

I syfte att belysa ett antal frågeställningar

PM

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK I GALTABÄCKSOMRÅDET,
KOLLEKTIVTRAFIK MELLAN KUNGSÄTER OCH HORRED SAMT MINSKAT
GRÄNSHINDER MOT GRANNREGIONER

INNEHÅLL

1. Inledning.....	3
1.1 Syfte.....	3
1.2 Övergripande strategier och principer	3
2. Kollektivtrafik till småorter i Halland	4
2.1 Basutbud.....	5
2.2 Fördjupning Galtabäcksområdet.....	6
2.2.1 Alternativ för förbättrad busstrafik i Galtabäcksområdet	7
3. Kollektivtrafik mellan Kungsäter och Horred	10
3.1 Tidigare utredning	12
3.2 Kostnad för en ny busslinje.....	12
4. Minskade gränshinder mot grannregioner	13
4.1 Förutsättningar för prissättning	14
4.2 Bedömning av möjlighet att minska gränshinder	16
5. Sammanfattande bedömning	18

1. INLEDNING

Driftnämnd kollektivtrafik, Region Halland, har gett förvaltningen Hallandstrafiken i uppdrag att belysa ett antal frågeställningar. Följande tilläggsyrkande godkändes i samband med ärende Kollektivtrafikplan 2027, Driftnämnd kollektivtrafik, 2025-12-11.

"Förvaltningen får följande uppdrag att inför remissbeslutet:

- Belysa förutsättningarna för förbättrad busstrafik för Galtabäcksområdet, via Rödlix, Galtabäck och Tvååkergrata.
- Belysa förutsättningar och konsekvenser för busstrafik mellan Kungsäter och Horred.
- Belysa förutsättningarna för minskad konsekvens av gränshinder mot grannregioner, exempelvis genom omlottzon eller annan lösning"

1.1 SYFTE

Syftet med denna PM är att belysa de frågeställningar som Driftnämnd kollektivtrafik har lyft. Dokumentet delas in i följande avsnitt:

- Kollektivtrafik till småorter i Halland, med fördjupning för Galtabäcksområdet
- Kollektivtrafik mellan Kungsäter och Horred
- Minskade gränshinder mot grannregioner

1.2 ÖVERGRIPANDE STRATEGIER OCH PRINCIPER

Trafikeringsstrategi, enligt remissversion av Hallands trafikförsörjningsprogram 2026–2030:

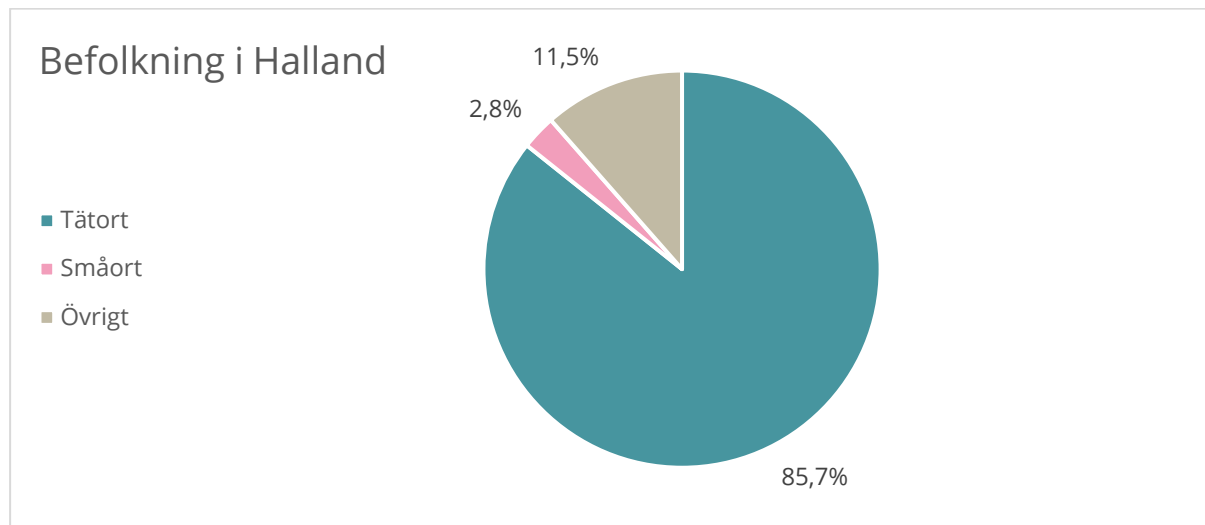
- Koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda.
- Grundläggande resmöjligheter för hela länet.
- Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet.

Principer för trafikutveckling:

- Resbehoven styr utvecklingen av kollektivtrafiken.
- Lågfrekvent resande.
- Grundläggande resmöjlighet.
- Snabba restider ska prioriteras i de starka stråken.
- Förenklat resande över länsgränser.
- Arbeta med marknads- och informationsinsatser.

2. KOLLEKTIVTRAFIK TILL SMÅORTER I HALLAND

Definitionen av en småort är en sammanhängande bebyggelse med 50-199 invånare. Orter med 200 eller fler invånare klassas som tätorter. I Halland finns 113 småorter. Knappt 3 % av den halländska befolkning bor i en småort, se diagram nedan.



Figur 1. Befolkning i Halland, fördelning på tätort, småort och övrigt. Det finns totalt 91 tätorter och 113 småorter i Halland. Källa: SCB. Statistiken avser år 2023

Av de halländska kommunerna är det Kungsbacka och Varberg som har flest antal småorter, med 43 respektive 30 småorter. I dessa kommuner bor 4 % av befolkning i småort, se tabell nedan.

Tabell 1. Antal småorter och befolkning i småort, i de sex halländska kommunerna. Källa: SCB, gäller 2023.

Kommun	Befolkning i småort	Antal småorter	Andel av befolkning som bor i småort
Kungsbacka	3 386	43	4,0%
Varberg	2 710	30	4,0%
Falkenberg	1 242	12	2,6%
Halmstad	1 212	14	1,1%
Hylte	320	4	3,1%
Laholm	860	10	3,2%
Totalt	9 730	113	2,8%

2.1 BASUTBUD

I förslaget till regionalt trafikförsörjningsprogram 2026–2030 har ett basutbud formulerats. Syftet är att ge en bild av vilken nivå av kollektivtrafik du som hallänning kan förvänta dig beroende på hur stor din boendeort är. Basutbudet är ett stöd i arbetet med trafikutveckling och hjälper till att säkerställa likartade villkor i hela regionen. Oavsett dignitet eller storlek på en ort, är det en förutsättning att vägarna är av tillräcklig standard och att det finns värdmöjlighet för buss. Det finns orter där basutbudet inte kan uppfyllas på grund av begränsningar i infrastrukturen.

