



Hallandstrafiken

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2025 MED UTBLICK 2026–2027

DRIFTNÄMND KOLLEKTIVTRAFIK 2 SEPTEMBER 2024



VI ÄR EN DEL AV

Region Halland



INNEHÅLL

1. Inledning	4
Sammanfattning.....	4
Hur kollektivtrafiken fungerar i Halland	5
Kollektivtrafikens styrande dokument	5
2. Planeringsförutsättningar	7
Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige	7
En boenderegion med stor arbetskraftsrörlighet	8
Halland är litet och tätbefolkat	9
Utsläppen från transportsektorn behöver minska	9
Möjlighet till distansarbete påverkar resbehoven.....	10
Hallänningarnas tillgång till kollektivtrafik	11
3. Mål för kollektivtrafiken	13
Övergripande mål	13
Agenda 2030	13
Uppföljning och indikatorer.....	13
Övergripande måluppfyllnad	15
Marknadsandel.....	15
Resande	16
Nöjdhet.....	19
Självfinansieringsgrad	20
Miljö.....	21
4. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2025–2027	22
Genomförda trafikförändringar i tidigare Kollektivtrafikplaner, urval	22
Process för upprättande av Kollektivtrafikplan	23
Generella angreppssätt för trafikutveckling.....	23
Mobilitetsåtgärder	26
Trafikförändringar.....	28
Trafikförändringar 2025	28
Trafikförändringar 2026 – 2027.....	38



Infrastruktur	41
5. Särskild kollektivtrafik	42
Färdtjänst, sjukresor och skolskjuts med personbil.....	42
Planeringsförutsättningar	42
Mål och måluppfyllnad	44
Verksamhetsutveckling – Vad vi planerar att göra 2025–2027	46
Skolskjuts med buss	48
Måluppfyllnad.....	48
Verksamhetsutveckling	49
Långsiktig plan för tidtabellskiften	49
6. Bilagor	51
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken.....	51
Antal resor och produktion per linje 2023.....	51
Resandeutveckling per trafikslag 2010 – 2023.....	53
Bilaga 2: Infrastruktur 2023.....	54
Bilaga 3. Samrådsredvisning Kollektivtrafikplan 2025.....	61
Kungsbacka kommun.....	62
Varberg kommun	65
Falkenberg kommun	69
Halmstad kommun	73
Hylte kommun	74
Laholm kommun.....	76

1. INLEDNING

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 treårig 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.

Framtagandet av Kollektivtrafikplanen sker i dialog med framför allt de halländska kommunerna, men även övriga relevanta aktörer så som Trafikverket, angränsande regioner och kommuner. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bostadsplaneringen, eller andra delar i samhällsplaneringen kan kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft öka. För att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse- infrastruktur- och kollektivtrafikplanering. Att få fler att använda kollektivtrafiken i stället för bilen avlastar de centrala delarna av städerna där det idag tidvis finns problem med trängsel. Om fler väljer att utföra sina resor med kollektivtrafik, cykel eller gång i stället för med bil minskas utsläppen, buller och trängsel från persontransporter. Ytor som idag används för parkering och andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvaliteterna och bidra till utvecklingen av ett attraktivt och hållbart Halland. Ökad framkomlighet och prioritet i gatuutrymmet är en identifierad framgångsfaktor för utvecklingen av framtidens kollektivtrafik. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

En nyhet för årets Kollektivtrafikplan är att denna tydligare uppmärksammar området mobilitetsåtgärder, vilket är ett samlingsbegrepp för fysiska och beteendepåverkande åtgärder. Denna typ av åtgärder siktar mot att förändra människors attityder och beteenden vilket gynnar ett ökat hållbart resande. Genom att kombinera olika typer av mobilitetsåtgärder, både fysiska (så som utökat trafikutbud och förbättringar i infrastrukturen) och beteendepåverkande (så som prova på-kampanjer och företagsförsäljning) bedöms det hållbara resandet kunna öka.

När planen skickades ut på remiss var de ekonomiska förutsättningarna för 2025 ännu inte fastställda. Budget avseende verksamhetsåret 2025 beslutades av Regionfullmäktige i juni. Remissversionen av Kollektivtrafikplanen speglade en önskvärd utveckling med justeringar i trafikutbudet om drygt 5 miljoner kronor. Utifrån tilldelad budgetram och prognos föreslås i denna plan utökningar i trafikutbudet om drygt 2 miljoner kronor, se kapitel 4 Verksamhetsutveckling.

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 viktigt syfte med lagen är att skapa bättre samordning mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering, samt att skapa ett större politiskt inflytande över de strategiska beslut som fattas om kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndighetens ansvar är regional kollektivtrafik. Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller som sträcker sig över flera län med huvudsyftet att tillgodose resenärernas behov av resor avsedda för arbetspendling eller annat vardagsresande.

I lagen finns det krav på att det i varje län ska finnas 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. Det är Regionstyrelsen som fullgör Region Hallands uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet med tillhörande ansvar för de strategiska kollektivtrafikfrågorna. Hallandstrafiken har som huvuduppgift att ombesörja den operativa planeringen samt driften av kollektivtrafiken. Hallandstrafiken ska årligen besluta om en kollektivtrafikplan som utgår från strategiska val och prioriteringar enligt det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Via uppdragsavtal har Hallandstrafiken också ansvaret för att upphandla och samordna färdtjänst i de halländska kommunerna, samt sjukresor. Hallandstrafiken utför beställningsmottagning för sjukresor samt färdtjänst (exklusive färdtjänst i Kungsbacka). Hallandstrafiken utför på uppdrag av kommunerna även planering och samordning av skolskjutstrafik.

KOLLEKTIVTRAFIKENS STYRANDE DOKUMENT

REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2035

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin. I strategin återfinns visionen, Halland – bästa livsplatsen. Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande och långsiktig plan för hur Halland ska utvecklas. Med strategin som kompass och beslutsstöd i en komplex och snabbväxande tid kan olika aktörer i Halland i nästa steg bidra genom sina planer, budgetar, visioner och vägval så att vi tillsammans bygger det samhälle vi vill 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, där perspektiven är ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Tillväxtstrategin syftar till att samla och vägleda halländsk genomförandekraft och behöver ägas och bäras av många. Det är genom att samla olika aktörers utvecklingskrafter mot ett gemensamt mål som Halland kan bli en region som växer hållbart. Miljövänliga och energieffektiva transportsätt är en förutsättning för attraktiva livs- och boendemiljöer. I strategin beskrivs 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 utblick mot 2040 – 2050. I programmet finns fastställda mål tillsammans med principer och riktlinjer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Programmet inrymmer både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. I programmet synliggörs det långsiktiga målet om att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutvecklingen i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Kollektivtrafikplanens syfte 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 utblick ytterligare två år framåt. Hallandstrafikens vision är att skapa "världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna". Verksamhetens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, det vill säga att en större andel ska välja att åka kollektivt jämfört med bilen som färdmedel.



Regional utvecklingsstrategi



Strategi för hållbar tillväxt



Regionalt trafikförsörjningsprogram



Kollektivtrafikplan

2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

HALLAND VÄXER MITT I ETT VÄXANDE SYDVÄSTSVERIGE

Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige, vilket ställer krav på en välfungerande kollektivtrafik. Pendlingen ökar mellan regioner, kommuner och städerna i och kring Halland, vilket innebär att man i högre utsträckning inte bor och arbetar i samma ort, kommun eller region. En utvecklad kollektivtrafik med tillhörande utbyggd infrastruktur vilket motsvarar det framtida resbehovet är viktig för att Halland fortsatt ska kunna utvecklas hållbart. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen, där en stor del av pendlingen sker med bil. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärka integrationen. När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

ÖVERGRIPANDE BEFOLKNINGSUTVECKLING

Halland är med sina 342 805 invånare (december 2022) rikets sjunde största län. Befolkningen har ökat med över 65 000 invånare sedan millennieskiftet. Det motsvarar en ökning på 24 procent, vilket gör Halland till landets fjärde mest växande län. Halmstad är länets största kommun med 105 148 invånare (december 2022). I fallande ordning kommer sedan Kungsbacka (85 801 invånare), Varberg (67 800), Falkenberg (47 017), Laholm (26 575) och Hylte (10 464). Många län i Sverige har en större kommun och flera mindre kommuner. 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. Men befolkningstillväxten är inte jämnt fördelad över länet. Starkast har utvecklingen varit i Kungsbacka som ökat sin befolkning med 32 procent. I fallande ordning kommer sedan Varberg (29 %), Halmstad (23 %), Falkenberg (21 %), Laholm (17 %) och Hylte (som haft en marginell minskning på under 1 %).

Enligt SCB:s befolkningsprognos kommer Hallands befolkning vara 380 181 invånare år 2040. Det innebär en ökning på 39 938 invånare (eller 11,7 %) jämfört med 2021. Den genomsnittliga årliga befolkningsökningen förväntas vara 2 102 invånare, vilket är en lägre nivå än genomsnittet för perioden 2010 – 2021, då länet hade en årlig tillväxt på 3 618 invånare. Centralt för den demografiska utvecklingen i Halland är att grupperna äldre (65+ år) och äldre (80+ år) kommer öka markant. Samtidigt som den halländska befolkningen förväntas bli äldre förväntas också gruppen barn och unga öka i absoluta tal. Fram till 2050 pekar prognoserna på en fortsatt god utveckling. Befolkningen förväntas växa med 56 000 personer fram till 2050. 21 000 nya arbetsplatser förväntas skapas, 36 000 nya bostäder behöver byggas och den ökande befolkningen innebär 15 000 nya pendlare. Prognoserna är inte en exakt beskrivning av hur utvecklingen kommer se ut. Men de ger en indikation att utvecklingen har varit, är och förväntas fortsätta vara god i Halland.

HALLAND VÄXER MEN I EN LÄGRE TAKT

Den 31 december 2023 hade Hallands län 343 746 invånare. Under året ökade antalet invånare med 946 personer (0,27 procent), vilket var den lägsta ökningen sedan 1996. De senaste två decennierna har ökningstakten varit drygt 3 000 personer per år. Inbromsningen beror på ett 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 procent), 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.

EN BOENDEREGION MED STOR ARBETSKRAFTSRÖRLIGHET

Under 2000-talet har antalet kommunöverskridande pendlare till eller från en halländsk kommun ökat från ungefär 42 000 personer till 71 000 personer, en årlig ökning på i genomsnitt nästan 1 400 personer. Totalt har den inomregionala pendlingen fördubblats och den utomregionala ökat med 58 procent. Av de sysselsatta som bor i Hallands län pendlar 32,1 procent över en kommungräns och 21,7 procent över en länsgräns. Utifrån ett regionalt perspektiv är Halland en utpräglad boenderegion i meningen att antalet utpendlare till andra regioner vida överstiger antalet inpendlare från andra regioner. Under 2021 pendlade drygt 16 000 personer till länet samtidigt som drygt 36 000 personer pendlade ut från länet, vilket innebar ett negativt pendlingsnetto överstigande 20 000 personer.

Vid utgången av 2021 bodde det 54 260 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 16 565 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 70 825 personer.

Sett till pendlingsmönster kan Hallands kommuner delas in i två arbetsmarknadsregioner. Halmstad, Laholm och Hylte ingår i Halmstads arbetsmarknadsregion. 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	8 433	24 300	-15 867
Varberg	6 486	8 200	-1 714
Falkenberg	4 755	6 297	-1 542
Halmstad	10 569	8 359	2 210
Laholm	2 354	5 511	-3 157
Hylte	1 344	1 593	-249
Halland	16 565	36 884	-20 319

Pendling över kommun- och länsgräns 2021. Källa: SCB

HALLAND ÄR LITET OCH TÄTBEFOLKAT

Halland är Sveriges fjärde minsta län och det sjunde mest befolkade. De förhållandevis korta avstånden mellan olika geografier skapar en god tillgänglighet som 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, totalt bor det 62,1 personer per kvadratkilometer – endast de tre storstadsregionerna är mer tätbefolkade än Hallands län. Som högst är befolkningstätheten utmed kustlinjen i länet, 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. Som högst är tätortsgraden i Halmstad kommun där den uppgår till hela 93 procent, vilket kan jämföras 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 respektive 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.

UTSLÄPPEN FRÅN TRANSPORTSEKTORN BEHÖVER MINSKA

Transportsektorn är den sektor som genererar mest utsläpp i Halland. Inrikes transporter står för 46 procent av länets territoriella utsläpp av klimatgaser, vilket är den sjätte högsta nivån i landet. I Halland har de transportrelaterade utsläppen minskat med 18 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 37 procent 2030. För att nå målet krävs en årlig minskningstakt på 8,7 procent de kvarvarande åren av perioden.

Sett till bara koldioxidutsläppen står den halländska transportsektorn för nästan 70 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 arbete och fler fritidsresor förväntas utföras så måste alltså 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.

MÖJLIGHET TILL DISTANSARBETE PÅVERKAR RESBEHOVEN

Under Covid-19-pandemin aktualiserades frågan om arbete hemifrån. De systemförändringar som skedde under pandemiåren öppnade också upp för potentialen till resandeminskningar för vissa grupper av den arbetande befolkningen. Möjligheten till distansarbete skiljer sig stort mellan olika näringsgrenar och också delvis mellan könen, där fler kvinnor än män har möjlighet till distansarbete. Exempelvis så har också, föga förvånande, förvärvsarbetande inom offentlig förvaltning och företagstjänster större möjligheter till hemarbete än de som jobbar inom hotell- och restaurangbranschen. Sett till Hallandsnittet så jobbade 41,2 procent av hallänningarna helt eller delvis hemma under SCB:s referensvecka första kvartalet 2021. Jämfört med övriga Sverige så var det den tredje högsta nivån efter Stockholm och Uppsala län.



HALLÄNNINGARNAS TILLGÅNG TILL KOLLEKTIVTRAFIK

För att människor ska välja ett kollektivt färdssätt i stället för bilen krävs god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en hållplats och avgångar som svarar mot resbehoven.

BOENDE I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

I Halland bor 70,4 procent av befolkningen i närhet av kollektivtrafiken (239 410 personer). På kommunal nivå är variationerna i detta avseende mycket stora. I Halmstad bor närmare 87 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafiken. I Kungsbacka uppgår andelen endast till 58,5 procent. Som lägst är andelen i Laholm med 56,0 procent och Hylte 52,3 procent.

I länets tätorter bor 79,7 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafiken, vilket är den sjunde lägsta nivån i riket. Den låga placeringen när det gäller kollektivtrafik tillgång i tätort går sannolikt att hänföra till låg befolkningstäthet i länets tätorter samt att en relativt liten andel av befolkningen bor i en större stad, om än i en tätort.

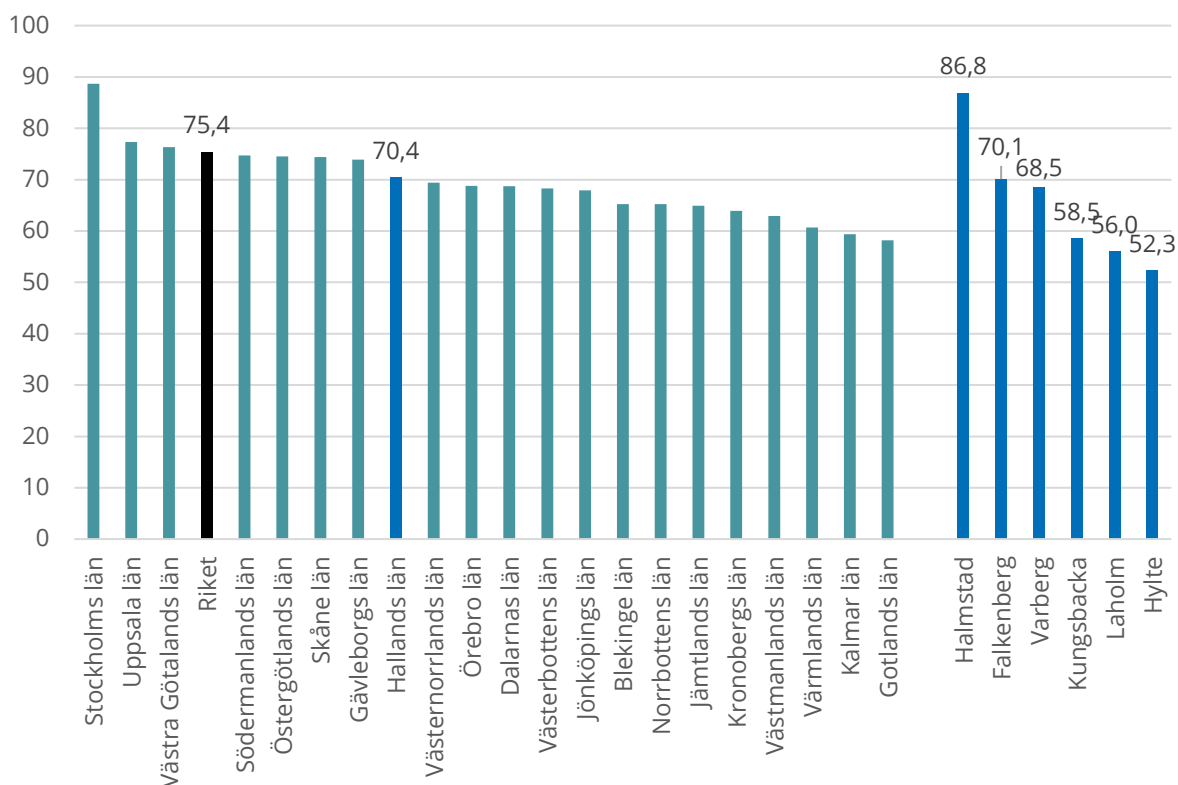


Diagram: Andel av befolkningen boende i närhet (400 m) av kollektivtrafikstation (2021). Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB



NYBYGGNATIONER I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

Genom att bygga bostäder i kollektivtrafiknära läge ökar tillgången till kollektivtrafik. I Halland har nästan 72 procent av nybyggnationerna 2014–2021 byggts i ett sådant läge. På kommunal nivå är variationerna i detta avseende stora. I Halmstad har mer än fyra av fem nybyggnationer tillkommit i ett kollektivtrafiknära läge. I Kungsbacka uppgår andelen till 69,8 procent, i Varberg till 64,2 procent och i Laholm till 61,6 procent. Hylte kommun finns inte med i redovisningen på grund av för få byggnationer under den aktuella perioden.

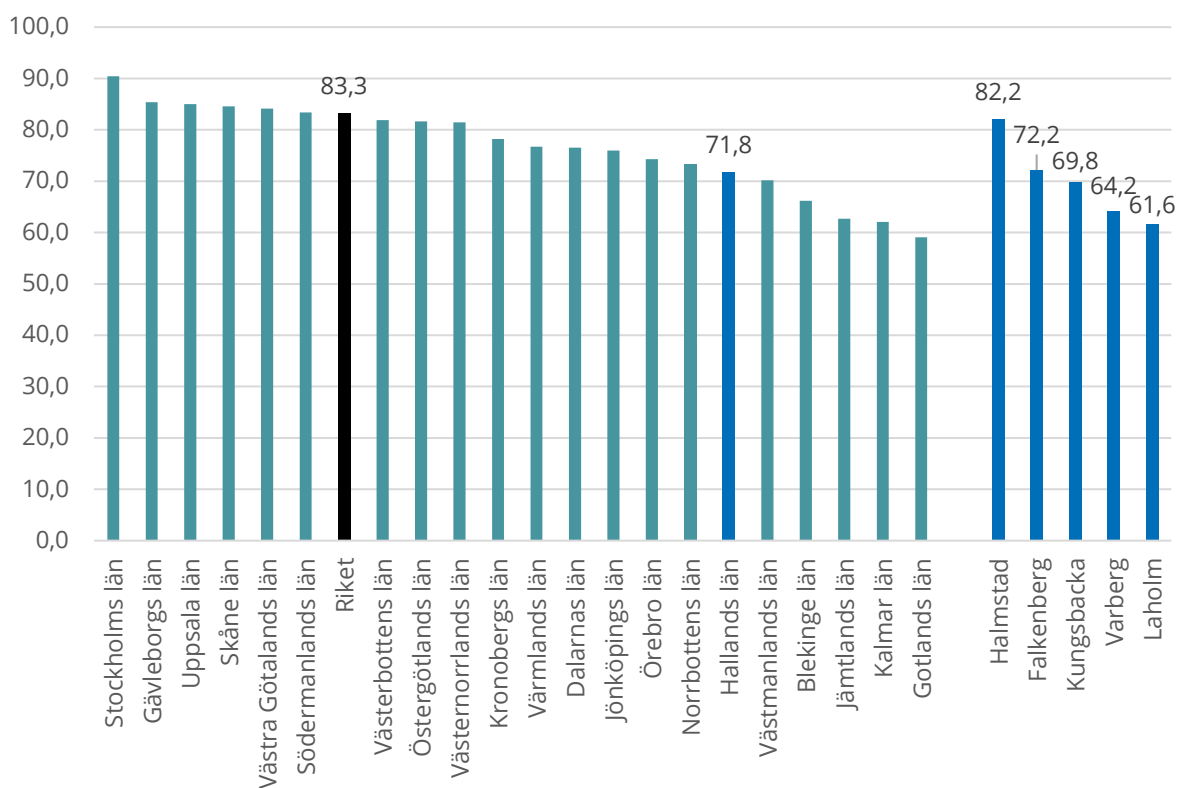


Diagram: Andel av nybyggda bostäder i kollektivtrafiknära läge, totalt 2014 – 2021. Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB

3. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

ÖVERGRIPANDE MÅL

Hallands strategi för hållbar tillväxt beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett hållbart sätt, där perspektiven är ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet. Tillväxtstrategin synliggör 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 utblick mot 2040 – 2050. I programmet synliggörs det långsiktiga målet om att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutvecklingen i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg. Kollektivtrafikens kortsiktiga mål är att resandet ska öka och vara attraktivt, vilket är tydligt knutet till Hallandstrafikens ansvarsområde.

