjuts för kommunens elever.

Laholms kommun ser positivt på den verksamhetsutveckling HLT planerar för åren 2026–2028. Kommunen och HLT delar visionen om en säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik.

Planeringen av Markarydsbanan med nya stationer i Veinge och Knäred, som avses vara färdigställt i december 2027, ses som mycket god för kommunens uppdrag gällande skolskjuts. Införandet av tågtrafiken skulle kunna frigöra resurser i form av skolbussar som därmed kan utnyttjas mer effektivt i andra delar av kommunen.

De nuvarande avtalen med trafikföretagen för busstrafik löper ut inom utblickperioden och ny upphandling behöver genomföras. Inför detta beskriver kollektivtrafikplanen det nya mötesspåret i Knäred på Markarydsbanan, samt en ny linje i Laholm, mellan Mellby industriområde och Skottorp/Haga. Kommunen ser positivt på dessa införanden då det kan främja det kollektiva åkandet i Laholms kommun och nyttjas i ärenden för skolskjuts, samt främja folkhälsan.

Kommunen har sedan tidigare kännedom om prognosen för serviceresor med personbil i Laholms kommun och den bedöms som god.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