Det finns också många orter där utbudet är betydligt större än vad ortens storlek motiverar. Detta kan bero på att orten ligger i ett kollektivtrafikstråk eller att resbehovet av andra anledningar är stort.

Tabell 2. Basutbud för orter, utifrån invånarantal. Antal dubbelturer per dag. Från remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, Region Halland

Tätort, invånarantal	Måndag – fredag	Lördag	Söndag
< 300	Närtrafik/anropsstyrd	-	-
300 – 499	5	-	-
500 – 999	7	-	-
1 000 – 2 999	10	6	5
> 3 000	18	10	6

Enligt det föreslagna basutbudet, är det acceptabelt att orter med mindre än 300 invånare saknar linjelagd kollektivtrafik och att invånarna i stället erbjuds resmöjligheter med närtrafik eller anropsstyrd trafik.

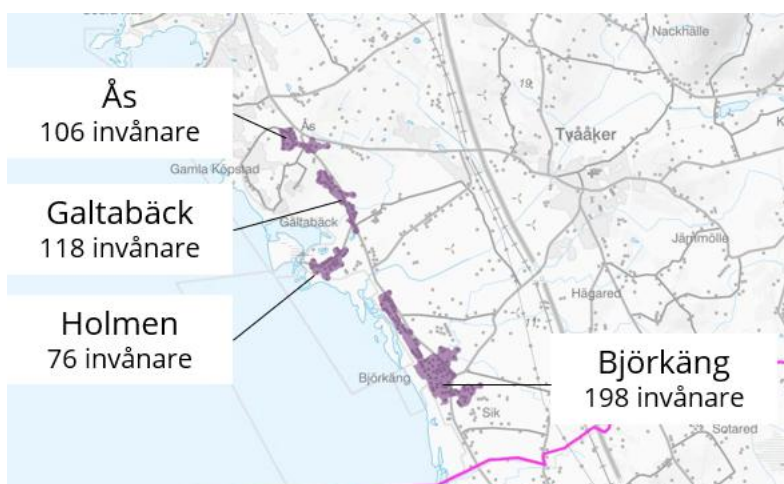
Närtrafik är en trafikform där särskild kollektivtrafik och allmän kollektivtrafik samordnas. Tillgängliga fordon och förare nyttjas för att erbjuda resmöjligheter där det aldrig eller sällan går någon buss. Den som bor mer än två kilometer från närmsta hållplats, eller om det inte går någon buss inom en timme före eller efter önskad tid för resa, har rätt till närtrafik. Detta bokas via Hallandstrafikens beställningscentral, priset är detsamma som för ordinarie kollektivtrafik och resor får göras dagtid vardagar. Under 2026 görs en översyn av principerna för Närtrafik och målsättningen är att öka enkelhet och tydlighet.

Exempel på småorter som saknar linjelagd allmän kollektivtrafik, där invånarna är berättigade närtrafik, är Slättåkra i Halmstad, Drängsered i Hylte och Källsjö i Falkenbergs kommun.

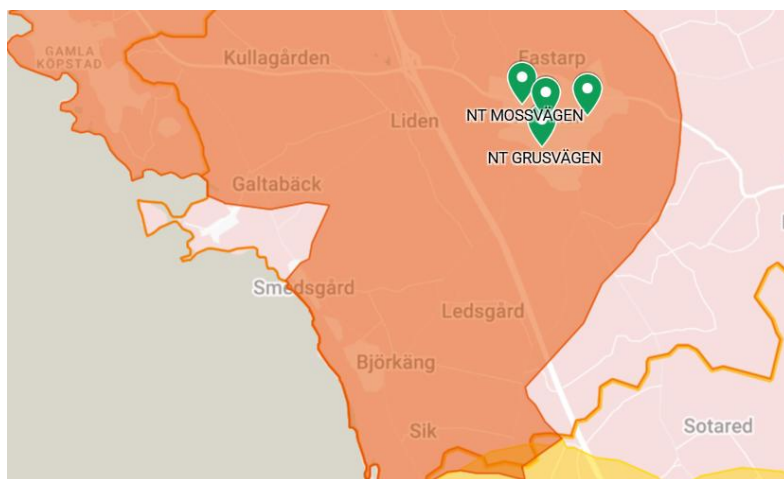
2.2 FÖRDJUPNING GALTABÄCKSOMRÅDET

Linje 652 *Varberg – Tvååker – Morup – Falkenberg* trafikerar Galtabäcksområdet. Av de fyra småorter som ingår i Galtabäcksområdet – Ås, Galtabäck, Holmen och Björkäng – ligger tre småorter inom två kilometer från hållplats. Det är endast småorten Holmen, med cirka 80 invånare, som inte täcks in av den linjelagda allmänna kollektivtrafiken.

Längs väg 768, Västkustvägen, finns en gång- och cykelbana som kopplar till hållplats Ås norr om området och till hållplats Björkäng söder om området.



Figur 2. Småorter i Galtabäcksområdet. Källa: SCB. Befolkningsstatistik avser år 2023.