AGENDA 2030

2016 antog FN Agenda 2030, som omfattar 17 globala hållbarhetsmål med 169 delmål. Dessa mål strävar efter 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.

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	Utifrån frågor i Kollektivtrafikbarometern	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

ÖVERGRIPANDE MÅLUPPFYLLNAD

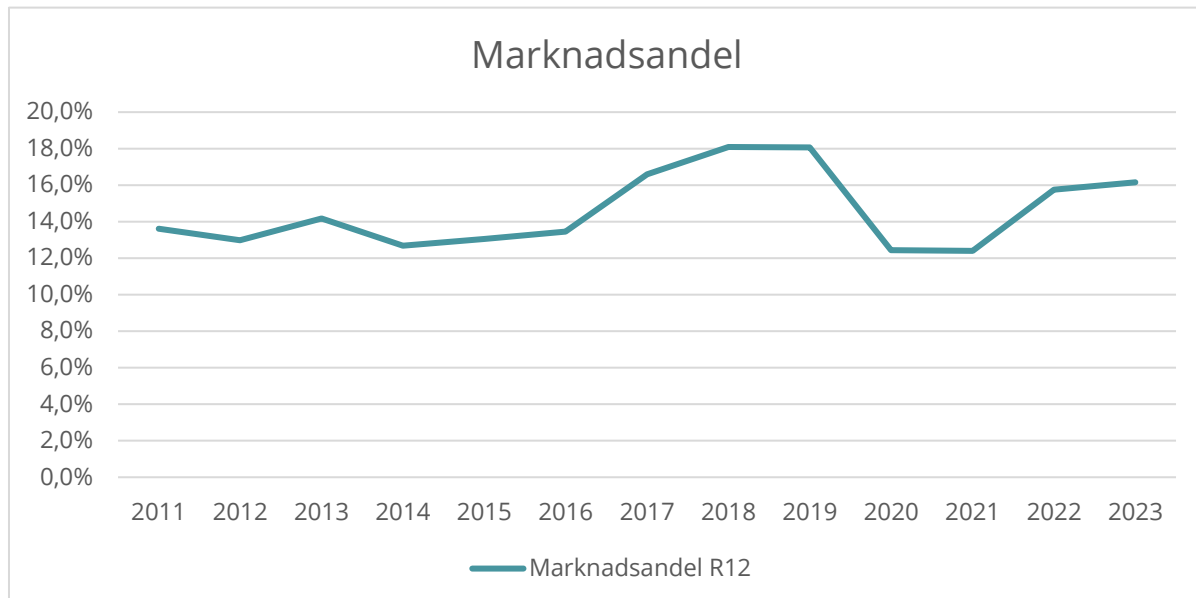
Under 2023 navigerade Hallandstrafiken genom ett föränderligt ekonomiskt klimat som påverkade hallänningarnas sätt att leva och resa. För att säkra en hög grad av kostnadseffektivitet och samtidigt upprätthålla en attraktiv, pålitlig och användarvänlig kollektivtrafik har resursanvändningen noggrant övervakats.

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

*exklusive Krösatåg

MARKNADSANDEL

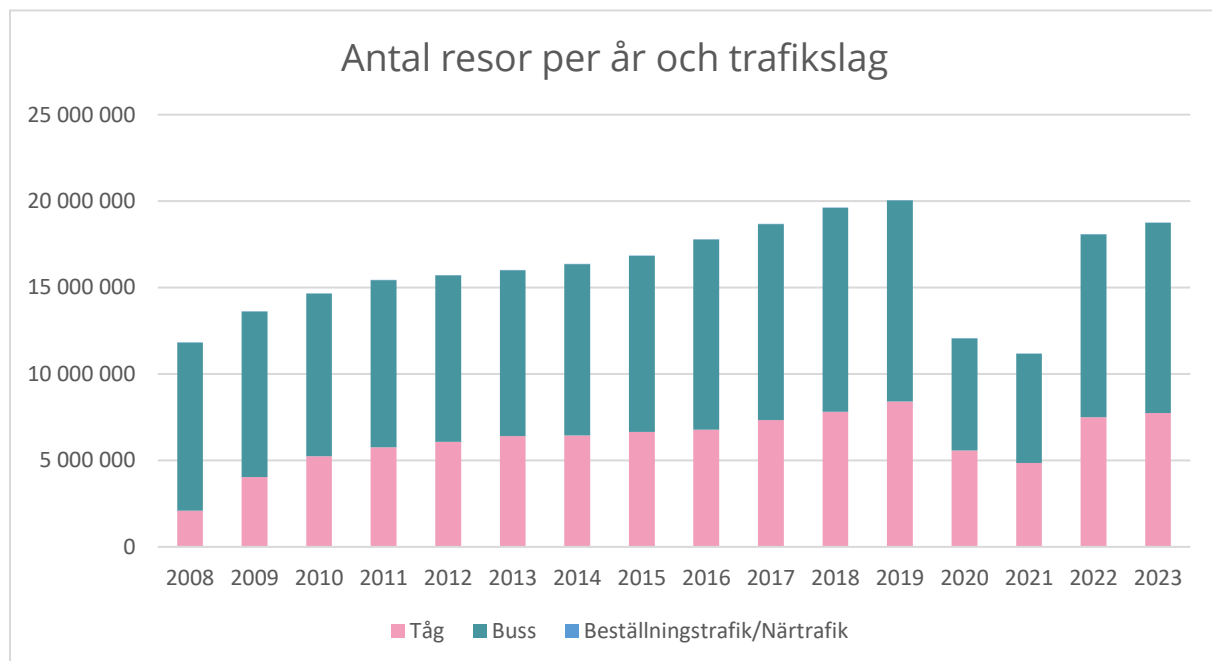
Marknadsandelen uppgick till 16,2 procent under 2023 vilket är högre än 2022 på 15,8 procent. Trots tidigare framgångar efter pandemin med stark återhämtning och en återgång mot tidigare nivåer av marknadsandel så möter kollektivtrafiken nu utmaningar som bromsar ökningstakten.



RESANDE

Resandet fortsätter gradvis att återhämta sig och uppgick till 18,7 miljoner resor under 2023, vilket utgör en ökning med 3,6 procent jämfört med 2022.

Det har skett en viss justering när det gäller fördelningen mellan olika trafikslag under 2023. Bussresorna står för 58,8 procent, tågresorna för 41,1 procent, och beställningstrafik/närtrafik utgör 0,1 procent. Denna fördelning indikerar en subtil förändring jämfört med 2022, där bussresor har ökat och tågresor har minskat något. Banarbeten under delar av 2023 har påverkat denna förändring, då vissa resenärer har valt alternativa färdmedel för att anpassa sig till de tillfälliga störningarna inom tågtrafiken.



TÅGTRAFIK

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

Under 2023 genomfördes över 7,7 miljoner tågresor i Halland, en ökning med 3,3 procent jämfört med 2022. Ökningen härleds till att 2023 har varit ett år utan direkt påverkan från pandemin, vilket har skapat förutsättningar för återhämtning av resandet. Trots perioder med infrastrukturarbete fortsätter tågtrafiken att återhämta sig efter pandemin. Särskilt noterbart är ett stort banarbete mellan Göteborg och Mölndal under sommaren 2023, som påverkade resandet med både Öresundståg och Västtågen. Dessa perioder av infrastrukturarbeten ledde till att en del resenärer valde alternativa färdmedel, vilket påverkade mängden resenärer och resmönster. Ytterligare nämnvärda infrastrukturarbeten under 2023 var färdigställandet av

dubbelspår mellan Ängelholm och Maria, med påverkan då det under en längre period krävdes byte till buss för resor till och från Helsingborg.

Av totalen om 7,7 miljoner tågresor står Öresundståg för 4,5 miljoner resor vilket är i paritet med 2022.

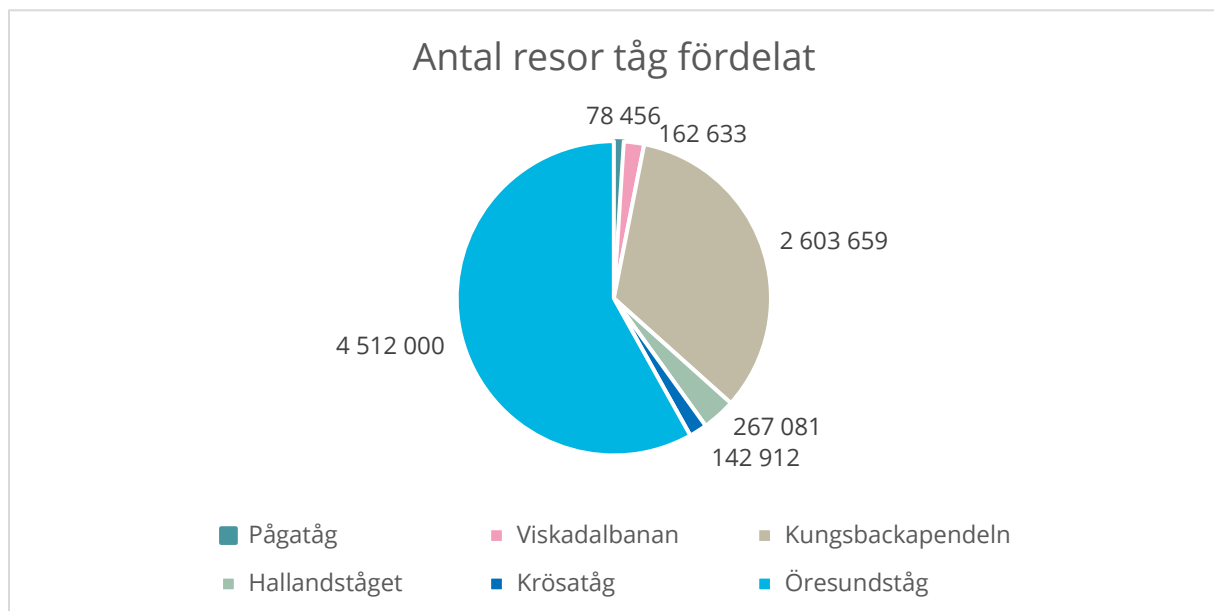
Resandet med Västtåg mellan Kungsbacka och Göteborg (Kungsbackapendeln) mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som räknar antalet på- och avstigande. 2023 genomfördes över 2,6 miljoner resor med Västtågen mellan Kungsbacka och Göteborg (Kungsbackapendeln), en ökning med 6,7 procent jämfört med 2022.

Även resandet med Västtågen mellan Varberg och Borås (Viskadalsbanan) mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Under 2023 uppgick resandet till 162 633 resor, en ökning med 104,3 procent jämfört med 2022. Viktigt att notera är att Viskadalsbanan rustades upp under perioden augusti 2021 till augusti 2022 och trafiken utfördes med ersättningsbuss.

Krösatåg på Halmstad – Nässjö järnväg nådde 142 912 resor 2023, vilket är en ökning med 1,2 procent vid jämförelse med 2022.

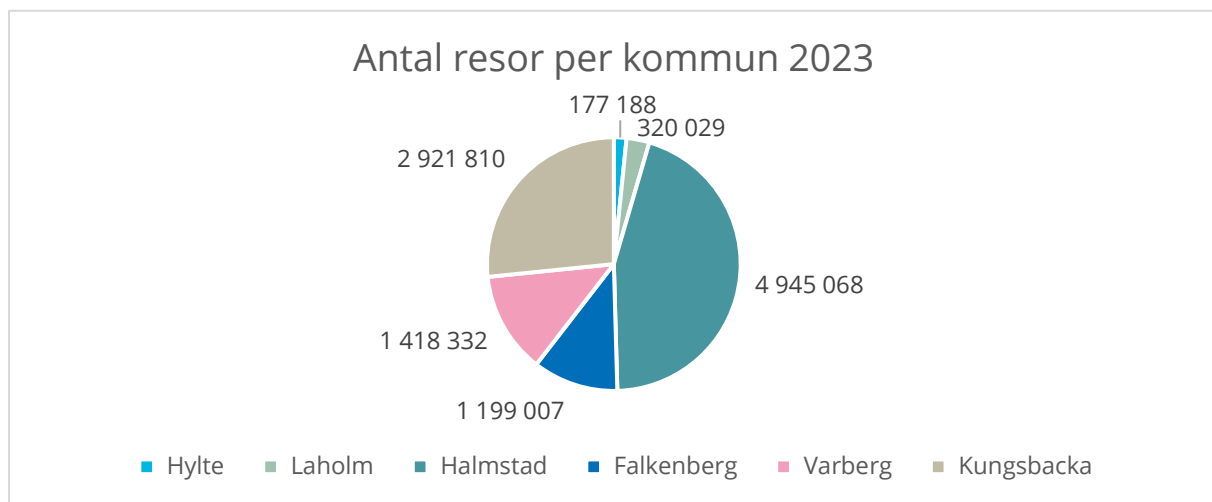
Pågatåg nådde 78 456 resor 2023, 23 procent lägre än 2022 vilket i stort beror på järnvägsarbete mellan Ängelholm och Helsingborg med längre perioder av inställd tågtrafik.

Västtågen Varberg – Göteborg (Hallandståg) uppgick till 267 081 resor 2023, vilket är 21,6 procent högre vid jämförelse med 2022.

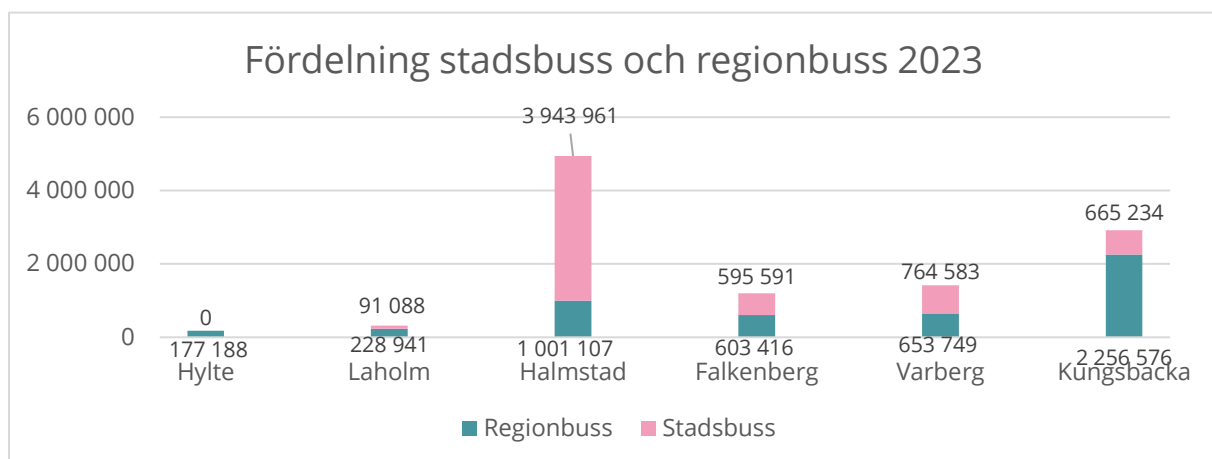


BUSSTRAFIK

Busstrafiken i Halland är en viktig del av regionens kollektivtrafiksystem och spelar en central roll för invånarna. Hallandstrafiken har flera anlitade trafikföretag vilka utför trafiken, där bussföretaget Nobina utför huvuddelen av resorna. Resandet med busstrafik i Halland nådde 2023 strax under 11 miljoner resor vilket är 3,8 procent högre än 2022. Av dessa 11 miljoner resor tillskrivs 4,9 miljoner resor regionbuss och 6,1 miljoner stadsbusstrafik. Fördelningen mellan kommuner skiljer sig i resandemängd där Halmstad står för en stor del av den totala busstrafiken.



Inom Hallandstrafiken fördelas resandet mellan stadsbuss och regionbuss för att effektivt täcka olika transportbehov. Stadsbussen erbjuder lokal service och optimala förbindelser inom tätorter som Halmstad, medan regionbussen 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.

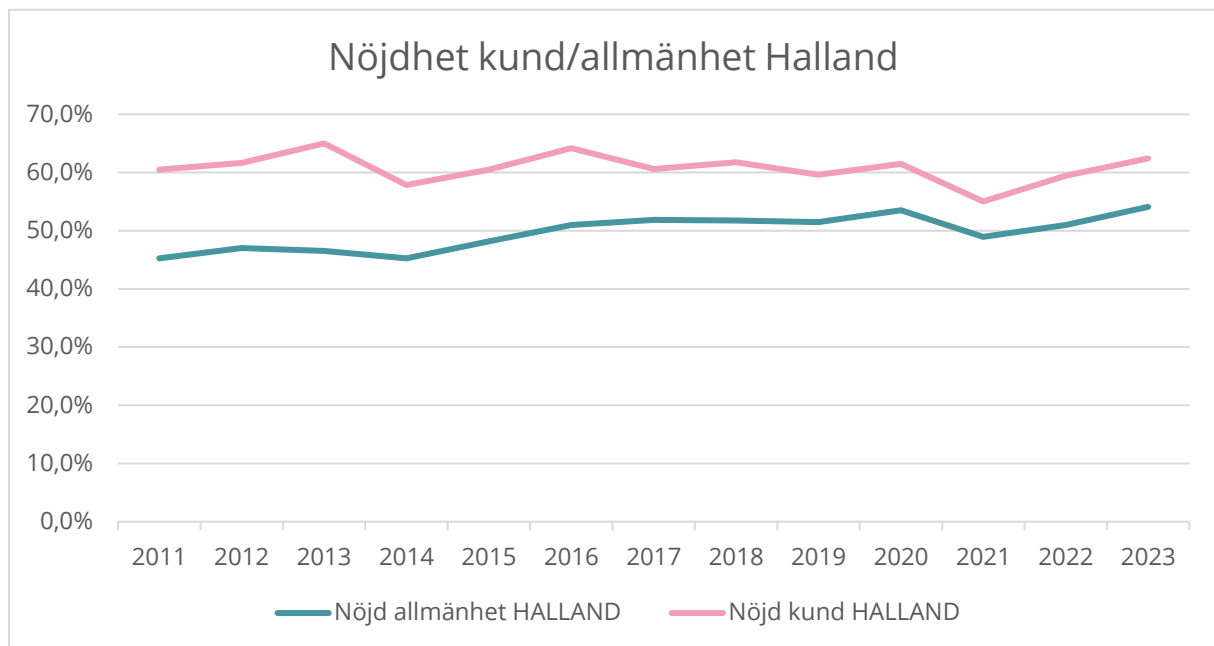


NÖJDHET

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

För en framgångsrik och hållbar verksamhet är kundnöjdhet inom kollektivtrafiken av avgörande betydelse. Hallandstrafiken strävar kontinuerligt efter att förbättra resenärernas upplevelse genom att tillhandahålla pålitliga och effektiva tjänster. Under 2023 visar resultaten att 62,4 procent av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken, medan 54,1 procent av allmänheten känner detsamma. Den aktuella undersökningen avslöjar också att hela 80,5 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa.

Inom kollektivtrafiken spelar kundnöjdhet en avgörande roll eftersom den återspeglar hur invånare som använder kollektivtrafikens tjänster uppfattar bolaget som helhet. Faktorer som punktlighet, komfort, säkerhet och trygghet har direkt påverkan på kundupplevelsen och är därmed kritiska för att upprätthålla och öka nöjdheten.

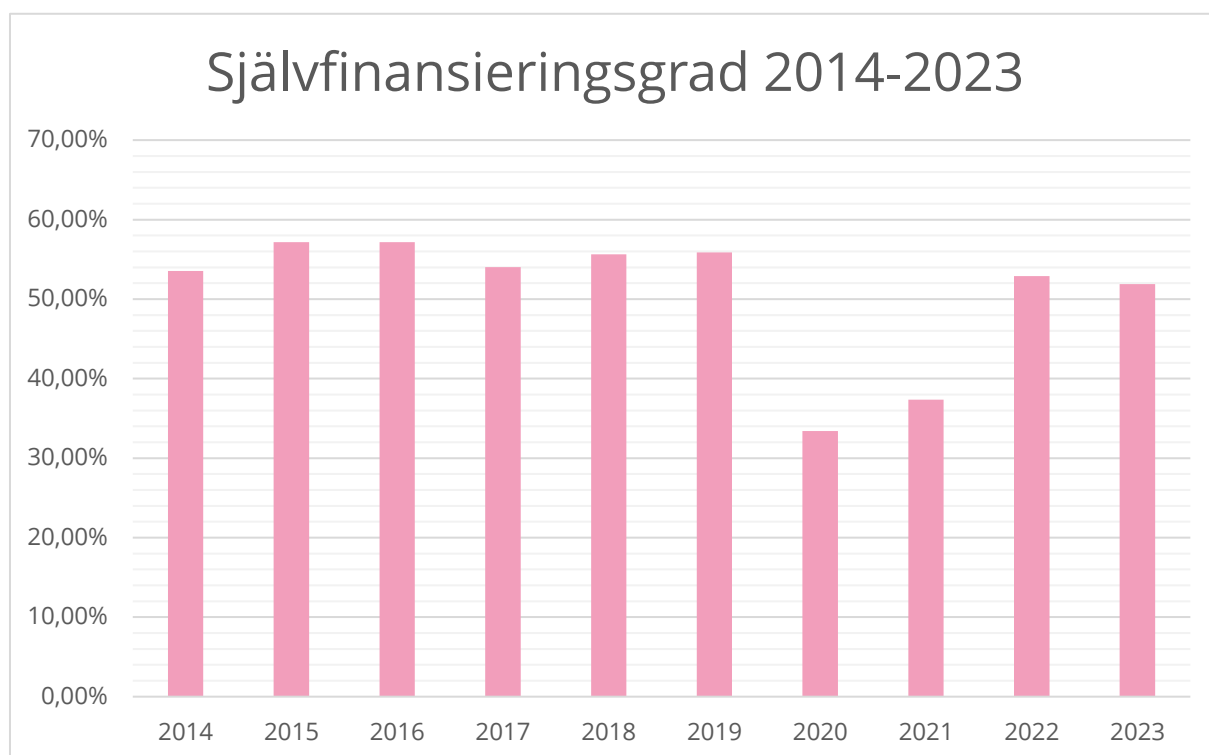


SJÄLVFINANSIERINGSGRAD

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 för 2019 var den 56 procent. Pandemin har därefter kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande och biljettintäkter. Samtidigt upprätthöll Hallandstrafiken kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbete utan risk för trängsel och ökad smittspridning.

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

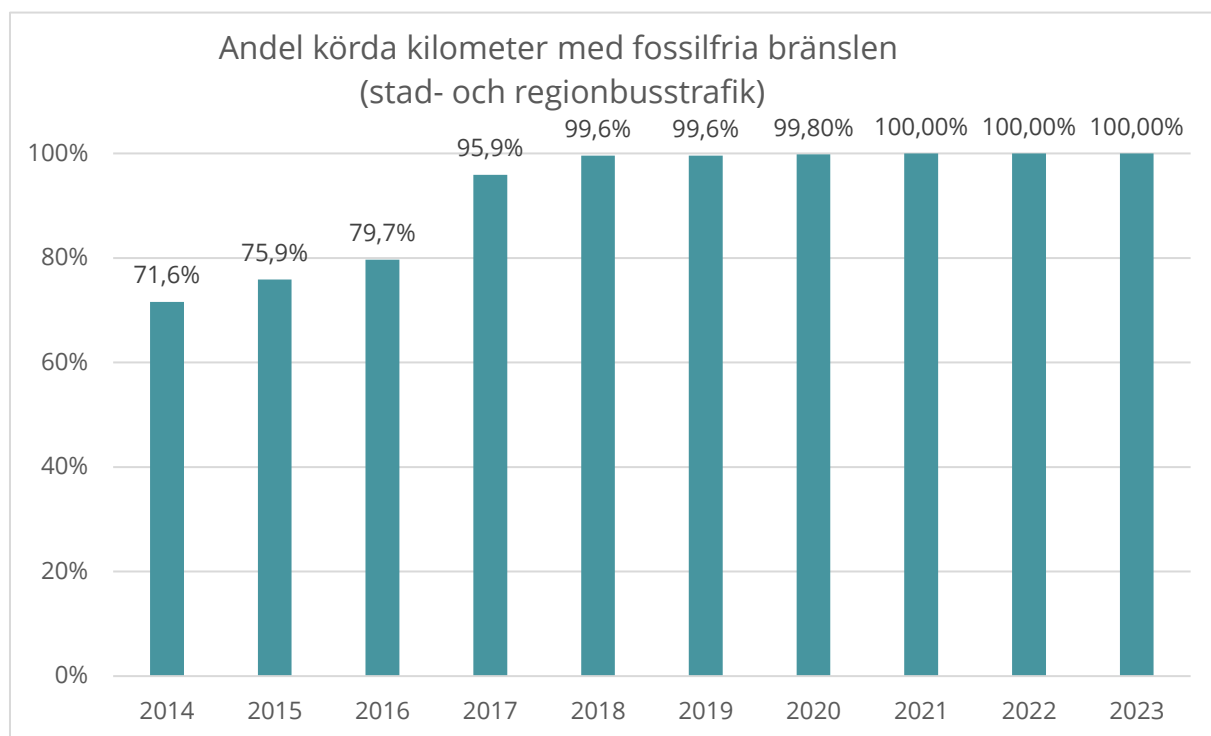


MILJÖ

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 med mindre föroreningar och minskat buller. Hallandstrafiken arbetar aktivt utifrån mål om ett minskat klimatavtryck. Detta kan ske genom avtalskrav vilka 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 nya teknologier 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



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

GENOMFÖRDA TRAFIKFÖRÄNDRINGAR I TIDIGARE KOLLEKTIVTRAFIKPLANER, URVAL

2015

- Nytt stadsbusslinjenät Kungsbacka
- Förtätning av regionbusstråk

2016

- Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg
- Nytt stadsbusslinjenät Varberg

2017

- Nytt Västståg Varberg - Göteborg, dubbeltur morgon/eftermiddag
- Utökad trafik Västståg Varberg-Borås (Viskadalsbanan)
- Utökad trafik Halmstad stadsbusstrafik

2018

- Utökad trafik HNJ-banan (3-årigt testprojekt)
- Fler Västståg Varberg - Göteborg, en ny dubbeltur morgon/eftermiddag
- Utökad trafik Västståg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Etapp 2 Resecentrum Halmstad, justerat stadsbusslinjenät

2019

- Fler Västståg Varberg - Göteborg, två nya dubbelturer mitt på dagen
- Utökad trafik Västståg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Fler helgturer på HNJ-banan (3-årigt projekt)

2020

- Ny stadsbusstrafik 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 Väststågen Kungsbacka-Göteborg, förlängd kvartstrafik på vardagar och halvtimmestrafik på helger
- Förändrad linjesträckning linje 10 och 50 i Halmstad, snabbare resa till och från Vallås

2021

- Utökad trafikutbud tillhörande "testperiod HNJ" med fler turer under vardagar samt helger kvarstår inom Tågplan 2021, inkluderat busslinje 417 Hylte - Landeryd.
- Utökad trafikutbud på linje 62 till och från Söder i Halmstad

2022

- Danmarkstågen med Öresundståg gör uppehåll vid Åsa station under lördagar och söndagar. Trafikförändringen innebär inga förlängda restider till/från stationer söder om Varberg.
- Utökad utbud inom testperiod HNJ avslutas

2023

- 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 Tölå Ångar i Kungsbacka.

2024

- Tågtrafik. Fler Öresundståg kväll- natt och helg. Tre nya avgångar med Västståg Varberg - Göteborg per vardag och riktning. Västståg Varberg - Borås, en avgång per vardag och riktning söndag - fredag.
- Stad- och regionbusstrafik. Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråken. Utökning linje 509 Falkenberg.
- Stadsbusstrafik. Kungsbacka, trafikering av Björkris och badhuset. Varberg, förändrad linjedragning Träslövsläge. Halmstad, justerat linjesträckning linje 2

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. 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. Detta då en förutsättning för att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik är samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand.

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

GENERELLA ANGREPPSSÄTT FÖR TRAFIKUTVECKLING

VI UTGÅR FRÅN ATT RESBEHOV STYR UTVECKLINGEN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag.

Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer.

VI ERBJUDER KOLLEKTIVTRAFIK I OLIKA FORMER

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Eftersom Halland är en del av flera lokala och regionala arbetsmarknader innebär detta att det inte finns en generell kollektivtrafiklösning som gäller för hela Halland. I Halland är det olika transportbehov som behöver tillgodoses beroende på om det är i norr och söder, utmed kusten eller i inlandet.

VI GENOMFÖR SATSNINGAR INOM TÅGTRAFIKEN

Tågtrafiken på Väst kustbanan är en bidragande faktor till att befintliga arbetsmarknader växer. Tågtrafiken möjliggör goda resmöjligheter mellan lokala och regionala arbetsmarknader. För att tågtrafiken ska uppfattas som attraktiv är det nödvändigt att restiderna är korta. En tågtrafik som ska klara målet om korta restider måste vara snabb och det är mycket svårt att uppnå om samma tågtrafik även ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Därmed behöver det erbjudas parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Att hela Halland är väl integrerat i stora arbetsmarknader är på lång sikt avgörande för Hallands förmåga att vara en attraktiv region.

VI GENOMFÖR SATSNINGAR I BUSSTRAFIKEN

Halland växer och inte minst i de större tätorterna. Detta gör att mängden trafik ökar vilket leder till att det blir trängre på vägarna. Att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken är viktigt för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. För att skapa en attraktiv busstrafik för resenärerna finns det ett antal parametrar som är viktiga att beakta: avgångstider, restider, pålitlighet och enkelhet. En god turtäthet skapar flexibilitet och innebär att kollektivtrafiken kan användas för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande.

VI UTGÅR FRÅN ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV

Hela resan-perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr i stället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel.

Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att kollektivtrafiken kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet om bilister övergår till att resa kollektivt.

Utifrån det sociala hållbarhetsperspektivet är det viktigt att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, det handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser. För att kunna planera för framtiden följs också den halländska utvecklingen för ett jämlikt transportsystem. Det innebär konkret att det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk

bakgrund. Det gäller exempelvis äldre resande med rullator, personer med funktionsnedsättning, barn och unga samt resande med barnvagn.

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär för kollektivtrafiken att möta efterfrågan med ett lämpligt utbud samtidigt som kollektivtrafiken ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring som i sin tur bidrar till ekonomisk tillväxt. Den allmänna upphandlade kollektivtrafiken ska kännetecknas av att den bedrivs med hög effektivitet och med företagsekonomiska hänsyn. Genom att prioritera kundorientering, ökat resande och effektiv resursanvändning blir det möjligt att långsiktigt bygga ut kollektivtrafiken.

VI ÄR MED KUNDEN HELA RESAN

Med våra produkter och tjänster är vi med kunden genom hela resan. Från att kunden identifierar ett resbehov till efter avslutad resa. För att fler ska välja kollektivtrafiken behövs kunskap om vad Hallandstrafiken erbjuder. Vi arbetar därför med löpande kommunikation för att öka kännedomen och kunskapen om vårt erbjudande. Hallandstrafikens kundtjänst och butiker finns tillgängliga för att stötta kunden.

Biljettsortimentet har blivit tydligare, och zonerna färre. Detta förenklar för kunden att hitta rätt biljett. Försäljningskanalerna utvecklas med målet att förenkla för kunden att köpa biljett. Hallandstrafiken arbetar för en nära relation med de olika trafikföretagen. Detta för att kunden ska få ett bra bemötande och relevant information under sin resa.

Om allt inte går som det ska behöver kunden information om hur det påverkar resan. Hallandstrafiken lägger stor vikt vid att förbättra och utveckla informationen vid trafikstörningar. Här krävs samarbete mellan flera parter. Efter resan finns Hallandstrafikens kundtjänst och reklamationshandläggare tillgängliga för att hantera frågor och synpunkter. Hallandstrafiken ska se till att kunden känner sig trygg. Kunden ska nå sitt mål, och om något går fel så agerar vi snabbt. Hallandstrafiken ska alltid se till att kunden har den kunskap som behövs. När kunden behöver hjälp erbjuder vi den.

VI FÖRBÄTTRAR SAMVERKAN OCH SAMPLANERING MED BERÖRDA INTRESSETER

Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutvecklingen. För att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse- infrastruktur- och kollektivtrafikplanering. Att få fler att använda kollektivtrafiken i stället för bilen avlastar de centrala delarna av städerna där det idag tidvis finns problem med trängsel. Om fler väljer att utföra sina resor med kollektivtrafik, cykel eller gång i stället för med bil minskar utsläppen, buller och trängsel från persontransporter. Dessa transportsätt ger dessutom vardagsmotion vilket i sin tur kan leda till ett friskare liv. Ytor som idag används som parkeringsplatser och för andra transportändamål kan användas till annat för att stärka de urbana kvaliteterna och bidra till utvecklingen av den hållbara, trivsamma staden. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

VI SER BEHOV AV FORTSATT INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUREN

Investeringar i infrastrukturen kommer att krävas, framför allt på järnvägen men även på våra vägar genom att prioritera kollektivtrafiken i gatuutrymmet. Infrastrukturinvesteringar är en mycket viktig del i arbetet med en fortsatt utvecklad kollektivtrafik och helt avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att peka ut och genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, inte minst på Väst kustbanan vilket är viktigt för hela Hallands utveckling.

MOBILITETSÅTGÄRDER

Mobilitetsåtgärder är ett samlingsbegrepp för fysiska och beteendepåverkande åtgärder som möjliggör eller gynnar ett hållbart resande. De beteendepåverkande åtgärder som ingår i begreppet är åtgärder som siktar mot att förändra resenärers attityder och beteenden. Det handlar om mjuka åtgärder som påverkar resebeteende och val av färdstätt, såsom kampanjer och information.

Syftet är att minska bilanvändandet genom att skapa en överflyttning till gång, cykel och kollektivtrafik. Mobilitetsåtgärderna kan exempelvis vara kampanjer för att främja gång, cykel och kollektivtrafik, informationskampanjer, prova-på-erbjudanden med mera. Det handlar också om att förenkla köpflöden i Hallandstrafikens försäljningskanaler, samt att göra biljettsortimentet mer attraktivt.

Genom att kombinera olika typer av mobilitetsåtgärder, både fysiska (så som utökat trafikutbud och förbättringar i infrastrukturen) och beteendepåverkande, kan den totala effekten förstärkas jämfört med om åtgärderna skulle ha genomförts var för sig. Detta visar på vikten av samarbete och att bygga för kollektivtrafiken.

PROVA-PÅ KAMPANJER

Under 2024 har Hallandstrafiken återupptagit arbetet med Prova-på kampanjer. I ett första steg riktas erbjudandet till utvalda bostadsområden, där det finns bra kollektivtrafik och en potential för ett ökat resande. Insatserna kommer följas upp och utvärderas för att utvecklas vidare.

Här är samarbete med kommunerna viktigt för att identifiera lämpliga bostadsområden med potential för att öka det kollektiva resandet.

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. Man är då mer mottaglig för olika mobilitetsåtgärder.



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 fortsätta bearbetas för att öka det kollektiva resandet inom företagen. Nya företag kommer kontaktas för att erbjudas olika erbjudanden, som exempelvis prova-på kampanjer. En ny företagsportal kommer lanseras för att underlätta för företagen att administrera sina biljetter.

TILLGÄNGLIGGÖRA OCH SYNLI GGÖRA 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.

Ska kollektivtrafikens marknadsandel gentemot bilen öka behöver Hallandstrafiken satsa både på nyrekrytering av kunder, samt att befintliga kunder använder kollektivtrafiken för fler resor i sin vardag. Hallandstrafikens erbjudande behöver vara attraktivt och fler behöver känna att de vill genomföra den livsstilsförändring som krävs för att bli en kollektivtrafikresenär.

Hallandstrafiken riktar därför insatserna både mot att fler ska välja kollektivtrafiken för sina resor till arbete och skola, men även för sina resor på fritiden.

TILLKÖP KOMMUNER

Kollektivtrafiklagen medger att kommuner själva finansierar ett utbud som är av bättre kvalitet eller billigare för resenären än vad regionen tillhandahåller. Hallandstrafiken erbjuder samtliga kommuner, med undantag för Kungsbacka (tillköp görs hos Västtrafik), olika tillköp av biljetter. Tillköpen innebär generellt att resenären reser avgiftsfritt eller med reducerat pris under hela eller delar av trafikdygnet. Tillköpen omfattar; skolbiljetter, seniorbiljetter, ungdomsbiljetter och det som kallas kommunbiljetter. Kommunbiljetter är tillköp som Varberg, Falkenberg och Halmstad kommun gör för ordinarie periodbiljetter. Kommunerna betalar en del av priset för periodbiljetten, vilket sänker priset för längre resor inom kommunen. Dessa periodbiljetter har blivit populära och gör att det kostar lika mycket att resa från/inom/till ytterområde i kommunen som att resa en kort resa inom stadszonen. Tillköpen som kommunerna gör stimulerar resandet med kollektivtrafiken och bedöms medföra att bilresandet inom kommunen blir lägre än vad det annars skulle varit.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2025

När planen skickades ut på remiss var de ekonomiska förutsättningarna för 2025 ännu inte fastställda. Budget avseende verksamhetsåret 2025 beslutades av Regionfullmäktige i juni. Remissversionen av Kollektivtrafikplanen speglade en önskvärd utveckling med justeringar i trafikutbudet om drygt 5 miljoner kronor. Utifrån tilldelad budgetram och prognos föreslås i denna plan utökningar i trafikutbudet om drygt 2 miljoner kronor.

De trafikobjekt vilka genomförs är 1,4,5 och 6. Prioritering har skett utifrån långsiktighet där Västkustbanan är det högst prioriterade stråket som knyter samman Halland till sin omvärld. Det är viktigt att fortsätta erbjuda parallella tågssystem med olika hastighet och uppehållsbild, vilket kommer synliggöras än tydligare i efterföljande Kollektivtrafikplaner härlett till färdigställd järnvägsinfrastruktur. En fortsatt utbyggd stadsbusstrafik i Falkenberg har hög prioritet där trafikobjektet utgår från samplanering mellan bebyggelseutveckling genom ny stadsdel Tröingedal och kollektivtrafik-planering (start trafikobjekt höst 2025). Närtrafik, vilket är ett komplement till den ordinarie busstrafiken i områden där det aldrig eller sällan går en buss, prioriteras utifrån dess uppdrag att stödja en fortsatt social utveckling genom säkerställande av grundläggande resmöjligheter i hela länet.

	Objekt	Beskrivning
1	Tågtrafik	Västtåg Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln), fler avgångar vardagar
2	Stadsbusstrafik	Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråk
3	Regionbusstrafik	Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråk
4	Närtrafik	Utvecklad Närtrafik 2.0
5	Stadsbusstrafik Falkenberg	Ny stadsbusslinje Tröingedal och Dals ängar
6	Regionbusstrafik Varberg	Översyn av regionbusstrafiken i nordost och sydost

OBJEKT 1 - TÅGTRAFIK

BAKGRUND

Västtågen mellan Kungsbacka och Göteborg (Kungsbackapendeln) är av avgörande betydelse för utbytet mellan Kungsbacka och Göteborg samt mellanliggande orter. Resandet med Kungsbackapendeln har haft en strak återhämtning efter pandemin.

SYFTE

Syftet med trafikförändringen är att stärka Kungsbackapendelns roll i det västsvenska tågsystemet genom fler avgångar. Trafikförändringen följer av Västtrafik beslutad Handlingsplan Tåg 2028 - en plan vilken beskriver succesiva trafikförändringar fram till tidpunkt när Västlänken öppnar för trafik.

Genom att köra fler turer med lokaltåg på sträckan Kungsbacka - Göteborg avlastas det storregionala tågsystemet Öresundståg och det regionala tågsystemet Västtåg Varberg - Göteborg (Hallandståg). De nya avgångarna bedöms bidra till cirka 25 000 nya resor per år.

Genomförandet av objektet förutsätter att Västtrafik beslutar om genomförande av utökning för sin andel av trafiken.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Nya avgångar föreslås från Kungsbacka:

- Ny avgång 13.04 Måndag - Fredag
- Ny avgång 13.34 Måndag - Fredag

Nya avgångar innebär en sammanhållen kvartstrafik från Kungsbacka under tiderna 05.19 - 09.49 samt 13.04 - 18.49.