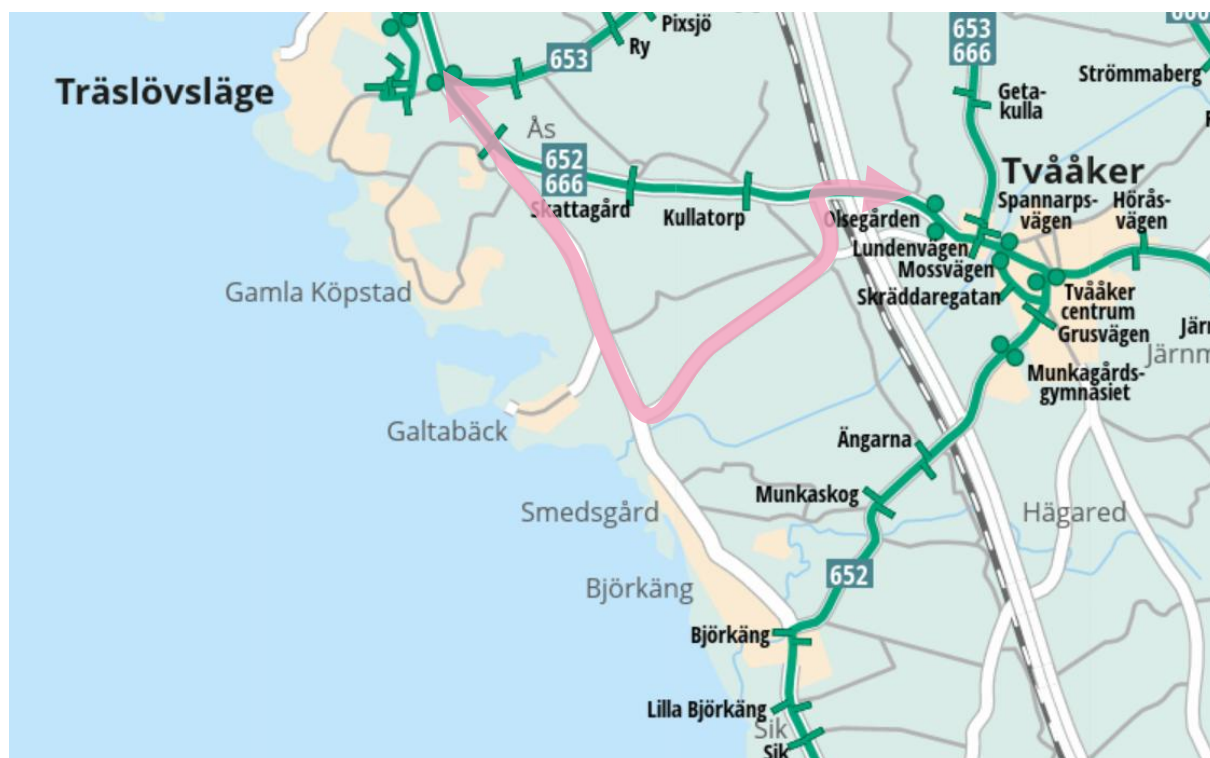


Figur 3. Närtrafikskarta, arbetsmaterial Hallandstrafiken. Färglagda ytor ligger inom 2 km från hållplats, och är därmed inte berättigade Närtrafik. Dessa områden täcks in av linjelagd allmän kollektivtrafik.

2.2.1 ALTERNATIV FÖR FÖRBÄTTRAD BUSSTRAFIK I GALTABÄCKSOMRÅDET

TRAFIKERA MED 652

Ett alternativ för att förbättra busstrafiken i området, är att dra om linje 652 via Tvååkers gata, se Figur 4. En variant av detta kan vara att endast vissa turer av linje 652 har denna körväg.



Figur 4. Alternativ sträckning för linje 652, via Tvååkers gata.

En positiv effekt av detta, är att en hållplats kan ordnas vid Galtabäck vilket gör att boende i Holmen och Galtabäck får närmare till kollektivtrafik.

En negativ effekt är att restiden ökar, för en busslinje i ett starkt stråk. Med denna linjesträckning, ökar restiden med cirka 6 minuter. En viktig reserelation är mellan Tvååker och Varberg. För dessa resor skulle restidskvoten öka från 1,5 till 1,8.

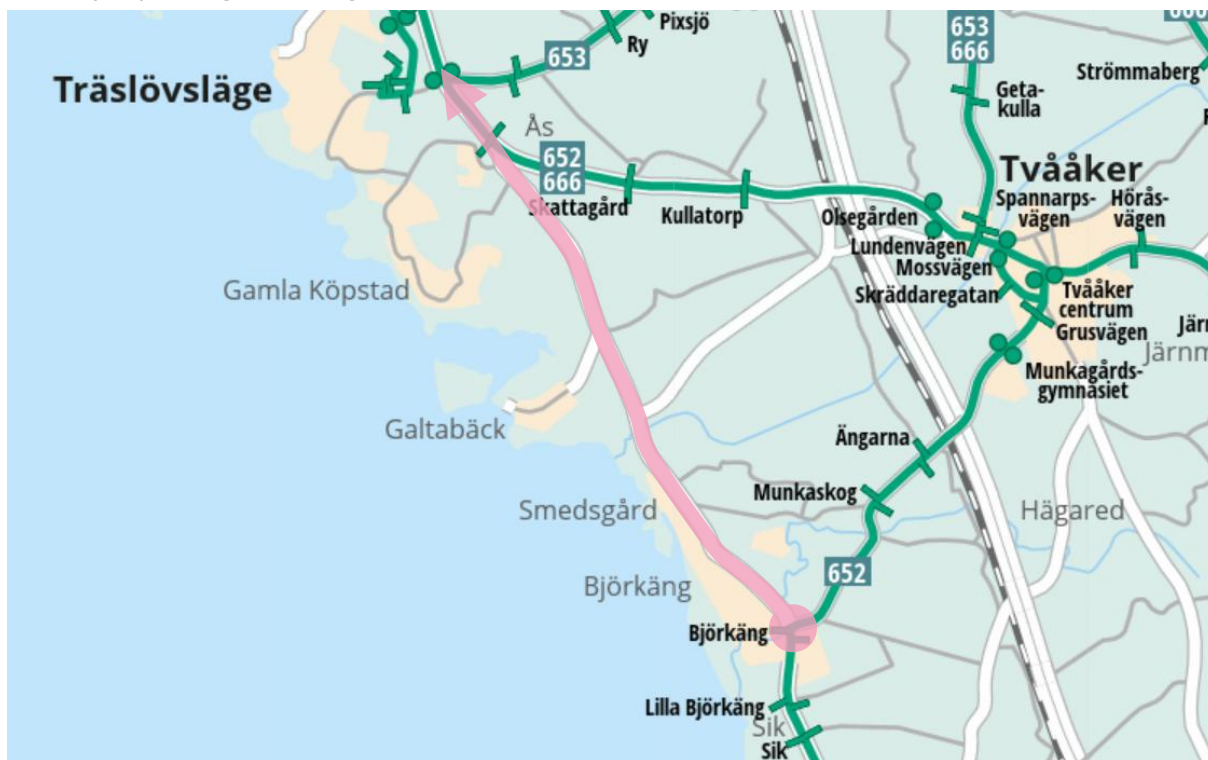
Linje 652 har cirka 800 påstigande per vardag. Utöver Varberg och Falkenberg, är Tvååker den största orten längs linjens sträckning. Omkring 60 % av resenärerna reser till/från Tvååker, det vill säga 480 resenärer. För dessa skulle en ny linjedragning via Galtabäck innebära en försämring.