Nya avgångar föreslås från Göteborg:

- Ny avgång 13.00 Måndag - Fredag
- Ny avgång 13.30 Måndag - Fredag

Nya avgångar innebär en sammanhållen kvartstrafik från Göteborg under tiderna 05.45 - 09.45 samt 13.00 - 18.45.

OBJEKT 2 – STADSBUSSTRAFIK ÖPPETTIDER OCH UTBUD

BAKGRUND

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken behöver den ses utifrån ett hela resan-perspektiv. Det innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr i stället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel.

För att tillgodose hela resan-perspektivet behöver stadsbusstrafikens huvudlinjer i stort innehå samma öppettider som tågtrafiken. I stadsbusstrafiken är det framför allt under kvällstid det saknas anslutande bussavgångar kopplat till tågens ankomst- och avgångstider. De huvudlinjer som idag har en uttalad koppling till tågen, genom linje 1 i Falkenberg och linje 1 i Laholm, har idag samma öppettider som tågtrafiken. Resterande huvudlinjer inom stadsbusstrafiken avslutas tidigare än tågtrafiken. Stadsbusstrafikens huvudlinjer är de linjer vilka trafikerar i lokala kollektivtrafikstråk (se kapitel 5 Regionalt Trafikförsörjningsprogram).

SYFTE

Objektets syfte är att utöka öppettiderna inom stadsbusstrafikens huvudlinjer för anpassning till tågens ankomst och avgångar utmed Väst kustbanan, med följd att "hela-resan" kan erbjudas med kollektivtrafiken. Objektet syftar även till att öka trafikutbudet inom stadsbusstrafikens huvudlinjer på helger, med mål att erbjuda kollektiva resor under hela trafikdygnet i stråken.

TRAFIKFÖRÄNDRING

För att tillgodose likställda öppettider inom stadsbusstrafiken och tågtrafiken krävs en kraftig utökning av utbudet. Ett första steg mot att likställa trafiklagen gjordes inför trafikår 2024. Utifrån de olika stråkens förutsättningar och med beaktning av de utökningar som gjordes inför trafikår 2024 föreslås en fortsatt utökning av utbudet enligt följande fördelning:

- Halmstad, 1 dubbeltur måndag till torsdag, 6 dubbelturer lördag, 6 dubbelturer söndag.
- Falkenberg, 1 dubbeltur måndag till torsdag, 3 dubbelturer fredag, 3 dubbelturer lördag, 3 dubbelturer söndag.
- Kungsbacka, 6 dubbelturer måndag till fredag, 8 dubbelturer lördag, 6 dubbelturer söndag.

OBJEKT 3 - REGIONBUSSTRAFIK ÖPPETTIDER OCH UTBUD

BAKGRUND

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken behöver den ses utifrån ett hela resanperspektiv. Perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr i stället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel.

Regionbusstrafikens huvudlinjer trafikerar i starka respektive mycket starka stråk. Enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska stråk som bedöms vara mycket starka inneha ett lägsta utbud på 24 dubbelturer per vardag. I stråk som klassas som starka är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 18 dubbelturer per vardag.

Vid genomförd analys av öppettider och utbud har det identifierats skillnader mellan huvudlinjer inom regionbusstrafiken. Då resbehov fortsatt är dimensionerande för utbud och turtäthet är det inte heller rimligt med samma utbud på alla huvudlinjer. Öppettiderna föreslås tydligare anpassas, dels efter tågens öppettider, dels efter en nivå som är rimlig utifrån behovet av arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Det finns idag stora skillnader mellan huvudlinjerna i stråken, främst under lördagar och söndagar.

SYFTE

Objektets syfte är att öka antalet resmöjligheter på huvudlinjerna i de starka respektive mycket starka stråken. Förslaget innebär en utbyggd helgtrafik genom fler turer på lördagar och söndagar samt utökade öppettider.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Inriktningen är att resenärer ska erbjudas resmöjlighet till kommunhuvudorten senast klockan 06:00 på vardagar, 08:00 på lördagar och 09:00 på söndagar. Inriktningen är även att öppettider för regionbusstrafik på huvudlinjer ska synkas med ankomst för sista tågavgången utmed Väst kustbanan.

Behovet av en fortsatt utbyggd kollektivtrafik är stor, för att uppnå beskriven inriktning krävs en kraftig utökning av utbudet. Ett första steg mot att uppnå detta gjordes inför trafikår 2024.

Utifrån de olika stråkens förutsättningar och med beaktning av de utökningar som gjordes inför trafikår 2024 föreslås en fortsatt utökning av utbudet enligt följande fördelning:

- Linje 324, 1 dubbeltur måndag till torsdag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 350, 1 dubbeltur måndag till fredag.
- Linje 351, 1 dubbeltur måndag till fredag, 1 dubbeltur lördag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 401, 1 dubbeltur måndag till fredag.
- Linje 555, 1 dubbeltur måndag till fredag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 651, 1 dubbeltur måndag till fredag, 1 dubbeltur lördag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 652, 1 dubbeltur måndag till torsdag, 1 dubbeltur lördag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 615, 1 dubbeltur måndag till fredag.

OBJEKT 4 – NÄRTRAFIK 2.0

BAKGRUND

Alla invånare i Halland har tillgång till kollektivtrafik och utbudet grundas utifrån identifierat resbehov. I glesbefolkade områden, såsom på landsbygden, är utbudet mindre men alla erbjuds grundläggande kollektivtrafik där lägsta nivån utgörs av Närtrafiken. Närtrafik ska därmed verka som ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken genom att utanför utpekade stråk bidra till en social – och ekonomiskt hållbar transportförsörjning i områden där det aldrig eller sällan går någon buss. Detta sker genom samverkan och samordning mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

SYFTE

Principerna för Närtrafik ses över med inriktning att skapa en attraktiv trafiklösning som förutom att vara ekonomiskt och socialt hållbar, också ska vara tydlig ut mot våra kunder. För att Närtrafiken ska vara attraktiv behöver resevillkoren vara enkla att förstå, likväl bokningsförfarande och visering.

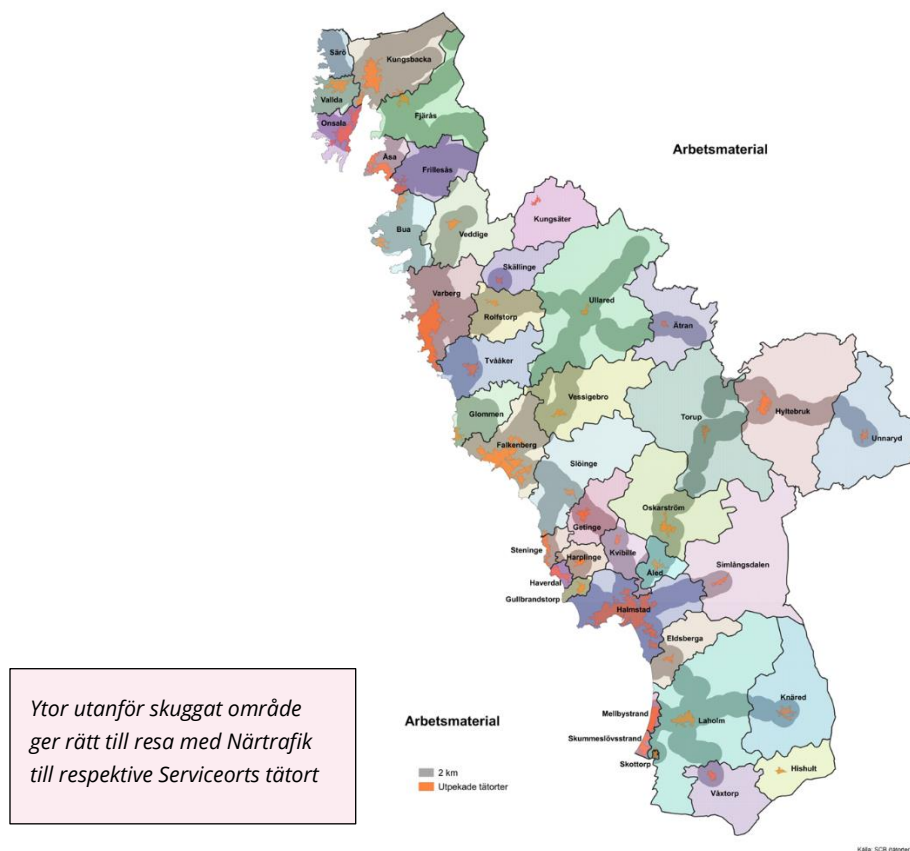
TRAFIKFÖRÄNDRING

- Närtrafik erbjuds idag till orter/samhällen enligt, till delar, subjektiva bedömningar. I respektive kommuns översiktsplan pekats orter ut som anses vara av strategisk betydelse, även kallade serviceorter/utvecklingsorter. Förslaget innebär att Närtrafikhållplatser placeras i tätorter vilka av kommunen pekats ut som serviceort/utvecklingsort.
- För närvarande är följande serviceorter utpekade per kommun:
 - **Kungsbacka** – Anneberg, Frillesås, Kungsbacka, Onsala, Särö, Åsa, Vallda, Gottskär, Fjärås Kyrkby/centrum.
 - **Varberg** – Bua, Kungsäter, Rolfstorp, Tvååker, Varberg, Veddige, Skällinge.
 - **Falkenberg** – Falkenberg, Glommen, Slöinge, Ullared, Vessigebro, Ätran.
 - **Halmstad** – Getinge, Halmstad, Kvibille, Oskarström, Simlångsdalen, Steninge, Haverdal, Gullbrandstorp, Harplinge, Åled, Trönninge, Eldsberga.
 - **Hylte** – Unnaryd, Torup, Hyltebruk.
 - **Laholm** – Laholm, Knäred, Hishult, Veinge, Våxtorp, Skummeslövsstrand, Mellbystrand, Skottorp.
- Närtrafik erbjuds idag till de som har två kilometer till en busshållplats, alternativt bor inom två kilometer men det saknas en avgång plus/minus en timme från önskad avresetid. Detta resulterar i att idag har resenär ibland rätt till Närtrafik och ibland inte. I förslaget för kommande Närtrafik tas bara hänsyn till om du har mer än två kilometer till en busshållplats som trafikeras av en huvudlinje eller övrig linje med god turtäthet. Stöd

för invånarna kan därmed enkelt ges via digitala kartor. Det blir på detta sätt väldigt tydligt om resenär är berättigad eller inte att beställa Närtrafik.

- I dagsläget går Närtrafik att boka under helgfria vardagar mellan kl. 08-17 (08-22 i Laholms kommun). Närtrafiken utförs med serviceresefordon som i första hand ska vara tillgänglig den särskilda kollektivtrafiken (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts). Utifrån den aspekten kommer möjligheten att boka närtrafik utgå från tillgängligheten till lediga fordon. Detta innebär att under perioder av lågtrafik inom den särskilda kollektivtrafiken görs fordonen tillgängliga till den allmänna kollektivtrafiken genom Närtrafik. Detta säkerställer den ekonomiska hållbarheten vilket tillsammans med beskrivna förbättringar skapar en produkt vilken tydligare går att kommunicera.
- För en attraktiv Närtrafik behöver beställning och visering vara enklare. Idag behöver resenär ringa och beställa sin resa per telefon. Genom att utveckla nuvarande plattform/app för Serviceresor skapas möjligheten att boka och avboka resor digitalt. Valmöjligheten att ringa in för att boka sin resa kommer dock kvarstå.

KARTA



Kartbild Närtrafik 2.0, tidigt utkast/arbetsmaterial

OBJEKT 5 – STADSBUSSTRAFIK FALKENBERG

BAKGRUND

Linje 1 går mellan Falkenbergs bussterminal och tågstationen med ett utbud som är anpassat för byten till och från samtliga Öresundståg. Linje 2 är en huvudlinje som går mellan Skrea och Glommen via Hjortsberg, bussterminalen och Skogstorp. Dessa två huvudlinjer står för majoriteten av resandet i stadsbusstrafiken. Tillsammans med övriga stadsbussar samt huvudregionbussar erbjuds majoriteten av tätortens invånare hållbara resor med bra turutbud.

Falkenbergs stad har stor tillväxt av bostadsområden varav vissa ligger geografiskt utanför linjelagd kollektivtrafik. I områden som Tröingedal etableras det skola och bostäder som hamnar någon kilometer utanför befintlig trafikerad hållplats.

Falkenberg kommuns remissvar inom upprättandet av Kollektivtrafikplan 2024: *"Falkenberg genomför nu sin största investering någonsin, utbyggnad av ny stadsdel Tröingedal med tillhörande grundskola (fyra paralleller, F-9) och idrottshall. Inflytt påbörjas till hösttermin 2025. I denna första etapp ingår även bostäder (ca 200–400, merparten i flerbostadshus), förskola samt en större parkyta. Bara skolan i sig kommer vara en målpunkt för arbetspendling då runt 190 personer kommer ha sin arbetsplats här. Detta sammantaget borde motivera en utbyggnad av stadsbusslinjenätet hit".*

SYFTE

Objektets syfte är att tillgodose allmän kollektivtrafik till nya områden i kommunen genom koppling till centrum, och dessutom skapa utökade anslutningar till tågstationen.

TRAFIKFÖRÄNDRING

För att tillgodose ett grundutbud av allmän kollektivtrafik föreslås att en ny stadsbusslinje etableras i Tröingedal och Dals Ängar med koppling till och från centrum och sedermera även tågstationen. Detta innebär:

- 12 dubbelturer måndag till fredag och 5 dubbelturer lördag.
- Öppettider motsvarande övriga stadsbusslinjer i Falkenberg.

Trafikförändringen innebär tillkommande fordon. Leveranstiden för nya fordon är osäker varför trafikstart av objektet inte kan specificeras. Inriktningen är trafikstart under första delen av 2025.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på våra hållplatser är viktiga förutsättningar i skapandet av en attraktiv kollektivtrafik. Objektet förutsätter fortsatt samplanering där investeringar i väginfrastrukturen inkluderat nya hållplatser kan komma att krävas. Parallellt med ny linje till och från Tröingedal påbörjar Hallandstrafiken och Falkenbergs kommun en större översyn av stadsbusslinjenätet under 2024.

Karta



Förslag till linjedragning inkluderat exempel på tillkommande hållplatslägen.

OBJEKT 6 – REGIONBUSSTRAFIK VARBERG

BAKGRUND

Regionbusstrafik utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av skolevers resor till och från studier. Regionbusstrafik har synergier med skolskjuts för att kostnadseffektivt möta grundskolebehovet och samtidigt kunna erbjuda möjlighet till arbets- och gymnasiependling. Linjer utanför kollektivtrafikstråken i Varberg har under de senaste åren justerats endast i mindre omfattning.

Varberg kommuns remissvar inom upprättandet av Kollektivtrafikplan 2024: *"Utanför de starka stråken efterlyser också Varberg satsningar mer i närtid. Kommunen önskar att den lösning för ändrad trafik på buss 660 till Dagsås och Sibbarp som föreslagits av invånare och utredare på Hallandstrafiken genomförs...". "Ett annat exempel på behov som Varbergs kommun ser är utökad trafik till Veddige via Trönninge-Lindberg-Tofta och fortsatt utveckling av trafiken i de nordöstra delarna av kommunen. Samt även att Hallandstrafiken utökar samarbetet med Västtrafik för att få bussförbindelser mellan Kungsäter-Horred".*

SYFTE

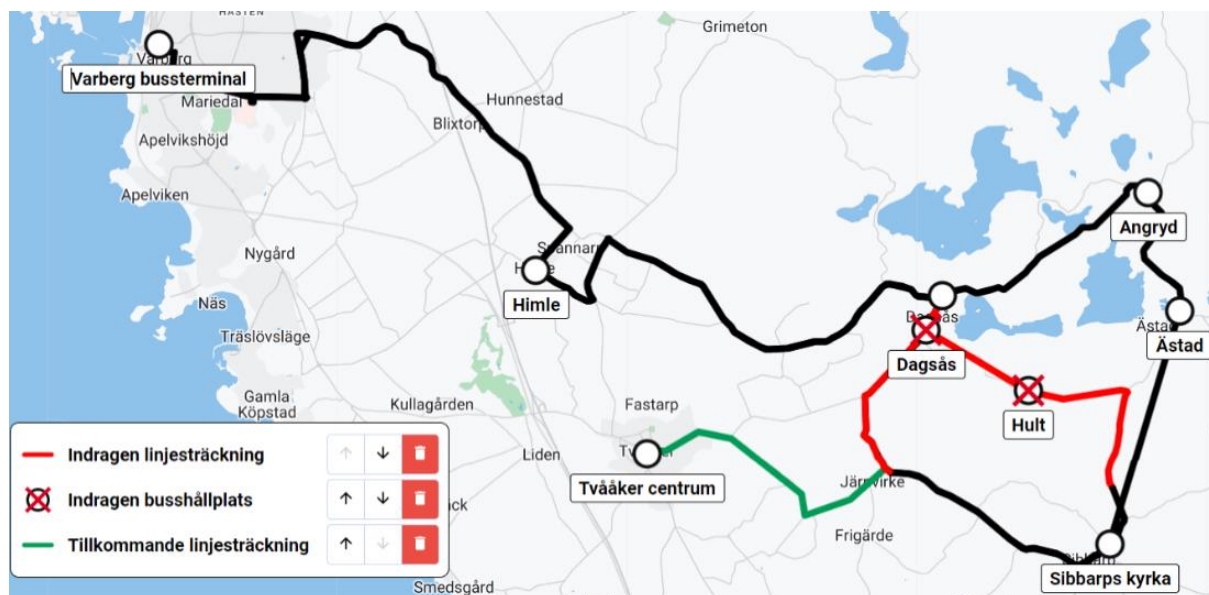
Syftet med objektet är att tillgodose delar av Varbergs serviceorters växande behov av hållbara resor. Objektet ska bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft där resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.

TRAFIKFÖRÄNDRING

- Ny förbindelse skapas mellan Tvååker och Sibbarp vidare till Ästad. Trafikobjektet innebär justerad linjesträckning samt förlängning av befintlig linje 660 till Tvååker.
- Linje 661 Varberg – Karl Gustav trafikeras idag av en dubbeltur per lördag. Turerna förlängs att starta och avslutas i Kungsäter.

Hallandstrafiken har påbörjat utredning av regionbusslinjer inom Viskadalsstråket inkluderat busslinjer till och från Kungsäter. Ett förslag som utretts innebär en ny busslinje mellan Kungsäter och Veddige, via Derome. En linje vilken kopplas till tågstationen i Veddige som då möjliggör byten till Västtåg utmed Viskadalsbanan. Linjen möjliggör även hållbara resor mellan, av kommunen utpekade, två serviceorter. Hallandstrafiken ser behov av fortsatt analys av trafikobjektet utifrån samplanering mellan kollektivtrafiken och kommunens bostads- och bebyggelseplanering för att gynna en hållbar samhällsutveckling.

KARTA



Förslag ny linjesträckning 660.

TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2026 – 2027

I följande avsnitt ges en övergripande beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2026 - 2027.

BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD TÅGTRAFIK

För att kunna nå målbilden om 30 procent marknadsandel 2030 behöver tågtrafiken fortsatt stärkas. Det finns fortsatt en stor potential att kunna attrahera nya kunder som idag nyttjar vägtrafiken utmed E6an.

2023 färdigställdes viktig järnvägsinfrastruktur i form av fyrspar mellan Lund och Arlov samt dubbelspar mellan Ängelholm och Maria. Dubbelspåret mellan Varberg och Hamra beräknas utifrån given tidplan tas i drift sommaren 2025. Efter intrimning under efterföljande höst skapas förutsättningar att 2026 växla upp och dra nytta av åtgärderna.

Till 2027 förväntas första etappen av Västlänken genom Göteborg C vara färdigställd. Detta innebär att kapacitet frigörs på befintlig säckstation i Göteborg. Västtåg mellan Varberg och Göteborg (Hallandståg) kan därmed realiseras i en förenklad form med en avgång i timmen mellan Göteborg och Varberg. Från det utbud som finns i dagsläget behövs åtta till tio ytterligare dubbelturer för att kunna erbjuda öppettider från klockan 05:00 på morgonen till sen kväll 23:00. Utvecklingen är i linje med hur tågtrafiken planeras 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".

Ett arbete med ombyggnation av bangården i Halmstad planeras till 2029–2030. Förberedande arbeten kan dessförinnan påbörjas vilket kan reducera kapaciteten på tågstationen. Med mål att frigöra kapacitet tillsammans med ett ökat resbehov planeras ett antal turer med de storregionala Öresundstågen bli genomgående utmed hela sträckan mellan Malmö och Göteborg. Insatstågen mellan Göteborg och Halmstad kopplas ihop med de insatståg som redan idag trafikerar mellan Malmö och Helsingborg. Uppskattningsvis finns 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.

Avseende Markarydsbanan ligger infrastrukturåtgärder för denna i fastställd Nationell plan. Enligt Trafikverket kommer åtgärderna genomföras under 2026 och 2027 för att kunna öppna för timestrafik med persontågstrafik till tågplan 2028.

BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD BUSSTRAFIK

Kollektivtrafikstråk. För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas där trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekar ut kollektivtrafikstråk där stråken klassificeras för att påvisa skillnader i det förväntade trafikutbudet. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida. Inriktning av trafikutbud enligt regionalt trafikförsörjningsprogram:

- Regionbuss och stadsbuss – mycket starka stråk/huvudlinjer (24 respektive 54dt/vardag)
- Regionbuss och stadsbuss – starka stråk/huvudlinjer (18 respektive 28dt/vardag)

Hela resan-perspektiv. För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken behöver den ses utifrån ett hela resan-perspektiv. Detta innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr i stället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. Västkuststråket är det högst prioriterade stråket där Västkustbanan bildar ryggraden i det hållbara resandet i Halland. För att möjliggöra hela resan med kollektivtrafiken behöver öppettiderna för tågtrafiken utmed Västkustbanan synkas med de starka stråken inom både region- och stadsbusstrafik.

STADSBUSSTRAFIK HALMSTAD - LÄNGRE BUSSAR PÅ HUVUDLINJER

Enligt Framtidsplan 2050, Halmstads kommuns översiktsplan, planerar kommunen för att kunna växa med 23 000 bostäder till 2050. Halmstads kommuns plan för transportsystemet synliggör att en förutsättning för att kunna växa enligt framtidsplanen är att en ökad andel människor går, cyklar eller åker kollektivt. Regionens mål är att öka kollektivtrafikens marknadsandel till 30 procent år 2030. För att omhänderta befolkningsökningen och nå målet om en ökad marknadsandel behöver dagens stadsbusslinjenät i Halmstad fortsatt utvecklas.

Resandet på huvudlinjerna inom stadsbusstrafiken i Halmstad har under en längre tid haft en väldigt god resandeutveckling. Idag uppstår under delar av trafikdygnet kapacitetsbrist genom hög beläggning ombord, framför allt på huvudlinje 3. De tillfällen då bussen har hög beläggning kan variera i tid över trafikdygnet vilket försvårar prognostisering och åtgärd i form av extra bussar vid rätt tillfällen.

En effektiv åtgärd mot kapacitetsbrist är att köra med längre och mer kapacitetsstarka bussar. Fordonslängden på dagens bussar är cirka 12 meter. Hallandstrafiken har tillsammans med Halmstad kommun, och berört trafikföretag genomfört en testkörning med ledbussar på 18 meter. Utifrån dagens förutsättningar bedöms det vara möjligt att införa mer kapacitetsstarka bussar på linje 3. Behov av mindre ombyggnation av vissa hållplatser noterades vid provkörning, exempelvis vid hållplats Hallarna. Hallandstrafiken behöver tillsammans med kommunen därmed säkerställa kollektivtrafikens framkomlighet för ledbussar om 18 meter längs linje 3.

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 växa. Kungsbacka är en kommun med många mindre tätorter som har behov av att kopplas till centrum och stationen vilket med tiden medfört kapacitetsproblem med många stående på bussarna och till viss del frånåkta resenärer.

En effektiv åtgärd mot kapacitetsbrist är att köra med längre och mer kapacitetsstarka bussar. Fordonslängden på dagens bussar är cirka 15 meter. Hallandstrafiken har tillsammans med Västtrafik och berört trafikföretag 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 flöden inte kan byggas bort genom att öka kapaciteten för biltrafiken, då det 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, val av andra tidpunkter för resan eller andra färdvägar. Genom att skapa förutsättningar för ett mycket attraktivt alternativ till bil ges också förutsättningar för trafiksystemet att hantera fler resenärer. Detta är en grund för att biltrafikens ökning ska begränsas trots att antalet invånare ökar. Samtidigt medför varje överflyttning från bil till buss att trafiksystemet avlastas.

REGIONBUSSTRAFIK HALMSTAD - LINJE 330 HARPLINGE - HALMSTAD C

I december 2022 genomfördes en förändring av linjerna 330 och 350 vilket beskrivs under "Objekt 3 - Omfördelning Halmstad" i Kollektivtrafikplan 2023. Förändringen som gjordes var, och beskrevs som ett första steg, då linje 350 även fortsatt förser Harplinge med kollektivtrafik på kvällar och helger, även efter genomförd förändring. Att linje 350 trafikerar sträckan till och från Harplinge på sin väg vidare mot Haverdal, Steninge och Falkenberg medför både en ökad restidskvot för linje 350 samt ett otydligt upplägg för resenärer som reser till och från Harplinge. Ett enkelt och tydligt linjenät till och från Harplinge samt en rak och gen körväg för linje 350 även på kvällar och helger är därför ett önskvärt steg två i utveckling av linje 330.

STADSBUSSTRAFIK VARBERG - BEHOV AV FORTSATT UTVECKLING

En förutsättning för att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik är samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand. Inom Kollektivtrafikplan 2024, vilken beslutades 7 september 2023, fastställdes ny körväg för stadsbusslinje 1 i Träslövsläge (trafikobjekt 7). Eventuella åtgärder härlett till genomförd förändring hanteras i dialog med Varbergs kommun.

Huvudlinje 2 erbjuder resor till centrum varje kvart under högtrafik och varje halvtimme under lågtrafik. Cirka en kilometer från linjens ändhållplats Trönninge ligger området Pilgläntan med den nybyggda hållplatsen Pilgatan i sin direkta närhet. Området har idag runt 500 boenden och är i ett expansivt skede. Vid hållplats Pilgatan erbjuds idag ett enklare turutbud på 5 dubbelturer under vardagar med regionbusstrafik. God tillgänglighet till kollektivtrafiken och hög standard på våra hållplatser är viktiga förutsättningar i skapandet av en attraktiv kollektivtrafik. Förlängningen av linje 2 förutsätter fortsatt samplanering där investeringar i väginfrastrukturen inkluderat nya hållplatser kan komma att krävas. När ny tågstation med tillhörande busshållplatser står klart, kan det tillsammans med god framkomlighet finnas möjlighet till förlängning av linje 2 till hållplats Pilgatan.

INFRASTRUKTUR

De angivna målen för tillgänglighetsanpassning, vilka beskrivs i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet, kvarstår och ansträngningarna för att nå dessa mål fortsätter genom en effektiv samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Hallandstrafiken. Dessutom ägnar Hallandstrafiken sig åt kontinuerligt utbyte och uppgradering av hållplatsutrustningen, inklusive väderskydd. Innan varje betydande ombyggnad genomförs en noggrann analys där nedan frågor tas i beaktan.

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

En fullständig lista över de återstående hållplatslägen som ännu inte har byggts om finns presenterad i bilaga 2.

Återstående antal hållplatslägen att bygga om till 2025 (inventerat senhösten 2023)

	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Kungsbacka	Laholm	Varberg	Totalt
Statligt vägnät	23	17	5	42	3	16	106
Kommunalt vägnät	21	90	2	29	14	46	202
Enskilt vägnät	14	6	0	29	0	7	56
Summa/kommun	58	113	7	100	17	69	364

5. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

FÄRDTJÄNST, SJUKRESOR OCH SKOLSKJUTS MED PERSONBIL

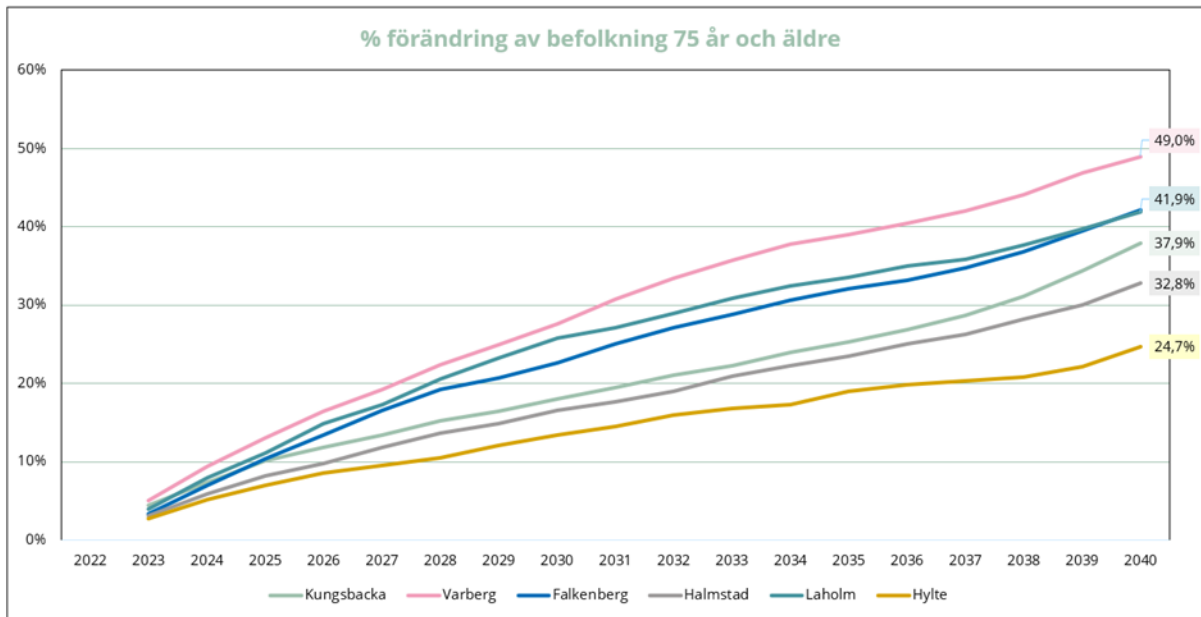
Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls resenärer efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Uppdraget innebär i stort att upphandla, planera och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade trafikföretag och intressenter. Hallandstrafiken utför även uppdrag genom att tillhandahålla en beställningscentral för färdtjänsten i Laholm, Halmstad, Hylte, Falkenberg och Varbergs kommun och för sjukresor i hela Halland. Hallandstrafiken är från och med den 1 mars 2023 även myndighetsutövare enligt lagen om färdtjänst och riksfärdtjänst för samtliga kommuner i Halland, förutom Kungsbacka kommun. Den särskilda kollektivtrafiken ska på så vis ge synergier som annars hade varit svårt att uppnå om uppdragen hanterats var för sig. Både genom synergier inom den särskilda kollektivtrafiken och med den allmänna kollektivtrafiken.

Serviceresor utför primärt uppdrag för den särskilda kollektivtrafiken men även en mindre andel för den allmänna kollektivtrafiken som är öppen för alla genom Närtrafik och Beställningstrafik. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan. Den sociala och ekonomiska hållbarheten i dessa transporter är av stor vikt, därav ett starkt fokus på trygga, säkra och kostnadseffektiva resor.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

BEFOLKNINGSPROGNOS

Hallandstrafiken ser att den demografiska utvecklingen i Halland, vilket återspeglas i hela landet, innebär en ökande andel äldre personer i samhället som kommer 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, ett behov som kommer vara svårt att tillmötesgå med anledning av att det råder brist på serviceresoförare samt att kommunernas budget för serviceresor är ansträngd. För att möta ökad efterfrågan på serviceresor behöver Hallandstrafiken hitta vägar för att ytterligare effektivisera och samplanera resenärer i högre grad än tidigare. Grafen nedan visar en prognos över den procentuella ökningen av andelen 75 år och äldre fram till 2040, per kommun.



FÖRARBRIST

Det råder förarbrist inom Serviceresor. Denna utmaning ses i hela Sverige och det är ett ämne som lyfts i branschrådet Svensk Kollektivtrafik som söker samverkan med berörda myndigheter för att hitta nya vägar att locka fler till yrket. Även om ökade kostnader för förare och fordon kan accepteras är det en utmaning att få förare till yrket inom ramen för trafikavtalen.

KOSTNADSUTVECKLING

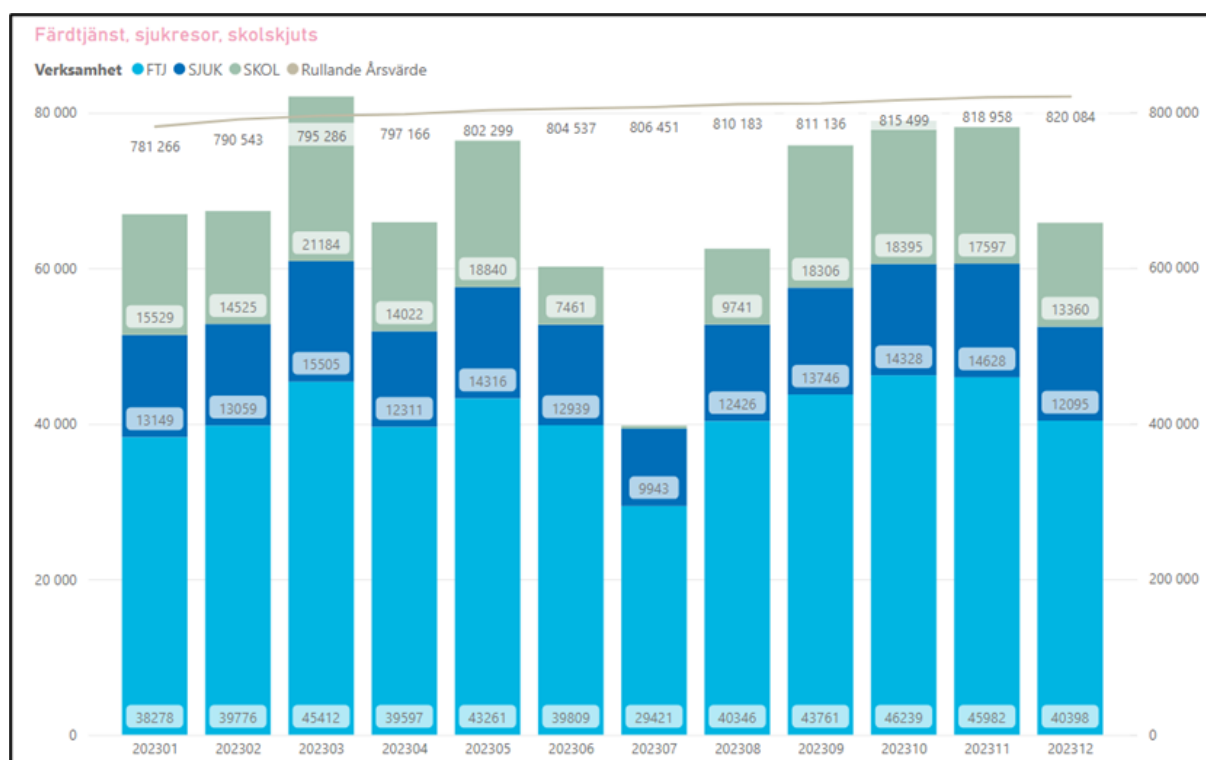
Kostnadsutvecklingen inom Serviceresor påverkas främst av tre faktorer, dels anbudspriserna vid upphandling av trafik, dels indexering av trafikavtalen vilket är starkt påverkat av uppgångar och nedgångar av drivmedel och löner, samt resandeutvecklingen. Under 2022 och 2023 är det främst indexering av trafikavtalen som bidragit till kraftigt ökade kostnader för Hallandstrafikens uppdragsgivare och kostnadsbärare. Indexeringen är även den faktor Hallandstrafiken inte kan råda över då ersättningen till trafikföretagen ska återspegla trafikföretagens omkostnader för att bedriva trafik och erbjuda förare kollektivavtalsliknande villkor. Den del av kostnadsutvecklingen som Hallandstrafiken har möjlighet att påverka är vilken affärsmodell som tillämpas vid upphandling av nya trafikavtal. Nuvarande avtal som trädde i kraft i juli 2023 har haft avsedd effekt på kostnadsbilden för serviceresor och upphandlingseffekten i hela Halland är cirka -10 procent. Resandeutvecklingen inom serviceresor är en faktor som har en direkt påverkan på kostnaden för Hallandstrafikens uppdragsgivare. Mot bakgrund till en åldrande befolkning ser vi att resandet kommer öka ytterligare i framtiden och därmed driva kostnader ytterligare.

MÅL OCH MÅLUPPFYLLNAD

RESANDEUTVECKLING

2023 har inom särskild kollektivtrafik har varit präglad av återhämtning efter pandemin och behovet och önskan om att delta i sociala aktiviteter har varit stort.

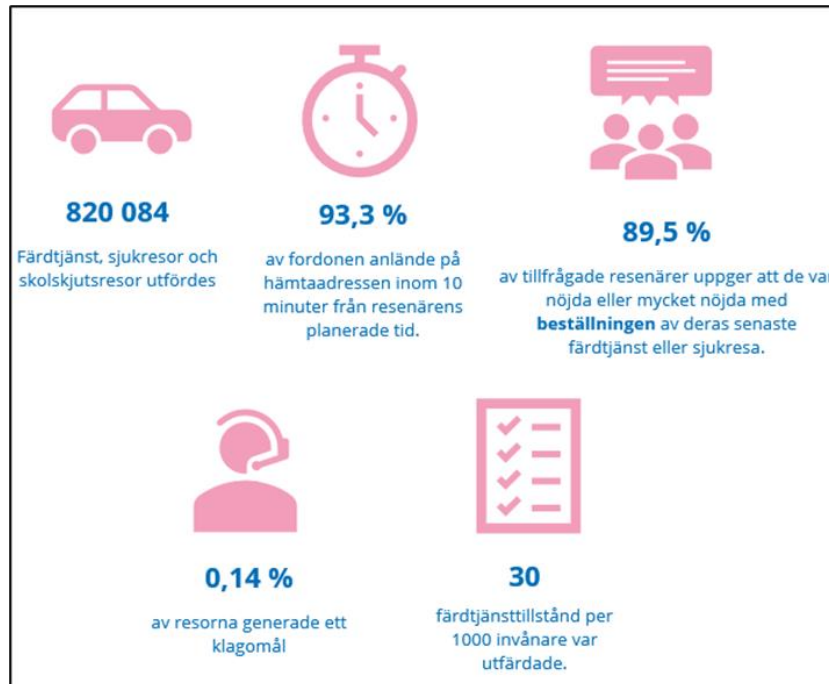
Under 2023 utfördes cirka 820 000 resor vilket är cirka 7 procent fler resor än 2022. Grafen nedan visar det rullande årsvärdet som ökar stadigt under hela 2023. Dock finns stora variationer mellan de olika verksamheterna; sjukresor och skolresor har under året legat på en konstant nivå med mycket liten eller ingen resandeökning, vad som driver resandeutvecklingen inom Serviceresor är färdtjänst och då fritidsresor. Detta återspeglas även i samtalsstatistiken till Hallandstrafikens beställningscentral; Under 2023 togs det emot 520 000 samtal, 8 procent fler jämfört med 2022. Detta har stundtals medfört stora utmaningar för beställningscentralen; dels svårigheter med att bemanna beställningscentralen för att stämma överens med resandeutvecklingen dels längre väntetider än normalt.



Graf: Resandeutveckling Serviceresor 2023 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)

Med anledning av resandeutvecklingen under 2023 ser vi ett fortsatt stort behov av nära dialog med våra uppdragsgivare för att gemensamt kartlägga kostnadsdrivande faktorer och tillsammans hitta kostnadseffektiva och hållbara lösningar som möter framtida behov av serviceresor. Hallandstrafiken har under 2023 utfört fler Serviceresor än någonsin.

LEVERANSKVALITÉ



Punktligheten för hela 2023 landar på 93,3 procent vilket är under Hallandstrafikens ambition om 95 procent. Detta nyckeltal är delvis påverkat av det nya trafikavtal som trädde i kraft 1 juli 2023. Trafikföretagen har inte från avtalsstart fullt ut levererat avtalade resurser vilket i kombination med ökat resande har inneburit att önskad punktlighet inte alltid har uppnåtts.

Antal klagomål ligger under 2023 på 0,14 procent för samtliga serviceresor och arten av klagomålen handlar till stor del om brister i grundläggande service.

Nöjdheten med beställningen av färdtjänst och sjukresor visar att 9 av 10 är nöjda eller mycket nöjda vilket är ett mycket gott betyg. Resultatet är en minskning från föregående år och återspeglar det ansträngda läge som rått under året med kraftigt ökat resande och begränsat med förare och fordon. Att vissa är missnöjda med beställningen är kopplat till långa väntetider för att komma fram till beställningscentralen samt längre väntetider på en bil vid bokning av NU-resor.