Om endast vissa turer med linje 652 dras via Galtabäck så påverkas ett mindre antal resenärer med det skapar samtidigt en större otydlighet att ha flera varianter av en linje. Om turer under

de mest attraktiva pendlingstiderna går via Galtabäck så blir den negativa påverkan större eftersom fler resenärer påverkas, men det ger samtidigt ett mer attraktivt utbud för Galtabäcksborna. Om det är turer som går under tider då färre väljer att resa som dras via Galtabäck, blir den negativa påverkan mindre men samtidigt blir det ett mindre attraktivt utbud för invånarna i Galtabäck. Generellt bör speciallösningar och alternativa linjedragningar undvikas, för att ha en så tydlig och attraktiv produkt som möjligt. Detta gäller särskilt inom starka stråk där potentialen för pendlingsresor är stor.

NY BUSSLINJE

Ett annat alternativ för att förbättra busstrafiken i Galtabäcksområdet, är att införa en ny busslinje Björkäng – Varberg.



Figur 5. Möjlig linjesträckning för en ny busslinje Björkäng - Varberg.

En positiv effekt av detta, är att boende inom Björkäng, Galtabäck och Holmen får närmare till kollektivtrafik och en gen koppling in till Varberg. Inga befintliga resenärer påverkas negativt, till skillnad från föregående alternativ när en befintlig busslinje dras om.

En negativ effekt av detta är att det innebär en stor kostnad i förhållande till antal invånare som gynnas. En ny busslinje Varberg – Galtabäck – Björkäng med fem dubbelturer per vardag, skulle

innebära en nettokostnad på cirka 1,3 miljoner per år. Notera att det inte finns kapacitet för detta i nuvarande fordonsflotta, och att inköp av nytt fordon normalt tar cirka 18 månader. Notera också att kostnadsuppskattningen förutsätter att det inte krävs mer än ett fordon, vilket innebär begränsningar i hur tidtabellen kan läggas upp.

ÖPPEN SKOLBUSS

Ett annat alternativ som skulle kunna ge förbättrad tillgång till kollektivtrafik för Galtabäcksområdet, är att låta allmänna resenärer åka med skolbuss. Det innebär alltså en öppen skolbuss, där fordon och förare som redan är i området samnyttjas för att ge allmänheten fler resmöjligheter.

Som det är nu, är det inte möjligt att öppna upp skolbuss från området, eftersom det saknas kapacitet. Skolbussen som går från Galtabäck är fylld med skolbarn, fastän det är ett stort fordon, och det finns inte platser över för allmänna resenärer.

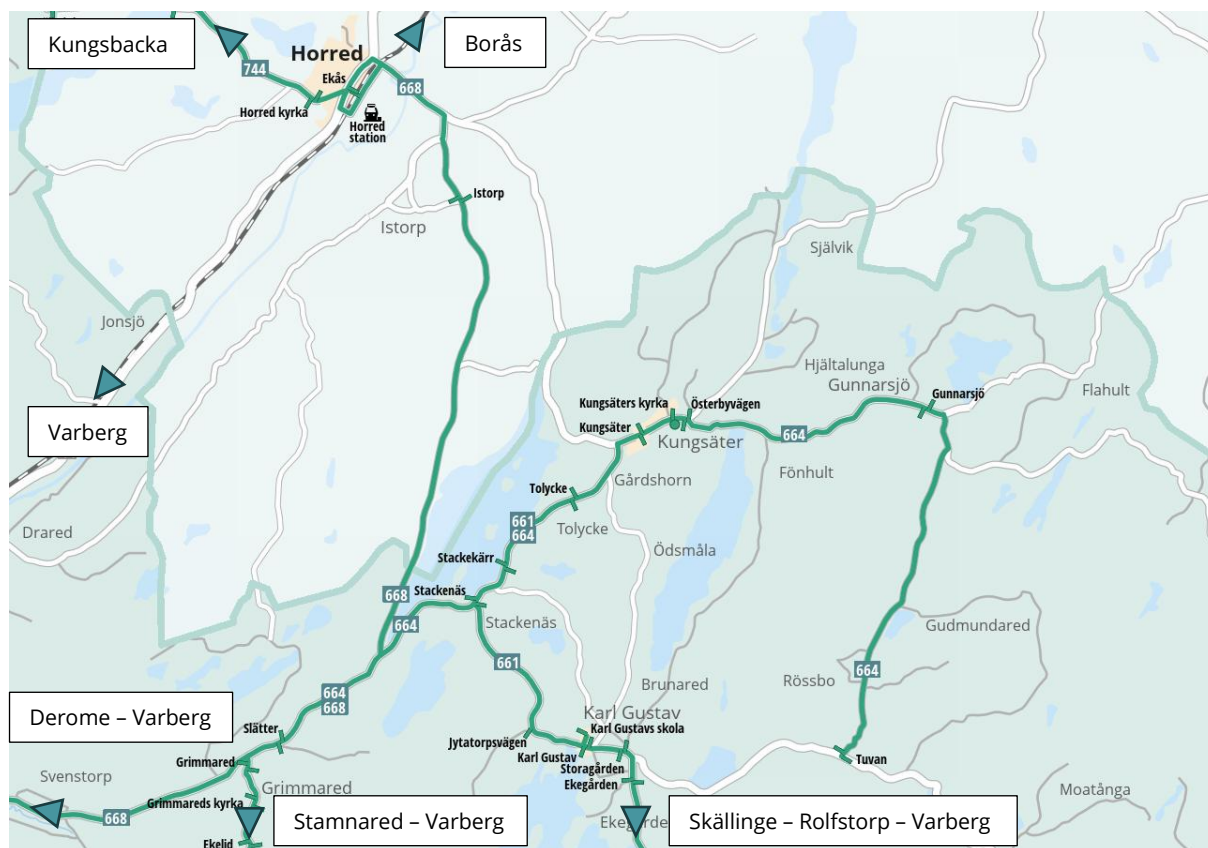
BEDÖMNING

De alternativ som har presenterats, har jämförts mot de relevanta strategier och principer i trafikförsörjningsprogrammet. Dessutom har en övergripande bedömning av genomförbarhet gjorts. En sammanställning över detta syns i Tabell 3.

Tabell 3. Översiktlig bedömning av identifierade alternativ för förbättrad kollektivtrafik till Galtabäcksområdet

	Trafikera med 652	Ny busslinje	Öppen skolbuss
Koncentrera resurser till stråk	Uppfylls ej	Uppfylls ej	Påverkas ej
Resbehov	Uppfylls ej	Uppfylls ej	Uppfylls ej
Lågfrekvent resande	Påverkas ej	Uppfylls ej	Påverkas ej
Grundläggande resbehov	Bättre resmöjligheter, men basutbud uppfylls redan	Bättre resmöjligheter, men basutbud uppfylls redan	Bättre resmöjligheter, men basutbud uppfylls redan
Snabba restider	Uppfylls ej	Påverkas ej	Påverkas ej
Genomförbarhet	Genomförbart	Genomförbart men relativt hög kostnad	Ej genomförbart i nuläget

Kungsäter ligger i de nordöstra delarna av Varbergs kommun. Horred ligger i Marks kommun. Avståndet mellan Kungsäter och Horred är fågelvägen cirka åtta kilometer. Med bil är resvägen elva kilometer och det tar tolv minuter att köra.



Figur 6. Kollektivtrafiklinjer i området.

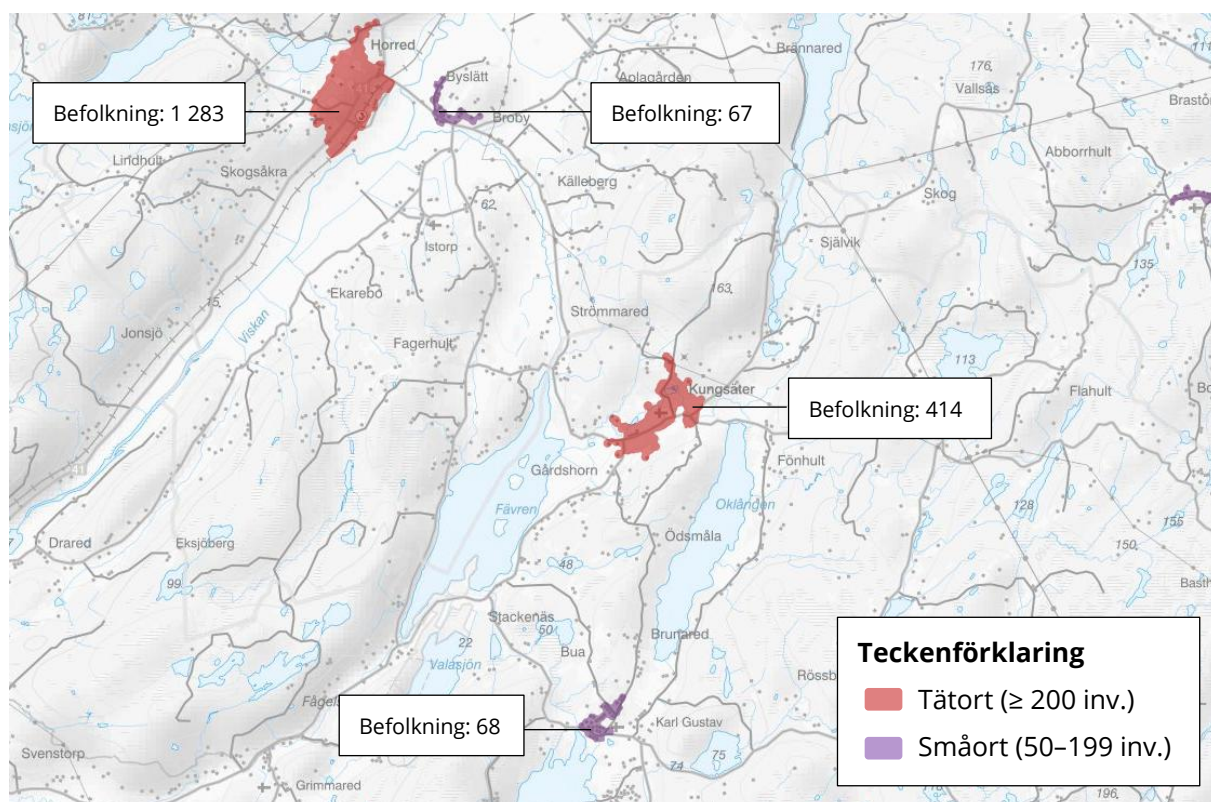
De kollektivtrafiklinjer som trafikerar Kungsäter är linje 661 och 664. När det gäller linje 661 är det bara vissa turer som går till Kungsäter – en tur till och tre turer från Kungsäter under vardagar samt en tur till och en tur från Kungsäter under lördagar. Linje 664 har fyra turer till och fyra turer från Kungsäter på vardagar, men utbudet halveras när det inte är skoldag. Linje 664 har ingen trafik under helger.

I Horred finns tågtrafik i form av Västtåg på Viskadalsbanan med tolv dubbelturer på vardagar och sex dubbelturer under lördagar och söndagar. I Horred finns två busslinjer som ligger inom Hallandstrafikens ansvar, linje 668 mellan Varberg och Horred samt linje 744 mellan Kungsbacka och Horred. Det finns även linje 440, inom Västtrafiks ansvar, som går mellan Horred och Kinna.

Tabell 4. Kollektivtrafikutbud i området.

Linje	Sträckning	Utbud
661	Varberg – Grimeton – Rolfstorp – Karl Gustav	1 tur till och 3 turer från Kungsäter vardag, 1 dt lör
664	Varberg – Stamnared – Kungsäter – Tuvan	4 dt vardag
668	Varberg – Sällstorp – Istorp – Horred	1 dt skoldag
744	Horred – Gällinge – Fjärås – Kungsbacka	8 dt vardag, anrop lör
Viskadalsbanan	Uddevalla – Borås – Varberg	12 dt vardag, 6 dt lör/sön
440	Horred – Kinna	10 dt vardag

Horred har en befolkning på knappt 1 300, se Figur 7. Kungsäter har en befolkning på drygt 400. Med nuvarande utbud av busstrafik, uppfylls basutbudet.