VERKSAMHETSUTVECKLING – VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2025–2027

HANDLÄGGNING

1 mars 2023 skedde övergången för färdtjänstavdelningen från Förvaltningen ADH, till Hallandstrafikens förvaltning. Övergången innebär att vi nu samlar alla delar som berör färdtjänst i en och samma förvaltning, vilket ses som en fördel för fortsatt bra utveckling och samarbete.

Under 2024 planerar Hallandstrafiken att genomföra en översyn av nuvarande regelverk för färdtjänst och riksfärdtjänst. Detta med bakgrund mot att nuvarande regelverk fastställdes 2017 och att domar som har släppt sedan dess ändrar tillämpningen av regelverket. Översynen sker genom dialog med samtliga kommuner och tidplanen är att ett nytt regelverk ska kunna träda i kraft under 2025.

BESTÄLLNINGSCENTRAL

Beställningscentralen har under 2023 stundtals haft mycket hög arbetsbelastning och väntetiden för att få komma fram till en beställningsmottagare har varit längre än normalt. Detta har lett till att vårdpersonal som bokar sjukresor till och från vårdinrättningar har behövt avsätta långa stunder i telefonkö för att boka patienternas resor. För att minska köerna in till beställningscentralen och frigöra tid för vårdpersonal har en utbildningsinsats pågått under 2023 där personal från Hallandstrafiken har utbildat vårdpersonal i de digitala bokningssystem som Hallandstrafiken tillhandahåller. Detta för att vårdpersonalen själva ska kunna boka sjukresor. Utbildningsinsatsen har haft avsedd effekt och andelen sjukresor som bokas via självservice har ökat kraftigt. Insatsen har även inneburit en förbättring, i form av kortare köer, för de som ringer in och vill boka en färdtjänst eller skolskjutsresa.

Beställningscentralen kommer arbeta aktivt med att öka andelen digitala bokningar inom fritidsfärdtjänst. I dagsläget är det cirka 10 procent av alla resor som bokas digitalt, målsättningen är att andelen digitala bokningar under 2024 ska nå 20 procent. Detta för att möta ett förväntat ökat resande utan att öka resursbehovet i beställningscentralen. Resenärerna förväntas även få en ökad digital kunskap och med det kommer 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 inte kan använda den digitala plattformen kvarstår möjligheten att hantera sina ärenden per telefon till kundcenter.

Ett ytterligare led inom självservice som kommer vara till stor nytta för olika verksamheter i länet är en ombudsfunktion som innebär att ett ombud kan ha översikt över flera resenärers resor till och från en specifik adress, till exempel en skola eller daglig verksamhet. Detta förväntas minska antalet samtal in till beställningscentral med frågor om tider för hämtning och lämning av resenärer. Funktionaliteten kommer sjösättas i ett pilotprojekt under 2024 för att under 2025 och framåt succesivt rullas ut i samtliga verksamheter som har behovet för det.

TRAFIK

Fokus under 2023 har varit etablering och trafikstart för det nya sexåriga trafikavtalet inom Serviceresor som trädde i kraft 1 juli 2023. Ett starkt fokus i detta avtal är att bibehålla dagens leveranskvalité, förbättra kostnadseffektiviteten samt högre ställda miljökrav med en stegvis upptrappning av krav om fossilfria drivmedel under avtalsperioden. Utöver detta har arbetet fortsatt med att förbättra möjligheten med digitala bokningar för resenärerna.

Implementeringen av det nya trafikavtalet och dess förutsättningar kommer vara ett fortsatt fokus under 2024. Genom analys och planering kommer trafikeringsscheman trimmas in för en så god tillgänglighet och kostnadseffektivitet som möjligt. Detta arbete kommer även sannolikt medföra en bättre punktlighet.

Hallandstrafiken har med anledning av resandeutvecklingen under 2023, med fokus på verksamhetsresor, identifierat resandemönster som kan effektiviseras och utföras mer kostnadseffektivt. Detta sker genom att resurser tillsätts för en dialog med berörda verksamheter och att en del resor planeras manuellt. Detta sätt att arbeta sker redan inom skolskjutsplaneringen inom verksamheten. Under 2024 kommer en resurs tas in för att i utvalda kommuner se om detta kan bidra till bättre kvalité och ökad kostnadseffektivitet. Om detta test blir framgångsrikt kan detta därefter införas i samtliga halländska kommuner.

Förrarekryteringen är en stor risk för möjligheterna att utföra trafiken både inom buss- och serviceresor. Det handlar inte bara om rätt antal förare utan även lämpliga förare för serviceyrket. Inom buss har ett branschråd startats för att genom samverkan med berörda aktörer på regional nivå se vad som kan göras bättre för att öka kompetensförsörjningen. Hallandstrafiken avser att inom utblicken för kommande kollektivtrafikplan bjuda in berörda parter för samverkan för att tillsammans hitta vägar som leder fler till att söka arbete som servicereseförare.

SKOLSKJUTS MED BUSS

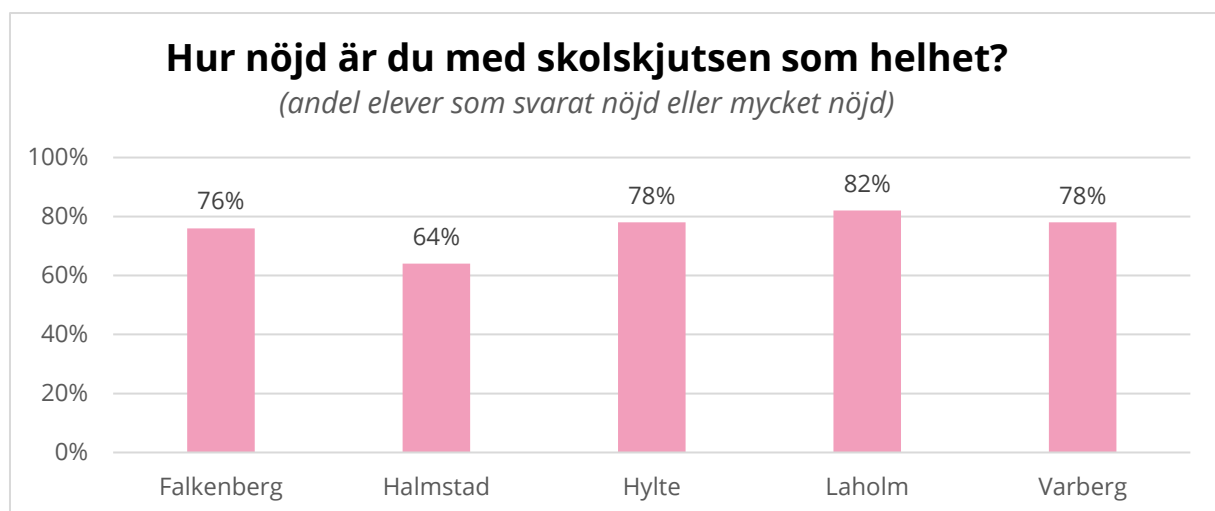
Enligt skollagen (2010:800) är Sveriges kommuner skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskoleelever till den skola där kommunen placerar eleven och under vissa omständigheter även till skolor där eleven gjort ett eget val. Myndighetsutövningen, det vill säga beslut om vem som har rätt till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

Genom samordning av kompetens och resurser är Hallandstrafikens mål att kunna 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 och tar vara på samhällets resurser på bästa sätt.

MÅLUPPFYLLNAD

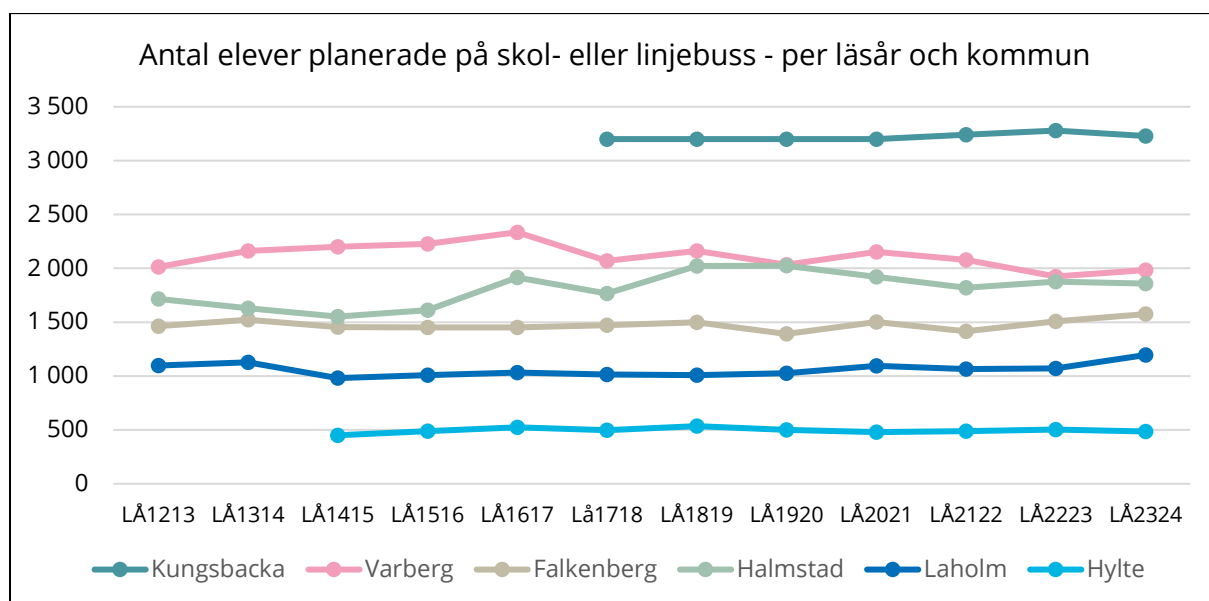
NÖJDHETSUNDERSÖKNING (SKOLSKJUTSBARO)

Som ett led i Hallandstrafikens uppföljning av leveranskvaliteten genomförs på månadsbasis en kundnöjdhetsundersökning bland eleverna i Halland, mellan årskurs F–9, som åker skolskjuts med buss. Resultatet under perioden 2021–2023 visar att majoriteten av eleverna är nöjda eller mycket nöjda med skolskjutsen som helhet. Nöjdheten är högst hos de yngsta eleverna vilket kan härledas till det faktum att äldre elever sannolikt hade fördragit annat färdmedel till och från skolan.



ELEVUNDERLAG

Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar på upphandlad skolbuss, personbil (taxi) och allmän kollektivtrafik var läsåret 22/23 uppskattningsvis 10 000 elever. Antalet skolskjutsberättigade elever ökar inom Region Halland och främst gäller det elever som har behov av att åka personbil (taxi) till olika former av särskola och stödenheter. Denna trend förväntas fortsätta då majoriteten av samtliga kommuner signalerar att fler enheter kommer öppna där skolskjuts med personbil kommer krävas.



VERKSAMHETSUTVECKLING

Under 2024 kommer ett fortsatt fokus vara att integrera olika typer av system för att öka den administrativa effektiviteten. Allt från handläggning (kommunen) till planering (Hallandstrafiken) samt information för berörda elever, skolor och trafikföretag. Utöver detta kommer även Hallandstrafiken analysera möjligheter till att erbjuda elever och vårdnadshavare bättre information när det gäller exempelvis möjligheten att se vart skolbussen är på en karta.

LÅNGSIKTIG PLAN FÖR TIDABELLSKIFTEN

Tidtabellsskiftet är en naturlig del av kollektivtrafiken och återkommer varje år, under vanligtvis tre tillfällen. Det största skiftet sker i december och detta gäller i hela Sverige där Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet enligt årlig fastställd järnvägsnätsbeskrivning (JNB) följer EU-standard. Skiftet i december har under en längre tid utgjort det stora skiftet när det gäller trafikförändringar. Tidtabellsskiftena under sommaren genomförs främst för att anpassa utbudet efter ett förändrat resbehov jämfört med resterande del av året. I Halland minskar generellt



omfattningen av regiontrafik på sommaren härlett till minskat arbets- och skolresande samtidigt som stadsbusstrafiken i viss mån ökar härlett till ett ökat fritidsresande.

Utifrån att trafikutbudet skiljer sig åt under sommartidtabellen mot resterande delar 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 ta kontakt med Hallandstrafiken i god tid. Kostnaden för denna trafik kommer regleras likt tillköp och faktureras kommunen.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:
2024	Måndag 17 juni	Måndag 19 augusti
2025	Måndag 16 juni	Måndag 18 augusti
2026	Måndag 15 juni	Måndag 17 augusti
2027	Måndag 14 juni	Måndag 16 augusti

STADSBUSSTRAFIK

Linjenummer	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.produktion	% av tot tim.prod uktion	Medelhastighet	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	3 129 593	59,7%	152 391	59,5%	20,5	3 925 909	243 970	6,2%	66,5%	896	612	443
1	Laholm stadstrafik	164 764	3,1%	6 760	2,6%	24,4	91 088				106	70	66
1-14	Falkenberg stadstrafik	563 566	10,7%	26 844	10,5%	21,0	488 164	27 151	5,6%	8,3%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	933 486	17,8%	46 831	18,3%	19,9	757 262	61 889	8,2%	12,8%	300	147	143
1-4	Kungälv stadstrafik	452 300	8,6%	23 175	9,1%	19,5	639 585	147 105	23,0%	10,8%	230	105	91
	Summa	5 243 709		256 002		21,07	5 902 008	480 116			1 805	1 064	836

TÅGTRAFIK

Linjenr	Linjesträckning	Produktion tågkm	% av tot produkt km	Tim.produktion	% av tot tim.prod uktion	Medelhastighet	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	212 437	5,9%	2 891	7,0%	73	142 912	-	-	1,9%	5	4	4
Västtågen	Varberg-Borås	165 823	4,6%	2 635	6,4%	63	126 210	-	-	1,7%	11	6	5
Öresundståg	Malmö-Halland-Göteborg	2 736 000	76,6%	29 500	71,5%	93	4 750 000	-	-	62,1%	30,5	19	17
Västtågen	Varberg - Göteborg	109 711	3,1%	1 111	2,7%	99	225 274	-	-	2,9%	4	0	0
Pågatåg	Halmstad-Helsingborg	81 375	2,3%	1 004	2,4%	81	54 211	-	-	0,7%	7	0	0
Västtågen	Kungälv-Göteborg	268 325	7,5%	4 101	9,9%	65	2 349 552	-	-	30,7%	60	38	34
	Summa	3 573 671		41 242		79	7 648 159				118	67	60

RESANDEUTVECKLING PER TRAFIKSLAG 2010 - 2023

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

STADSBUSSTRAFIK

	Halmstad stadbus	Falkenberg stadbus	Varberg stadbus	Kungsbacka stadbus	Laholm stadbus	Total
2010	3 608 012	277 060	302 461	223 007		4 410 539
2011	3 867 698	337 667	312 937	225 891		4 744 192
2012	3 823 498	408 035	314 518	250 348		4 796 399
2013	3 508 268	449 495	319 098	257 909		4 534 770
2014	3 603 007	464 687	379 438	256 326		4 703 457
2015	3 751 782	496 784	400 538	308 119		4 957 223
2016	3 971 106	550 804	545 906	412 155		5 479 971
2017	4 134 216	544 739	639 606	476 706		5 795 267
2018	4 307 240	552 544	799 487	523 390		6 182 661
2019	4 254 489	549 999	851 942	534 696		6 191 126
2020	2 386 709	321 423	507 368	239 299		3 454 800
2021	2 275 597	300 037	461 220	285 486		3 322 341
2022	3 618 246	473 003	724 730	629 990	86 308	5 532 278
2023	3 943 961	595 591	764 583	665 234	91 088	6 060 457

TÅGTRAFIK

	Öresundståg	Västtågen Kungsbackapendeln	Västtågen Varberg - Borås	Krösätåg	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	2 439 033	79 619	140 151	102 105	219 663
2023	4 512 000	2 603 659	162 663	142 912	78 456	267 081

BILAGA 2: INFRASTRUKTUR 2023

ÅTERSTÅENDE HÅLLPLATSLÄGEN FÖR TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING

Uppdaterad senhösten 2023. 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 Altona A

Laholm Blåkulla A*

Laholm Blåkulla B

Laholm bussterminal B

Laholm bussterminal C

Laholm bussterminal D

Laholm bussterminal E

Laholm Glänninge vårdcentral A*

Laholm Grönkulla B

Laholm Industrigatan A

Laholm Industrigatan B

Laholm Repslagaregatan A

Laholm Repslagaregatan B

Laholm Sologatan B

På enskild väg:

Inget att bygga om

HALMSTAD

På Trafikverkets väg:

Getingeskolan A	Sennan A
Getingeskolan B	Sennan B
Haverdalsbro A *	Skipås A
Kvibille A	Trönninge A
Kvibille B	Åled Kullavägen A
Nissaström A	Åled Kullavägen B
Nissaström B	Åled A
Oskarström Bronsgatan A	Åled B
Oskarström Bronsgatan B	

På kommunal väg:

Frösakull A	Halmstad Giganten A
Frösakull B	Halmstad Giganten B
Frösakull Campingstigen A	Halmstad Grönevångs torg A
Frösakull Campingstigen B	Halmstad Grönevångs torg B
Frösakull Erik Staels väg A	Halmstad Grönevångsvägen A
Frösakull Erik Staels väg B	Halmstad Grönevångsvägen B
Frösakull Villavägen A	Halmstad Jesperslundsvägen A
Frösakull Villavägen B	Halmstad Järnvägsgatan A
Görvik A	Halmstad Järnvägsgatan B
Görvik B	Halmstad Kardvägen A
Halmstad Abborrvägen A	Halmstad Kardvägen B
Halmstad Bergsgårdsvägen B	Halmstad Klackerupsgatan A
Halmstad Byvägen B	Halmstad Kolastigen A
Halmstad Bäckagårdsvägen C	Halmstad Kolastigen B
Halmstad Bäckagårdsvägen D	Halmstad Kvarnbacken A
Halmstad Cirkusplatsen A	Halmstad Kvarnbacken B
Halmstad Cirkusplatsen C	Halmstad Kvarnbacken C
Halmstad Flygaregatan B *	Halmstad Kärleken A
Halmstad Flygplats A	Halmstad Larsfridsvägen A
Halmstad Flygstaden A *	Halmstad Larsfridsvägen B
Halmstad Flygstaden B *	Halmstad Lasarettsvägen B *
Halmstad Fogdegatan B	Halmstad Linehed A
Halmstad Frennarpsvägen A	Halmstad Linehed B *
Halmstad Frennarpsvägen A	Halmstad Lummervägen B
Halmstad Frennarpsvägen B	Halmstad Magnus Stenbocks väg A
Halmstad Fridhemsparken A	Halmstad Noppvägen A
Halmstad Fridhemsparken B	Halmstad Noppvägen B



Halmstad Norra kyrkogården A	Halmstad Torsgatan A
Halmstad Norra kyrkogården B	Halmstad Torsgatan B
Halmstad Norra Utmarken A	Halmstad Vapnöhöjden A
Halmstad Pihlgården A	Halmstad Varpvägen A
Halmstad Pihlgården B	Halmstad Varpvägen B
Halmstad Pumpvägen A	Halmstad Väktarevägen A
Halmstad Skyttevägen A	Halmstad Väktarevägen B
Halmstad Slottsjordsskolan A	Halmstad Åttingsstigen A *
Halmstad Slottsjordsskolan B	Halmstad Åttingsstigen B *
Halmstad Slottsparken B	Halmstad Örlogsvägen A
Halmstad Sofieberg A	Halmstad Örlogsvägen B
Halmstad Sofieberg B	Halmstad Östergård A
Halmstad Stenalyckan A	Halmstad Östergård B
Halmstad Stenalyckan B	Halmstad Östergårdsskolan A
Halmstad Stenen A	Halmstad Östergårdsskolan B
Halmstad Sturegymnasiet A	Halmstad Östervägen A
Halmstad Sturegymnasiet B	Tylöback A
Halmstad Södra Andersberg A	Tylöback B
Halmstad Södra Andersberg B	

På enskild väg:

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

HYLTE

På Trafikverkets väg

- Hyltebruk Bruket A*
- Hyltebruk Bruket B*
- Rydöbruk A
- Rydöbruk B
- Unnaryd A*

På kommunal väg:

- Hyltebruk Sjukstugan A
- Hyltebruk Sjukstugan B

På enskild väg:

- Inget att bygga om

FALKENBERG

På Trafikverkets väg

Falkenberg Smedjeholm A *	Morup B
Falkenberg Smedjeholm B *	Morups Tånge A
Glommen Galtåsvägen A	Morups Tånge B
Glommen Galtåsvägen B	Olofsbo södra A
Glommen Sammels väg A *	Olofsbo södra B
Glommen Sammels väg B *	Ryssa kvarn A
Hebergs skola A	Ryssa kvarn B
Hebergs skola B	Torsåsen A *
Köinge A	Torsåsen B
Köinge B	Vessigebro Stationsgatan B.*
Morup A	