Figur 7. Tätorter och småorter kring Kungsäter. Källa: SCB, statistik för 2023, tillgänglig på [Geodata](https://www.scb.se/geodata)

3.1 TIDIGARE UTREDNING

År 2024–2025 utredde Varbergs kommun frågan om en busslinje mellan Kungsäter och Horred¹. Bakgrunden var en motion om att utreda busstrafik mellan de nordöstra delarna av Varbergs kommun och Horred respektive Ullared. Vid dialog med invånare framkom att en koppling mot Horred ansågs viktigare än en ny koppling mot Ullared, dit det går att resa kollektivt via Rolfstorp, varför kommunens utredning fokuserar på kopplingen mellan Kungsäter och Horred.

Kommunens utredning visar på följande alternativ:

1. **Förlängning av linje 744 Kungsbacka – Horred, så den fortsätter till Kungsäter**
Linjen ligger inom Region Hallands ansvar men inom Västtrafiks trafikområde
2. **Förlängning av linje 440 Kinna – Horred, så den fortsätter till Kungsäter**
Västtrafiks linje
3. **Förlängning av linje 661 Varberg – Karl Gustav till Horred via Kungsäter**
Hela linje 661 behöver göras om för att fungera för pendling mot Horred
4. **Anpassning och utökning av linje 668, så den trafikerar Kungsäter på väg till Horred**
Relativt stora förändringar och utökningar av linjen krävs
5. **Ny busslinje Veddige – Horred via Kungsäter**
Resurser behöver tilldelas eller omfördelas, fordonstillgång behöver säkerställas

3.2 KOSTNAD FÖR EN NY BUSSLINJE

Ytterligare ett möjligt alternativ är att införa en ny busslinje mellan Kungsäter och Horred. En sådan busslinje skulle kräva ett fordon och innebär en bedömd nettokostnad på 1,1 miljon per år, med ett utbud om 5 dubbelturer per vardag. Notera att det inte finns kapacitet för detta i nuvarande fordonsflotta, och att inköp av nytt fordon normalt tar cirka 18 månader.

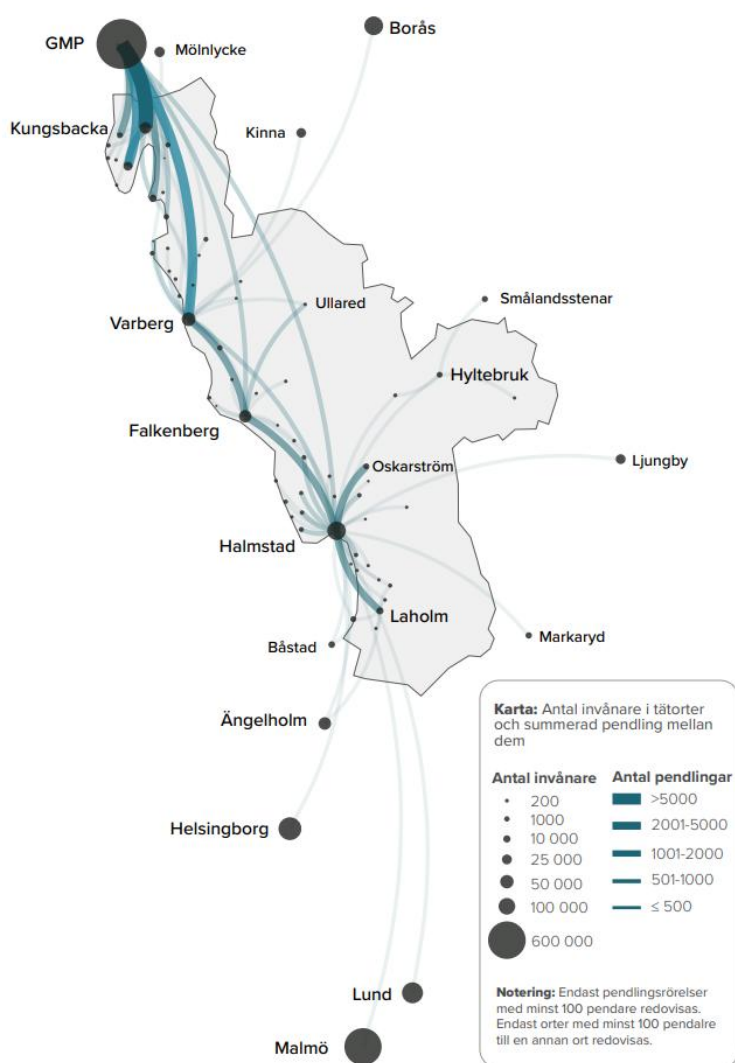
Om en ny busslinje ska fungera som en stationspendel, med avgångar och ankomster som passar samtliga tågavgångar på Viskadalsbanan, beräknas det medföra betydligt högre kostnader.

¹ Varbergs kommun (2025) *Utredning busstrafik nordöstra Varbergs kommun till angränsande kommuner/län*. Dnr: KS 2022/0303

4. MINSKADE GRÄNSHINDER MOT GRANNREGIONER

Region Halland gränsar mot fyra andra regioner: Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Hallandstrafiken arbetar för att underlätta för resenärer att resa över länsgräns, bland annat genom det samarbete som kallas Sydtaxan.

Det kan finnas ett intresse att minska gränshindren ytterligare, särskilt där det finns pendlingsbehov mellan närliggande orter eller där det är möjligt att hitta attraktiva resmöjligheter via en tågstation som ligger strax utanför Region Halland.



Figur 8. Inomregionala och mellanregionala pendlingsflöden. GMP avser Göteborg, Mölndal, Partille. Från remissversionen av *Trafikförsörjningsprogram 2026 – 2030*, Region Halland, oktober 2025

4.1 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR PRISSÄTTNING

PRISSÄTTNING VID RESA ÖVER LÄNSGRÄNS

Vid resa mellan län adderas respektive taxor till ett pris mot kund per vald biljetttyp och resenärskategori. För att motverka den prispuckel som ibland uppstår när taxor adderas har man inom Sydtaxan kommit överens om en generell prisreduktion för dessa resor. I Sydtaxan ingår Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar, Kronoberg och Skåne. Prisreduktionen, nedan benämnt gränsavdrag, görs med en procentuell andel per biljett för kortaste sträckan, vilket bidrar till att resor över länsgräns inte skiljer sig i större utsträckning vid jämförelse med motsvarande reslängd inom ett län. Nivån på gränsavdraget är lika för alla län inom Sydtaxan - 25% på enkelbiljetter och 35% på periodbiljetter.

Västtrafik ingår inte längre i Sydtaxan och gör därför ett betydligt mindre gränsavdrag än länen i Sydtaxan. Västtrafik gör följande gränsavdrag 0% på enkelbiljetter och 15% på periodbiljetter. Hallandstrafikens tillämpar Sydtaxans nivåer på gränsavdrag för periodbiljetter (35%) vid resa mot Västtrafik, dock är enkelbiljetterna undantagna och likhet med Västtrafik ges inget avdrag.

Om Region Halland skulle tillämpa Sydtaxans gränsavdrag på enkelbiljetter mot Västtrafik skulle det innebära ett intäktsstapp på cirka 3 mnkr årligen.

BOB (BILJETTDISTRIBUTION OCH BILJETTVISERING)

Inom Sydtaxan, och för resor till Västra Götalandsregionen, tillämpas den nationella branschstandarden BoB (biljettdistribution och biljettvisering) när resor sker mellan två och flera parter. På så vis kan biljetter, med ingående prislistor och giltigheter, från två eller flera parter bundlas till en biljett mot kund, och blir validerbar inom var parts trafikområde.

DUBBEL ZONTILLHÖRIGHET

Dubbel zontillhörighet eller omlottzoner som det också kallas används för att dämpa de priseffekter som en skarp zongräns ger. Genom att låta en ort vid en zongräns omfattas av två intilliggande zoner gör det att resandet likvärdigt oavsett riktning. Omlottzoner tillämpas inom det egna trafikområdet.

Hallandstrafikens trafikområde utgörs av 8 zoner varav kommungränserna mellan ingående kommuner utgör zongräns. Därutöver har Varberg, Falkenberg och Halmstad vardera en stadszon, vars storlek utgör en 10 km radie räknat från centrum. Inom och mellan de fem ingående kommunerna tillämpas fyra principer för när en ort ska utgöras av en omlottzon.

1. ort med ändhållplats precis utanför stadszonsgränsen

2. ort med två alternativa färdvägar
3. orter vid kommungräns (3 km)
4. orter nära kommungräns i kollektivtrafikstråk som anses bidra till stor tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring.

OMLOTTZONER VID LÄNSGRÄNS?

Gränsavdrag är tillsammans med omlottzoner två möjligheter att ge kunder som bor vid en zongräns en likvärdig prissättning. Dock tillämpas omlottzoner endast inom ett trafikområde medan gränsavdrag tillämpas vid resa mellan två trafikområden.

Givet att det var möjligt att införa omlottzoner vid en länsgräns, skulle konsekvensen bli att en region tillåts prissätta en annan regions kollektivtrafik. Konsekvenserna behöver utredas i samverkan med den angränsande regionen. För kund skulle det innebära olika pris för samma resa inom omlottzonen beroende på av vem man köpte sin biljett.

Exempel: Lokal resa i Horred skulle vid resa med Hallandstrafikens app kosta 30 kr då området var omlott med zon Varberg B. Motsvarande resa med Västtrafiks app skulle kosta 37 kr.

Exempel; Lokal resa i Båstad skulle vid resa med Hallandstrafikens app kosta 30 kr då området var omlott med zon Laholm. Motsvarande resa med Skånetrafikens app skulle kosta 32 kr.

KOSTNAD FÖR ATT INKLUDERA ORTER I ANNAT LÄN I HALLANDSTRAFIKENS ZONSTRUKTUR

Utöver Horred som ligger 5 km från Varbergs kommungräns, har följande orter liknande avstånd till den halländska länsgränsen; Båstad och Smålandsstenar, vilka påverkas på ett liknande sätt som för resor mellan Horred och Varberg och bör i så fall hanteras likvärdigt.

Att inkludera alla orterna i Hallandstrafikens zonstruktur innebär intäktsbortfall för Jönköpings länstrafik, Västra Götalandsregionen och Skånetrafiken, när resor sker från nämnda orter mot Halland. Intäktsbortfallet behöver Region Halland kompensera de andra regionerna för. Uppskattat intäktsbortfall för Region Skåne uppgår till ca 5 mnkr årligen, Region Jönköping 0,4 mnkr samt 0,2 mnkr för Västra Götalandsregionen. Kostnader avser per år, där höjd behöver tas för prisjusteringar och förändrat resande. Total kostnad för Region Halland, 5,6 mnkr (avser år 1).

UTVECKLINGSKOSTNADER FÖR ATT BYGGA TEKNISKA LÖSNINGAR FÖR ATT INFÖRA OMLOTTZONER VID TRAFIKOMRÅDESGRÄNS

Att skapa omlottzoner vid länsgräns är en teknisk utmaning och det finns idag inga exempel på att det har gjorts. Hallandstrafikens bedömning är att en sådan lösning skulle bli dyr och

komplex, med risk för att det i sin tur skapar osäkerhet för kund, inte minst vid validering. Hallandstrafiken avråder starkt från att bygga in tekniskt stöd för prissättning i annan region.

Även om omlottzoner endast skulle införas ensidigt vid en länsgräns kommer det utöver utveckling hos Hallandstrafiken att krävas utveckling hos det län vars trafikområde skulle påverkas av den halländska prissättningen.

4.2 BEDÖMNING AV MÖJLIGHET ATT MINSKA GRÄNSHINDER

Sammantaget visar utredningen att möjligheten att införa omlottzoner vid länsgräns skiljer sig väsentligt från hur dessa tillämpas inom ett enskilt trafikområde. Länsgränsen utgör alltid den yttersta statiska gränsen för respektive regions taxa, och markerar även en gräns för hur kollektivtrafiken finansieras. Detta innebär att prissättning över länsgräns måste hantera skillnader i självfinansieringsgrad och regionernas budgetansvar, något som inte påverkar prissättning inom ett trafikområde. När priset för en resa jämförs tas ofta detta perspektiv inte med i beaktandet utan man utgår helt från avstånd, vilket i sig kan vara märkligt då inga regioner i Sverige tillämpar en ren avståndsbaserad taxa.