På kommunal väg:

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

På enskild väg:

Fegen A	Skogstorpsskolan A
Långås A	Slöinge Göteborgsvägen A
Långås B	Slöinge Göteborgsvägen B
Skogstorp Humlevägen A	Ullared Apelskolan A
Skogstorp Humlevägen B	Ätran A
Skogstorp Hyacintvägen B *	Ätran Stationsvägen A
Skogstorp Prästkragevägen A	Ätran Stationsvägen B
Skogstorp Prästkragevägen B	Ätranskolan A

VARBERG

På Trafikverkets väg:

Bua Pingstkyrkan A	Ringhals A
Bua Pingstkyrkan B	Ringhals B
Bua skola A	Tvååker Grusvägen A
Bua skola B	Tvååker Grusvägen B
Lillebacka A	Tvååker Munkagårdsgymnasiet A *
Lillebacka B	Tvååker Munkagårdsgymnasiet B *
Limabacka Brandstation A	Väröbacka A
Limabacka Brandstation B	Väröbacka B *

På kommunal väg:

Jonstaka A *	Varberg Bolmen B
Jonstaka B *	Varberg Breared A
Kuragård, A	Varberg Breared B
Kuragård, B	Varberg Brunnsberg södra A
Lindbergs skola, A *	Varberg Brunnsberg södra B
Strandbackavägen A	Varberg Håstens torg A
Träslövsläge Fiskebåtsvägen A	Varberg Håstens torg B
Träslövsläge Fiskebåtsvägen B	Varberg Håstensskolan A
Träslövsläge Jungmansvägen C	Varberg Håstensskolan B
Träslövsläge Jungmansvägen D	Varberg Karlbergsvägen A
Träslövsläge Hajvägen A	Varberg Karlbergsvägen B
Träslövsläge Pilagårdsvägen A	Varberg Lassabacka norra B *
Träslövsläge Pilagårdsvägen B	Varberg Lassabacka södra A
Träslövsläge Relingvägen A	Varberg Lindbergsvägen A *
Träslövsläge Relingvägen B	Varberg Lindbergsvägen B *
Träslövsläge Segelvägen A	Varberg Peder Skrivares skola A
Träslövsläge Segelvägen B	Varberg Peder Skrivares skola B
Träslövsläge Skepparevägen A	Varberg Peder Skrivares skola C
Träslövsläge Skepparevägen B	Varberg Polishuset A
Träslövsläge Tallåsen A	Varberg Polishuset B
Träslövsläge Tallåsen B	Varberg S:t Jörgens kapell A
Varberg Birger Svenssons väg A	Varberg S:t Jörgens kapell B
Varberg Birger Svenssons väg B	Varberg Sjukhuset A *
Varberg Bolmen A	

På enskild väg:

Ringhals, Vakten A	Träslövsläge Storgatan A
Ringhals, Vakten B	Träslövsläge Storgatan B
Ringhals, Vakten C	Träslövsläge Älvägen A
Ringhals, Vakten D	Träslövsläge Älvägen B
Ringhals, Vakten E	Varberg Kurorten Apelviken A
Ringhals, Vakten F	

KUNGSBACKA

På Trafikverkets väg

Anneberg station A	Presseskolan A
Bedagårdens äldreboende A	Presseskolan B
Bedagårdens äldreboende B	Stenstugan A
Fjärås centrum B	Stenstugan B
Fjärås station D	Tallbacken A
Fjärås station E	Tallbacken B
Forsbäck övre A	Vallda kyrka A
Forsbäck övre B	Vallda kyrka B
Hjälms bro A	Vickan A
Hjälms bro B	Vickan B
Karsegården A	Ängsvägen A
Karsegården B	Ängsvägen B
Kobbavik A	
Kobbavik B	
Kullavik centrum B	
Kullavik A	
Kullavik B	
Kullaviksvägen A	
Kullaviksvägen B	
Leksandsgården A *	
Leksandsgården B *	
Onsala kyrka A *	
Onsala kyrka B *	
Onsala kyrka C *	

På kommunal väg:

Kungsbacka Basunvägen A	Kungsbacka station A
Kungsbacka Basunvägen B	Kungsbacka station B
Kungsbacka Bengtsgårdsgatan B	Kungsbacka station C
Kungsbacka Fors A	Kungsbacka station D
Kungsbacka Gårdskulla A	Kungsbacka station E
Kungsbacka Gårdskulla B *	Kungsbacka station F
Kungsbacka Hede station A	Kungsbacka station G
Kungsbacka Hede station B *	Kungsbacka station H
Kungsbacka Hede station C *	Kungsbacka station J
Kungsbacka Hedebrovägen A *	Kungsbacka station K
Kungsbacka Hedebrovägen B *	Kungsbacka station L
Kungsbacka Kungsmässan A	Kungsbacka station M
Kungsbacka Basunvägen A	Kungsbacka Stora Bäcksleden A
Kungsbacka Basunvägen B	Kungsbacka Stora Bäcksleden B *
Kungsbacka Bengtsgårdsgatan B	Kungsbacka Tölö kyrka C *
Kungsbacka Smeagatan A	Kungsbacka Varlaskolan C *

På enskild väg:

Fjärås Bräckaskolan A *	Gottskär A
Fjärås Bräckaskolan B *	Gällingskolan A
Fjärås Bräckaskolan C *	Kullaviks hamn A
Fjärås Bräckaskolan D *	Toråsskolan A
Fjärås Bräckaskolan E *	Toråsskolan B
Fjärås Bräckaskolan F *	Toråsskolan C
Fjärås Smedingeskolan A	Toråsskolan D
Fjärås Smedingeskolan B	Åsaskolan A *
Fjärås Smedingeskolan C	Åsaskolan B *
Fjärås Smedingeskolan D	Åsaskolan C *
Fjärås Smedingeskolan E	Älskogsbräcka B
Fjärås Smedingeskolan F	Älvsåkers skola A
Fjärås Smedingeskolan G	Älvsåkers skola B
Fjärås Smedingeskolan H	Älvsåkers skola C
Fjärås station C	



BILAGA 3. SAMRÅDSREDVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2025

Driftnämnd kollektivtrafik beslutade 2024-03-28 att översända Kollektivtrafikplan 2025 med utblick 2026 – 2027 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2024-06-28 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

KUNGSBACKA KOMMUN

1

Sammanfattande inställning. Kungsbacka kommun ställer sig positiva till de satsningar som Kollektivtrafikplanen föreslår med tillägg att Kungsbackas betydelse i regionen som helhet upplevs underskattad samt att en långsiktig plan för stadsbusstrafiken behöver arbetas fram.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Kollektivtrafikplan 2025 med utblick 2026–2027 är pedagogiskt upplagd och tar ett helhetsgrepp över de olika delarna för att erbjuda en god kollektivtrafik. Vi undrar om man gjort någon resvaneundersökning för att få underlag till hur man ska få fler att välja kollektivtrafik framför bilen. Vår upplevelse är att invånarna hellre önskar en busslinje Onsala-Vallda-Särö-västra Göteborg så att de inte behöver åka via Kungsbacka och centrala Göteborg. I dagsläget är resetidskvoten 3 för att åka kollektivt mellan Onsala och till exempel Sahlgrenska. Ska Hallandstrafiken nå utsläppsmålet finns här en stor andel pendelresenärer som vid en rimlig resetidskvot kommer välja att åka kollektivt. De tre absolut starkaste pendelstråken i Halland finns i västra delarna, således finns störst möjlighet att uppfylla både utsläppsmålet samt reseandelsmålet. När fler ges möjlighet att välja en attraktiv kollektivtrafik stärks framkomligheten för alla trafikslag och på totalen bidrar detta till en reducerad ökningstakt av trafikflödena både lokalt och regionalt.

Under förutsättning att en undersökning gjorts och våra invånare önskar att åka med 731 och 734 i stället för en direktlinje så är Kungsbacka kommun mycket positiva till att antalet tågavgångar ökar på Kungsbacka pendeln och att fordonskapaciteten på linjerna 731 och 734 föreslås öka.

Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i kollektivtrafiksystemet där region- och stadsbussar, i möjligaste mån, anpassas till tågens ankomst och avgångar utmed Västkustbanan. När Västlänken tas i bruk skapas det plats för fler tåg och de nya stationerna i Haga och Korsvägen möjliggör nya resvägar i Göteborg. Ökad framkomlighet och prioritet för busstrafiken är viktigt för att säkerställa byten mellan bussar och tåg i Kungsbacka. Västra Götalands Målbild för kollektivtrafiken (Målbild Koll2035) synliggör att de centrala delarna av Göteborg redan idag är överbelastade och inte kan ta emot fler fordon och att kollektivtrafikkostymen börjar bli för trång. Av denna anledning krävs fortsatta satsningar på en mer kapacitetsstark kollektivtrafik.

En utredning om framtidens kollektivtrafik utmed stråk 158 har genomförts av Region Halland, Västra Götalandsregionen, Hallandstrafiken och Västtrafik. Inom utredningen har samverkan och dialog skett med Kungsbacka, Göteborgs Stad, Mölndal, Göteborgsregionen och Trafikverket. I slutsatserna, för att uppnå en framtidssäkrad, hållbar och kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket, ingår att upplåta körfält åt kollektivtrafik samt förlängda hållplatser. Åtgärder på kort sikt vilka är i linje med Västra Götalands framtida ambitioner om införande av ett snabbusskoncept i form av Metrobuss, med egna körbanor och stationsliknande hållplatser.

3

Med dagens marknadsandel i hela Halland, på 16,2 procent, kvarstår en stor utmaning för att nå 30 procentsmålet till 2030 vilket inte minst stärker betydelsen av att vidmakthålla eller allra helst öka de årliga kollektivtrafiksatsningarna där de gör allra störst nytta. Synergieffekterna av ett ökat resande med kollektivtrafiken stärker också måluppfyllnaden i flera av Agenda 2030 hållbarhetsmål.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

4

Kungsbacka kommun saknar fortfarande en utvecklingsplan för stadsbusstrafiken i Kungsbacka stad, även om det befintliga systemet föreslås få ett ökat trafikutbud i det korta perspektivet. Kungsbacka kommun motiverar behovet av en utvecklingsplan utifrån de planerade satsningarna som rör Kungsbackapendeln, Hallandstågen, bostadsbyggandet i Kungsbacka, behovet av kompetensförsörjning utifrån "hela resan perspektivet" samt Hallandstrafikens samstämmighet av förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken i Kungsbacka stad.

Kommentar: Samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand är en nyckelfaktor för att en hållbar regional utveckling ska kunna bli verklighet. I det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs fyra lokala stadsbusstrafikstråk i Kungsbacka dit resurserna planeras fortsatt prioriteras. För att underlätta att kollektivtrafik- infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går hand i hand kan samplaneringsmodellen användas. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog gällande utveckling av stadsbusstrafiken i Kungsbacka.

5

Kungsbacka kommun är positiva till att Kollektivtrafikplanen tydligare uppmärksammar området mobilitetsåtgärder, ett samlingsbegrepp för fysiska och beteendepåverkande åtgärder, vilket gränsar till Kungsbacka kommuns viljeinriktning när det gäller tankar om upprättande av mobilitetsavtal med exploitörer i kommande utbyggnadsprojekt i Kungsbacka stad.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

6

Kungsbacka kommun föreslår att Hallandstrafiken initierar ett utredningsarbete kring kapacitet, effektivitet och robusthet för att delvis kunna beaktas i den kommande upphandlingsprocessen som Hallandstrafiken kommer påbörja under Kollektivtrafikplanens tidsram. Detta är en förutsättning för att kunna stärka kollektivtrafikens attraktivitet ytterligare den kommande 10-årsperioden, i den del av Halland där resandepotentialen sannolikt är allra störst, när stationerna Korsvägen och Haga öppnas för trafik. I utredningsarbetet bör även stadsbusstrafiken inrymmas för att på totalen bidra till målsättningarna om 30 procent resandearandelar, vilka är en förutsättning för att reducera framtida trafikökningar på vägarna E6/E20 och 158.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

Kungsbacka kommun tycker det är viktigt att informationen från Hallandstrafiken utvecklas och anpassas utifrån ett "hela Hallandsperspektiv". Fortfarande finns brister i informationstillgången som inte minst följer av att Kungsbacka kommun står utanför Hallandstrafikens zonindelning. I samarbetsavtalet mellan Hallandstrafiken och Västtrafik står det att man ska samarbeta och minimera olägenheterna av länsgränser gällande trafikutbudet, taxor, information, marknadsföring med mera. Det upplever inte Kungsbackas invånare att man gör.

Kommentar:

Enligt upprättat samverkansavtal mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen är parterna överens om att Västtrafiks koncept och övergripande principer, tex biljetter, priser, information och hållplatser ska gälla för kollektivtrafiken i Kungsbacka och över länsgräns. Utgångspunkten för samverkan är att länsgränsen inte ska utgöra något hinder att tillgodose resbehoven samt främja det kollektiva resandet. För att ytterligare minska priseffekterna för resor mellan Västtrafik och Hallandstrafiken, sänkte Region Halland sin del av biljettpriset med mellan tre och nio procent under 2023.

VARBERG KOMMUN

1

Trafik. Varbergs kommun kan konstatera att planen innehåller relativt få nyheter inför 2025 som berör Varberg. Kommunen välkomnar satsningen på ytterligare trafik med regionbuss i starka stråken på linjerna 615, 651 och 652. Inte minst helgsatsningarna är särskilt välkomna. Varbergs kommun ser utökning som ett steg i rätt riktning och att trafiken fortsätter utökas de kommande åren.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Trafik. Utvecklingen av Närtrafiken är positiv men 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: Förslag till Närtrafikållplatser har utgått från, av kommunen, utpekade serviceorter. Hallandstrafiken säkerställer dialog med kommunen före start av Närtrafik 2.0

3

Trafik. Förslagen på förändringarna av busstrafiken på 660 till Dagsås/Sibbarp välkomnas av Varbergs kommun. Kommundelen har idag mycket begränsad kollektivtrafik och förändringen är första steg i rätt riktning. Det behövs dock ett fortsatt utvecklingsarbete i området för att kollektivtrafiken ska vara ett verkligt alternativ för fler. Förslaget innehåller också indragningar av en del hållplatser och det är viktigt att kommunikation kommer till stånd med berörda boende i god tid innan omläggningen. Kommunen kan vara behjälplig i det arbetet.

En lärdom som finns att dra från processen kring linjeomläggningen [L1, reds.adm.] är att kommunikation och dialog behöver bli betydligt bättre än den varit tidigare. Varbergs kommun förutsätter därför att ett nytt förslag till linjedragning presenteras för allmänheten i god tid innan den genomförs. Kommunen kan vara behjälplig i det arbetet.

Kommentar: Föreslagen trafikförändring möjliggör fler turer med anslutningar från Dagsås och Sibbarp till huvudlinje 652 i Tvååker. Byten kan då ske vid ombyggd hållplats i Tvååker, en hållplats vilken är klassificerad som bytespunkt med utökad resenärsservice. Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens vilja att vara behjälplig med kommunikation i god tid innan omläggningen.

4

Trafik. På samma sätt är satsningen på helgtur på linje 661 till Kungsäter än en välkommen utökning av trafiken. Varbergs kommun har länge påpekat bristerna i trafiken i de nordöstra delarna av kommunen. Även här behövs en fortsatt utveckling av trafiken. Kommunen önskar även att Hallandstrafiken utökar samarbetet med Västtrafik för att få bussförbindelser mellan Kungsäter-Horred.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

5

Trafik. Generellt efterfrågas från Varbergs kommun ett nytänkande från Hallandstrafiken avseende trafiken på landsbygden utanför de straka[starka, reds.anm] stråken. Möjligheter med bytespunkter och att utnyttja skolbusstrafiken borde utredas.

Kommentar: Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog och samverkan gällande bytespunkter och skolbusstrafiken. Att möjliggöra för allmänheten att resa med skolbussar kan utgöra en viktig del av de grundläggande resmöjligheterna utanför kollektivtrafikstråken.

6

Trafik. Varbergs kommunen välkomnar även de satsningar som finns utökad tågtrafik både med Västtåg/Hallandståg och Öresundståg som finns i utblicken för 2026 - 2027. Det är väldigt positivt att öppnandet av Varbergstunneln tydligt märks i utbudet.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

7

Trafik. Omläggningen av busslinje 1 Träslövsläge har lett till omfattande protester från boende på orten. Förändringarna har skapat missnöje både hos boende som fått försämrad täckning av busstrafik och från boende som anser att busstrafiken stör deras närmiljö. Protesterna har lett till uppdrag att se över linjeförändringen inför trafikeringen 2025. Varbergs kommun har aktivt deltagit arbetet inför den senaste linjeomläggningen och kommer att på alla sätt bidra att tillsammans med Hallandstrafiken hitta en lösning som är bättre än den som finns idag. För Varbergs kommun är det viktigt att titta på alla möjligheter och ha en öppenhet för nya lösningar. Kommunen välkomnar de initiativ som redan tagits för att utöka trafiken till hamnen i Träslövsläge, men vill att den förnyade utredningen om trafiken tittar på ytterligare möjligheter. I arbetet med översynen behöver även tas särskild hänsyn till att gator och vägar som används i busstrafiken klarar den relativt stora belastning som stadsbusstrafiken innebär. Här är kommunen behjälplig med bland annat bullerutredningar vissa sträckor.

Kommentar: Samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand är en nyckelfaktor för att en hållbar regional utveckling ska kunna bli verklighet. Ett utredningsuppdrag pågår att, tillsammans med Varbergs kommun, ta fram förslag på alternativa lösningar som bättre tillgodoser de önskemål som framkommit avseende busstrafikering i Träslövsläge. Hallandstrafiken uppskattar kommunens involvering, inkluderat att var behjälpliga med bland annat bullerutredningar.

8

Trafik. I utblicken finns en förlängning av busslinje 2 i Trönninge till Pilgatan. Detta är något som efterfrågats länge och är en välkommen utveckling av stadsbusstrafiken. Varbergs kommun vill även att utvecklingen fortsätter med en förlängning av linje 2 till Bläshammar och Trönningenäs som tidigare diskuterats.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

9

Trafik. Varbergs kommunen vill dock uppmärksamma den dåliga passningen kvällstid mellan stadsbuss och tåg. I nuvarande tidtabell avgår bussarna från bussterminalen vid Varbergs station några minuter innan tågen från framför allt Göteborg ankommer Varbergs station. Ur ett hela-resan-perspektiv är det

otillfredsställande och hindrar full utväxling på de goda möjligheter som finns i tågtrafiken och stadsbusstrafiken. Varbergs kommun efterlyser i justering av busstiderna kvällstid så att de bättre passar tågen.

Kommentar: En viktig princip för kollektivtrafiken är att planera för hela resan genom fungerande byten mellan bussar och tåg vid bland annat Varbergs station. Stadsbusstrafikens huvudlinjer (1 och 2) 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 svårt att få till 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. I samband med att förvaltningen fått i uppdrag att tillsammans med Varbergs kommun ta fram förslag på alternativa lösningar som bättre tillgodoser de önskemål som framkommit avseende busstrafikering i Träslövsläge, har fungerande byten mellan bussar och tåg vid Varbergs station hög prioritet.

10

Trafik. Alla mål som ska följas upp i kollektivtrafikplanen är inte redovisade. Exempelvis finns uppsatta mål om att restidskvoter. Detta är en viktig indikator för att få en bild av kollektivtrafikens attraktivitet. Det framgår inte hur man arbetar för att nå dessa mål och det redovisas inget nuläge eller presenteras specifika åtgärder för att nå målen. Då kommunerna inom regionen är små och de flesta saknar en renodlad kollektivtrafikkompetens ser vi att Hallandstrafiken tar ett större ansvar och processledarskap och stötta kommunen i dessa frågor.

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.

11

Trafik. Resande data och statistik behövs för att förstå trafiksystemet bättre. Denna data måste på ett enkelt och systematiskt sätt delges kommunerna för att vi ska få ett bättre planeringsunderlag. Med bättre underlag skulle de föreslagna åtgärderna (Objekten) effektbedömmas, till exempel genom att följa upp effekterna för tidigare års satsningar. Det vore också intressant att se på om det finns någon korrelation mellan antal resor och utbud.

Kommentar: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken redovisas i bilaga 6. Hallandstrafiken är behjälplig med statistik, i olika format, utifrån önskemål.

12

Trafik. En bra och väl fungerande kollektivtrafik är en viktig förutsättning för en hållbar samhällsutveckling och för att människor ska kunna ta sig till platser där det erbjuds kultur- och fritidsaktiviteter såväl som naturområden, parker och badplatser med mera. Många unga som bor utanför centralorten har enbart tillgång till skolskjuts vilket skapar svårigheter att ta del av det stora utbud av aktiviteter som nämnden erbjuder som till exempel bibliotek, kulturskola, kulturevenemang, ungdomsgårdar, is- och simhallar, idrottshallar, och aktiviteter i föreningars regi utan tillgång till någon vuxen som skjutsar med bil.

Viktigt framåt är således att fortsatt bibehålla och utveckla kommunikationen till platser där det finns utbud av kultur- och fritidsaktiviteter. Det innebär möjlighet till kommunikation framför allt eftermiddagar, kvällar och helger.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

13

Infrastruktur. Varbergs kommun planerar att fortsatt investera cirka 2000 tkr per år under perioden 2025-2027, på 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. Varbergs kommun arbetar aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 15-20 hållplatslägen. 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

Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens ökade ambitionsnivå gällande tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter.

14

Särskild kollektivtrafik. Bedömningen gällande att kunna utforma en så säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt är positiv. Det är dock viktigt att i den samplanering som sker för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan fortsätta säkerställa en god resa mellan bostad och skola för de elever som är beviljade skolskjuts. I samband med planeringsarbetet behöver hänsyn också tas till grundskolans tider och korrigeringar där punktligheten är lägre behöver kunna ske skyndsamt under läsåret.

I utvecklingen av kollektiv- och regionsbusstrafiknätet är det önskvärt att dess utbyggnad följer utvecklingen för de nya för- och grundskolor som byggs i Varbergs kommun. Detta för att kunna fortsätta skapa synergier av skolskjuts och arbetspendling, vilket går i linje med kollektivtrafikplanens mål att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur och kollektivtrafikplanering går hand i hand

Kommentar: Synpunkterna noteras.

FALKENBERG KOMMUN

1

Falkenbergs kommun har mottagit Hallandstrafikens kollektivtrafikplan på remiss, Kollektivtrafikplan 2025 med utblick mot 2026-2027. Planen redogör på ett bra sätt för de utmaningar och tillgångar som finns i Halland samt den övergripande riktningen för utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Falkenbergs kommun är tacksamma för det goda samtal som hållits under planens framtagande och uppskattar förståelsen för kommunens utmaningar och styrkor.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Tågtrafik. Falkenbergs kommun delar Hallandstrafikens bild av att korta restider på Västkustbanan en är en förutsättning för en stor och attraktiv arbetsmarknadsregion. Falkenbergs koppling till storstadsregionerna riskerar att försämrans om nya stationslägen anläggs och ska tjänas av samma tågssystem som idag tjänar Falkenbergs station. Det kan inte nog framhållas vikten av att inte låta ett storregiontågssystem, som Öresundståget, urholkas av fler stop på mindre stationer och nya stationslägen längs Västkustbanan. Kommunen uppskattar därför att Hallandstrafiken tydliggör i planen att nya stationslägen längs med Västkustbanan kräver parallella trafiksystem för att inte göra intrång på västkustbanans attraktivitet och funktion. Falkenbergs kommun ser det också som nödvändigt att mindre, redan befintliga stationer begränsas i stop för våra viktiga storregionala tåg.

Kommentar: En tågtrafik som ska klara restidsmålen behöver vara snabb och det är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Principen om parallella tågssystem hämtas från det regionala trafikförsörjningsprogrammet vilket stöds av tågstrategiska underlag i både Västra Götaland och Skåne. Västkustbanan har högst prioritet i det halländska kollektivtrafiksystemet vilket utgör grund för Kollektivtrafikplanens förslag om fler tågavgångar.

3

Region- och stadsbusstrafik. Falkenbergs är mycket positiva till det arbete som inletts gällande en översyn av Falkenbergs stadsbussnät. En översyn av linjenätet, ny buss linje till Tröingedal 2025 och utökning av turer för linje 2 kommer bidra till en positiv utveckling av kollektivtrafiknätet i Falkenberg. Det är dock viktigt att poängtera vikten av snabba och gena kopplingar till Falkenbergs station. Även om det är viktigt att en stor yta täck av kollektivtrafiken är det av ännu större vikt att säkra en gen, effektiv och attraktiv kollektivtrafik i de starka stråken och mellan arbetsplatser och stationen. Falkenbergs kommun vill därför trycka på vikten av att öka turtätheten på redan etablerade stråk och stråk som har stor potential för arbetspendling för att möjliggöra för en förflyttning från personbil till kollektivtrafik. För framtida utveckling är det också viktigt att koppla fler busslinjer till Falkenbergs station för att resenärerna ska slippa lokala bussbyten innan de når tågstationen.

Kommentar: Förslag till utökad stadsbusstrafik i Falkenberg ska ses som ett resultat av samplanering mellan kollektivtrafiken och kommunens bostads- och bebyggelseplanering, vilket är viktigt för att gynna en hållbar samhällsutveckling. Trafikeringsstrategin för den allmänna kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda där busstrafiken är anpassad för byten till tågtrafiken utmed Västkustbanan. Här synliggörs vikten

av en snabb busstrafik med hög prioritet i gatuutrymmet vilket ger minskade restider med kollektivtrafiken.

4

Region- och stadsbusstrafik. Kollektivtrafik som binder ihop Falkenbergs tätort med kommunens utpekade serviceorter och noder lämnar mer att önska. Att fler turer kommer erbjudas under 2025 på de redan etablerade linjerna är mycket positivt. En översyn av vilka stråk som har potential att framåt bli större kollektivtrafikstråk i kombination med mobilitetskampanjer hade varit en positiv och nödvändig utveckling för att vi ska öka det hållbara resandet.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

5

Region- och stadsbusstrafik. Det pågår exploateringar och utbyggnad av både besöksmål och arbetstillfällen ute vid Vinbergsmotet vid E6:an. I samband med detta ser Falkenbergs kommun behov av att Hallandstrafiken ser över de hållplatslägen som finns i området för att säkerställa goda möjligheter till arbetspendling och resande med kollektivtrafiken till området.

Kommentar: Hallandstrafiken säkerställer att dialog upprättas med kommunen gällande översyn av berörda hållplatser.

6

Region- och stadsbusstrafik. Det finns också ett behov av en utökad turtäthet till Långås där socialförvaltningen har boendeenheter. De boendes möjligheter till arbete, studier och fritidsaktiviteter begränsas idag av turtätheten på kvällar och helger. Kollektivtrafik är extra viktigt för de invånare som lever under mer utsatta förhållanden.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

7

Region- och stadsbusstrafik. Kommunen ser också ett stort behov av att utöka turtäthet mellan Ullared och orterna Åtran, Fegen och Älvsered. Ullared är en viktig plats för service och arbete för dessa orter och det är därför viktigt att kollektivtrafiken däremellan förstärkt och därigenom tillgängliggör den service som Ullared erbjuder för invånarna i dessa orter.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

8

Region- och stadsbusstrafik. Falkenbergs kommun ser ett behov av att samarbetet med Västtrafik stärks för att möjliggöra för regionöverskridande resor mellan Falkenbergs kommun (Ullared) och Svenljunga. Det är extra viktigt att ta tillvara dessa gränsöverskridande resebehov på landsbygden för att möjliggöra nyttjande av service och arbetstillfällen i de mer rurala miljöerna.

Kommentar: Hallandstrafiken och Västtrafik ser kontinuerligt över väntetiderna för bussbyten i Älvsered. Dock ska här nämnas att både linje 360 och 560 styrs av flera andra resbehov, då främst i för resor till Borås respektive Falkenberg. Linje 560 mellan Ullared och Älvsered är anpassade för byten till linjerna 555 och 556 i Ullared för fortsatta resor till Falkenberg. De sistnämnda linjerna har flera resbehov att tillgodose, såsom öppettider på Gekås, byten till tåg av järnvägsstationen, gymnasieskolans start- respektive sluttider, samt bussbyten för vidare resa i centrala Falkenberg.

9

Turism. Inte på ett enda ställe i planen användas ordet turist eller turism, trots att den så tydligt präglar Halland. Det enda med bäring inom detta område är uppsatta indikatorer om "attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur" och "deltagande och publik på ett urval strategiska arrangemang", men det är svårt att veta vad som menas med detta. Turism uppstår på grund av underliggande reseanledningar och i Falkenberg är de främsta handel på Gekås, sol & bad och evenemang, men mångfalden är stor.

I Falkenberg räknas kommersiella övernattningar (hotel, camping, vandrarhem) till motsvarande ca 880 000 st/år. Utöver dessa tillkommer andra boendeformer (privat uthyrning m.m) som enligt Destination Falkenberg uppskattas till ungefär lika många övernattningar till. Det finns därutöver ett stort antal dagsresenärer. Dessa turismströmmar är starkt präglade av en säsongvariation där hälften av resandet sker inom några veckor på sommaren. En kollektivtrafikplan måste ta hänsyn till dessa aspekter. En ökad kommunikation mot turister om olika transportmöjligheter för att skapa incitament och uppmuntra till ett hållbart resande är en viktig pusselbit för att vi ska nå ett hållbarare samhälle. Falkenbergs kommun öppnar upp för ett samarbete i denna fråga.

Kommentar: Besöksnäringens betydelse för Halland synliggörs inom verksamheten genom upprättande av sommar- respektive vintertidtabell. Hallandstrafiken stödjer förslag om att synliggöra besöksnäringen behov av att resa hållbart tydligare inom framtida Kollektivtrafikplaner.

10

Mobilitetsåtgärder. Det är mycket positivt att Hallandstrafiken aktivt jobbar med mobilitetssatsningar och kampanjer. Falkenbergs kommun ser Hallandstrafiken som en viktig motor i frågan framför allt för de mindre kommunerna i regionen. Vi ser gärna ett stärkt samarbete mellan kommunen och Hallandstrafiken i dessa frågor för att insatserna ska nå så stor framgång som möjligt.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

11

Skolskjuts. För att få till en fungerande skolskjuts vill Falkenbergs kommun återigen poängtera vikten av att tidtabellsskiften synkas med kommunernas skolstarter. Förläggningen av de olika skolformernas läsår styrs av lagstiftning samt arbetstidsavtal vilket gör att utbildningsförvaltningen är relativt begränsad i att kunna anpassa läsårstiderna efter de tidtabellsskiften som nu ligger. Detta är en viktig fråga som behöver lyftas i dialog mellan Barn och utbildningsnämnden och Hallandstrafiken i ett forum utanför Kollektivtrafikplanen. Både kommunen och Hallandstrafiken har mycket att vinna på ett samarbete och en lösning i denna fråga.

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 utökad behov av skolresor inom den allmänna kollektivtrafiken, är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog gällande vikten av samordning av tidtabellsskiften.

12

Övrigt. Kollektivtrafikplanen kan ha en viktig funktion i att öppna upp för nya lösningar i en tid av förändring. Det kan röra sig om nya transportmedel, digitalisering, ändrade resvanor och behov. Planen skulle därför kunna skapa utrymme för att möta en sådan utveckling genom innovation som skapar nya nyttor.

Falkenbergs kommun vill åter igen lyfta vikten av att planen får en tydligare koppling mot budgetarbetet. Det är viktigt att insatser och åtgärder tidigt preciseras för att investeringar ska kunna hanteras inom ramen för det kommunala budgetarbetet.

Falkenbergs kommun ser fram emot fortsatt samverkan, samplanering och samarbete med Hallandstrafiken. Falkenbergs kommun vill vara med och bidra i utvecklingen av världens bästa kollektivtrafik - för hallänningar och samtidigt kunna växa för en hållbar framtid.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

13

Övrigt. Kommunen saknar information, utvärdering och ambitionsnivå gällande de störningar som förekommit i kollektivtrafiken, ersättningstrafik och hanteringen av detta. Det hade varit önskvärt att kollektivtrafikplanen tar upp detta och formulerar en ambition om hur utveckling inom detta område planeras och utvärderas.

Kommentar: Att kunna lita på kollektivtrafiken är helt avgörande vid val av färdmedel. Hallandstrafiken presenterar regelbundet verksamhetens prestanda utifrån utvalda indikatorer, enligt regiongemensam process för uppföljning. Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens önskemål inom upprättandet av framtida Kollektivtrafikplaner.

I övrigt noteras synpunkterna.



HALMSTAD KOMMUN

1

Halmstads kommun ställer sig positiva till förslagen till trafikförändringar och de angivna målen för tillgänglighetsanpassning av hållplatser i Kollektivtrafikplan 2025 med utblick 2026–2027, remissversion 2024-03-28 och har inget att erinra.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

HYLTE KOMMUN

1

Hylte kommun delar Hallandstrafikens analys om att det finns behov av att utöka regionbusstrafik linje 401 med en dubbeltur måndag till fredag. Därtill att regionbussarna synkas med tågtrafiken längs med västkustbanan.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

2

Hylte kommun var redan i sitt remissvar till Kollektivtrafikplan 2024 med utblick 2025–2026 positiv till Hallandstrafikens beskrivning gällande att de ser att det finns behov av att utveckla och tydliggöra närtrafiken på landsbygden. Hylte kommun välkomnar således förslaget om att utveckla närtrafiken 2.0. Det är viktigt att det blir ett attraktivt alternativ för resenären och smidigt i praktiken, vilket förslaget om att införa digital karta och lägga till möjligheten att boka via app understödjer. Hylte kommun ser dock att det finns behov av att framöver även erbjuda möjlighet att nyttja närtrafik kvällar och helger.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

3

Hylte kommun ser positivt på Hallandstrafikens arbete med mobilitetsåtgärder, då man genom olika informationsinsatser aktivt synliggör kollektivtrafiken som ett alternativ, och därigenom influerar hallänningen att välja mer hållbara alternativ.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

4

Hylte kommun vill således även framhålla vårt behov av goda kollektivtrafikförbindelser till både Falkenberg och Halmstad. Även goda bussförbindelser till Gislaved och österut är av vikt för kommuninvånarna. Dels för att underlätta för arbets- och studiependling mot närliggande kommuner i Småland, och dels för att kommunens invånare på ett smidigt sätt ska kunna åka kollektivt vidare mot exempelvis Stockholm. Även inom kommunen är det viktigt att det finns goda kollektivtrafikförbindelser mellan våra orter. Kommunen önskar ytterligare turer helger Hyltebruk - Unnaryd och att det återinrättas kollektivtrafikförbindelse till Landeryd.

Kommentar: Tidigare aviserad förlängning av vissa turer på linje 432 till Gnotecs verksamhetsområde i Hyltebruk genomförs vid tidtabellsskiftet i december 2024. Förslag hämtas från tidigare Kollektivtrafikplan, ett trafikobjekt vilket Ej realiserats härlett till neddragningar av Jönköpings Länstrafik.

I övrigt noteras synpunkterna.



5

HNJ-banan binder samman olika arbetsmarknader och för att säkra upp att den framgent kan fungera som en transportled för både godstrafik och persontrafik mellan västkusten och det småländska inlandet vill Hylte kommun återigen belysa vikten av att utveckla hela HNJ- banan, och helst att den elektrifieras.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

LAHOLM KOMMUN

1

Planerings- och exploateringsenheten saknar perspektivet på resande mellan Laholm – Våxtorp - Örskelljunga. Där saknas idag ett stråk som binder samman orterna och breddar möjligheten för arbetspendlande till och från Laholms kommun.

Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnader i det förväntade utbudet. Kollektivtrafikstråken beskrivs i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet, ett program vilket revideras vart fjärde år.

2

Framtidsplanering gällande behov av eventuella förändringar i busstrafiken med hänsyn till tågstopp i Knäred och Veinge behöver belysas för att ligga i framkant med planeringen inför öppnandet av tågtrafik 2028. Det är av stor vikt att bibehålla tydliga kopplingar till Laholms stad där kommunen har sin offentliga förvaltning, specifik kommunal service och administration. Inför kommande kollektivtrafikplan som tar sikte på 2028 krävs ett mycket större resonemang och planering i frågan.

Kommentar: När Pågatåg i timmestrafik kan erbjudas 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.

3

Hallandstrafiken lyfter möjligheter att arbeta med prova-på kampanjer, något som bedöms vara relevant för Laholms kommun. Att rikta erbjudanden till nya bostadsområden i kommunen kan möjliggöra för ett utökat resande. Det är dock viktigt att dessa insatser sker direkt vid inflytt av nya områden för att motverka att invanda resmönster ska påverka valet av trafikslag. Lämpliga områden kan exempelvis vara Kvarteret Hästen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

4

Socialnämnden har inget att tillägga men vill trycka på att kollektivtrafiken är väldigt viktig inte minst för kompetensförsörjning och för att möjliggöra inkludering av alla invånare i kommunen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

5

Kultur- och folkhälsonämnden samt samhällsbyggnadsnämndens yttrande:

- Påskynda införandet av automatiska passagerarräknare för av/på stigning på samtliga HLT bussar (För att få bättre beslutsunderlag).
- Önskemål att se om det finns möjlighet att under sommaren gå från anropsstyrd trafik till minst en förmiddagstur och en eftermiddags-tur på de orter som idag har dåligt utbud av kollektivtrafik som till exempel Hishult och Genevad.
- Justering av tidtabell för linje 225 för att minska risken att bussar möts i trånga korsningar som tex. Kustvägen med Stora Strandvägen.
- Att Hallandstrafiken (HLT) gör mobilitetsåtgärder, som att ge ut gratis prova-på-kort till boende i området Knäred och Veinge i samband med öppnandet av de nya tågstationerna.
- Att HLT verkar för att vara mer drivande i marknadsföring av busslinjer som samfinansieras av kommuner och företag som till exempel Markarydsbussen, linje 325.
- Att HLT verkar för att få till fler avgångar norrut mot Halmstad under sommaren.
- Att HLT verkar för att få till lösningar där man kan ta med sin cykel ombord i större omfattning. Idag finns olika lösningar, men resenär som tar med sig sin cykel behöver veta på förhand om det finns plats för den.
- Att Region Halland ser över möjligheten av ökad samfinansiering till cykelvägar på de orter som idag har dåligt utbud av kollektiv-trafik (Hasslöv – Östra Karup).
- Att HLT och Trafikverket prioriterar utbyggnaden av det nya Hållplatsläget vid Skottorp dvs. flytten av hållplatsläget Rosenlundsvägen till Väg 585.
- Att HLT ser över turutbudet på linje 226 i samband med utbyggnaden av Hagaplanen. Bättre koppling mot Båstad men även mot Laholm.
- Att HLT verkar för att förbättra hela resandeperspektivet det vill säga från dörr till dörr.

Kommentar: Avgångstiderna för linje 225 planeras, i möjligaste mån, så att byten fungerar mellan bussar och tåg vid de två tågstationerna i Båstad och Laholm. Dessutom ska bussar anpassas för skolornas start och sluttider, samt för byten till andra bussar vid bussterminalen i Laholm. Att konstruera en busslinje i ett utpekad starkt kollektivtrafikstråk, utifrån var bussar kan mötas ses som utmanande.

I övrigt noteras synpunkterna.

6

Synpunkter ungdomskonferens 2024:

- Tydligare information kring beställningstrafik
- Dåligt utbud med kollektivtrafik på landsbygden
- Utbudet av turer mindre bra, vill ha fler turer helger och kvällar och även senare turer på sommaren efter kl.23
- Önskemål om fler väderkurar på busshållplatser
- Regionbussar ofta försenade och inställda jmf med stadsbussar
- Hallandstrafiken-appen behöver bli bättre, med information om inställda bussar och tåg
- möjlighet bör införas för att se vart bussen befinner sig, beställa närtrafik och annan beställningstrafik.
- Hallandstrafikens resor dyrare än Skånetrafiken
- Vissa morgonturer är bussarna fulla
- Bussarna kör inte alltid efter tidtabell. De kan vara både försenade och i vissa fall för tidiga. dvs mindre bra synkning mellan buss och tåg.



- Kvällar och helger är det svårt att ta sig till/från ytterområdena (Landsbygden mm)
- Dyrare att åka med buss än tåg, måste köpa fler biljetter för att ta sig vidare.
- Fler direktbussar önskas
- Önska om grupprabatter, Busskort dygnet runt för alla ungdomar i Hall-and och Båstad
- Vill ha bussar som går till alla butiker som tex. Mellby Center.
- Vill ha bättre belysning för ökad trygghet vid stationer
- Bättre samarbete mellan olika regioner, samma pris
- Bättre kommunikation från HLT till chaufförer för att få till bättre synkning mellan tåg och buss
- Arbete med värdegrundskapande åtgärder för bättre bemötande och service.

Kommentar: Hallandstrafiken deltog på konferensen med temat "Ungas mobilitet – med fokus på kollektivtrafik". En lärarik och kunskapsbyggande dag inför framtiden.

I övrigt noteras synpunkterna.