Sydtaxans modell med gränsavdrag är ett etablerat och förankrat sätt att undvika prispucklar vid resor över länsgräns, där alla parter tillämpar samma procentuella reduktion på respektive taxa. Eftersom Västtrafik inte längre ingår i Sydtaxan tillämpas inte samma nivå av gränsavdrag, vilket skapar skillnader i prisbilden mot exempelvis Halland. Att Region Halland ensidigt skulle införa ett utökat gränsavdrag på enkelbiljetter mot Västtrafik skulle leda till betydande intäktsbortfall (ca 3 mnkr årligen) utan att motparten gör motsvarande anpassning.

Att införa omlottzoner vid länsgräns – i likhet med hur det görs inom Hallandstrafikens trafikområde – bedöms inte vara genomförbart utan omfattande konsekvenser. Det skulle innebära att Halland indirekt prissätter delar av andra regioners trafik, vilket riskerar att påverka regionernas självbestämmande och principerna för hur kollektivtrafik finansieras. Det skulle dessutom skapa en situation där samma resa får olika pris beroende på vilken app biljetten köps i, vilket ger en inkonsekvent och svårförklarad kundupplevelse.

Vid ett eventuellt införande skulle Region Halland behöva ersätta intäktsbortfall för närliggande orter i angränsande regioner, såsom Horred, Smålandsstenar och Båstad, eftersom likvärdig hantering då krävs. Den samlade kostnaden för kompensation till Region Skåne, Region Jönköping och Västra Götalandsregionen uppskattas till ca 5,6 mnkr årligen, utöver tekniska utvecklingskostnader för samtliga parter.

Kostnader för utveckling av omlottzoner vid länsgräns förväntas bli höga och en lösning skulle förmodligen bli komplex och svårhanterlig både på kort och lång sikt. Därutöver kan det inte

motiveras då utvecklingen även skulle försena annan av verksamheten prioriterad utveckling. Denna utveckling hade även fått konsekvenser för grannlänerna som hade behövt skapa lösningar för att synka mot den ojämlika prissättning som uppstår.

Hanteringen av länsöverskridande resor är mer ändamålsenlig genom gränsavdrag än genom omlottzoner. Sydntaxans modell stödjer en balanserad prissättning över länsgräns utan att inkräkta på regionernas prissättningsmandat eller skapa asymmetrier i intäktsfördelningen. Slutsatsen är därmed att omlottzoner inte är ett lämpligt eller hållbart verktyg vid länsgräns, och att fortsatt arbete bör utgå från befintliga principer för gränsavdrag och samverkan mellan regioner.

Exempel på priseffekter vid utökat gränsavdrag vid resa över trafikområdesgränsen mot Västtrafik visas i Tabell 5.

Tabell 5. Preiseffekter som kan uppnås med utökade gränsavdrag mot Västtrafiks trafikområde.

	Enkel 0/0	Enkel 25/0	Enkel 25/25	30-dgr 35/15	30-dgr 35/35
Horred - Veddige	67	59,5	50,25	1172	1000
Varberg - Kungsbacka	91	83,50	74,25	1350	1178
Varberg - Borås	91	83,50	74,25	1350	1178
Varberg - Göteborg	128	120,50	111,25	1785	1613
Halmstad - Göteborg	224	216,50	207,25	2497	2325

Blå färg = nuvarande priser

Grön färg = Hallandstrafiken inför ensidigt Sydntaxans gränsavdrag vid resa över trafikområdesgränsen. Beräknad årskostnad för Region Halland ca 3 mnkr.

Rosa färg = Sydntaxans gränsavdrag på bägge sidor om trafikområdesgränsen.

5. SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

De tre frågeställningar som belyses i denna PM har bäring på de övergripande strategier som är vägledande för Hallandstrafikens verksamhet.

När det gäller förbättrad kollektivtrafikförsörjning av Galtabäcksområdet är det något som är möjligt att genomföra, men bedömningen är att det skulle motverka övergripande strategier och principer som att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda samt att snabba restider ska prioriteras i de starka stråken. Ett alternativ som inte skulle motverka dessa principer, är att införa en öppen skolbuss och på så sätt samnyttja resurser utan att övriga allmänna resenärer påverkas negativt. Detta är dock inte ett genomförbart förslag i nuläget, eftersom det inte finns någon ledig kapacitet i skoltrafiken till och från Galtabäcksområdet. Detta skulle möjligen kunna bli ett aktuellt alternativ längre fram, om skolskjutsbehoven förändras. Värt att notera är att skoltrafiken alltid planeras utifrån skolans behov och upptagningsområden, vilket inte alltid stämmer överens med vad allmänheten efterfrågar. En utveckling som är pågående och som berör vissa av de boende i Galtabäcksområdet, i den småort som benämns Holmen, är utvecklingen av Närtrafik. Med ett enklare och tydligare upplägg för de som bor mer än två kilometer från hållplats, är förhoppningen att kunna erbjuda en ekonomiskt och socialt hållbar lösning.

När det gäller frågan om att införa kollektivtrafik mellan Kungsäter och Horred, är det en åtgärd som skulle kunna bidra till att uppfylla principen om förenklat resande över länsgränser. Det är dock svårt att förena med principerna om att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda, med tanke på att det inte är ett utpekat starkt stråk och att befolkningsunderlaget är begränsat. Det finns anledning att se över linjenätet i de nordöstra delarna av Varbergs kommun för att öka tydlighet och attraktivitet. I det arbetet, som finns beskrivet som ett utvecklingsprojekt i remissversion av Kollektivtrafikplan 2027, bör frågan om kollektivtrafik mellan Kungsäter och Horred inkluderas. Bedömningen är att det är mest lämpligt att hänvisa frågan till det utvecklingsarbetet, eftersom de olika linjerna och trafikformerna i området påverkar varandra och en fungerande helhet behöver säkerställas.

Minskade gränshinder mot grannregioner är en fråga som Hallandstrafiken ständigt arbetar med, bland annat inom samverkan Sydtaxan. För att komma längre i det arbetet bör frågan lyftas på strategisk nivå med berörda grannregioner. Ensidiga åtgärder från Hallandstrafiken bedöms inte vara en lämplig väg framåt.