



# Förstudie inför upphandling Trafik 2029 Kungsbacka

2026-04-27



**Styrgrupp:** Eva Lindh, verksamhetschef Trafik- och Samhällsutveckling  
Gustav Sandkvist, verksamhetschef Allmän Kollektivtrafik  
Hallandstrafiken  
Daniel Bernhardt, verksamhetschef Särskild kollektivtrafik  
Hallandstrafiken  
Martin Giöbel, verksamhetschef Upphandling och Hållbarhet  
Hege Kristiansson, avdelningschef Trafikutveckling  
Carina Örn, verksamhetsutvecklare Buss

**Projektledare:** Rut Vernersdotter

**Arbetsgrupp:** Wilhelm Häggander, trafikstrateg  
Johan Hasselqvist, trafikutvecklare allmän kollektivtrafik  
Björn Stenbäck, trafikutvecklare  
Robert Gustafsson, hållbarhetsstrateg  
Stina Alexandersson, samhällsutvecklare  
Simon Cederqvist, affärsansvarig  
Lars Lohman Olsson, trafikstrateg upphandling  
Andreas Sörthaga, fordonsstrateg

**Beslutad:** 2026-04-27 av Styrgruppen

**Bilagor:** Bilaga 1. Trafikeringsförslag per linje  
Bilaga 2. Konsekvenser skoltrafik  
Bilaga 3. Behov av infrastrukturåtgärder  
Bilaga 4. Social konsekvensanalys

**Fotografer i rapporten:** Anna Sigvardsson Högborg (sid 1, 11, 31, 43, 46, 60 och 62), arbetsgruppen (sid 3, 5, 11, 22, 23, 42, 44, 47, 58, 64, 65, 67, 72 och 75)

# Innehåll

1. Bakgrund och syfte . . . . .	5	11. Fordon och miljö . . . . .	67
2. Dagens trafik och affär . . . . .	11	12. Ytterligare medskick till upphandling. . . . .	72
3. Infrastrukturella förutsättningar . . . . .	23		
4. Marknadsanalys Kungsbacka kommun . . . . .	31		
5. Kundsynpunkter . . . . .	42		
6. Kommunens inspel . . . . .	44		
7. Beskrivning av trafikeringsförslaget . . . . .	47		
8. Konsekvenser och risker . . . . .	58		
9. Jämförelse mellan dagens linjenät och förslaget . . . . .	62		
10. Genomgång av förslagets sociala konsekvenser . . . . .	65		



216 Km. fr. H.brg

28 Km. fr. G.brg

Spår 3  
Sjka

BAGERI

BAGERI

STATIONEN

Pressbyrå

Spår 1  
Spår 4  
Erstämningstakt

# 1.

## Bakgrund och syfte

Under år 2027 kommer större delen av den allmänna trafiken inom avtalsområde Kungsbacka att handlas upp. Trafikstart planeras till juni 2029. Den trafik som ingår täcks i nuläget in av tre avtal och omfattar tätorts- och regionbusstrafik inom Kungsbacka kommun.

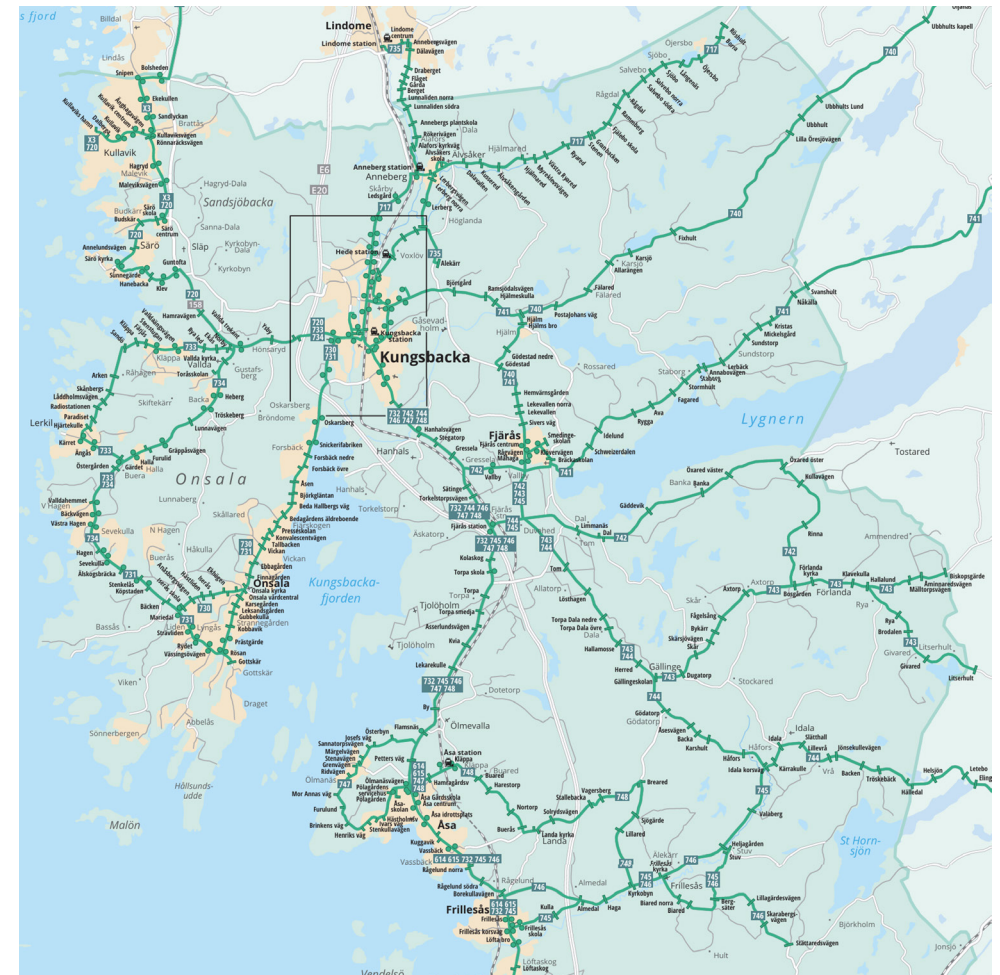
Avtalen benämns:

- Kungsbacka Tätort
- Kungsbacka Landsbygd
- Kungsbacka Onsala

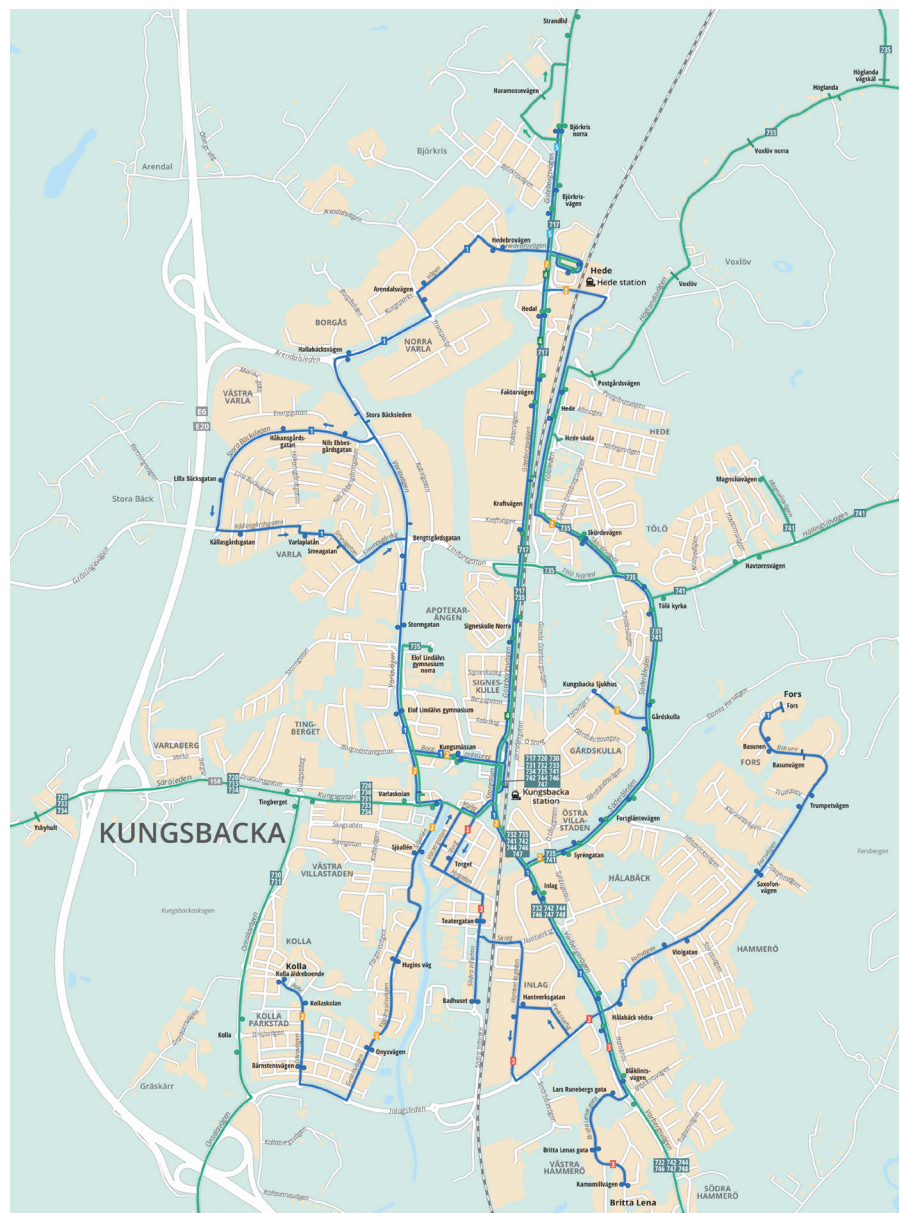
Inför upphandling genomförs en förstudie. Förstudien är gemensam för de tre nämnda avtalen. Förstudien ska tydliggöra vad som ska upphandlas, med hänsyn taget till hur det ser ut idag samt framtida planer och målsättningar som kommer att påverka kollektivtrafiken under avtalstiden.

Förutsättningarna i Kungsbacka är speciella då Kungsbacka är en halländsk kommun, men där kollektivtrafiken utförs av Västtrafik på uppdrag av Region Halland. Denna förstudie görs därför i samarbete mellan Västtrafik och Hallandstrafiken, en förvaltning inom Region Halland.

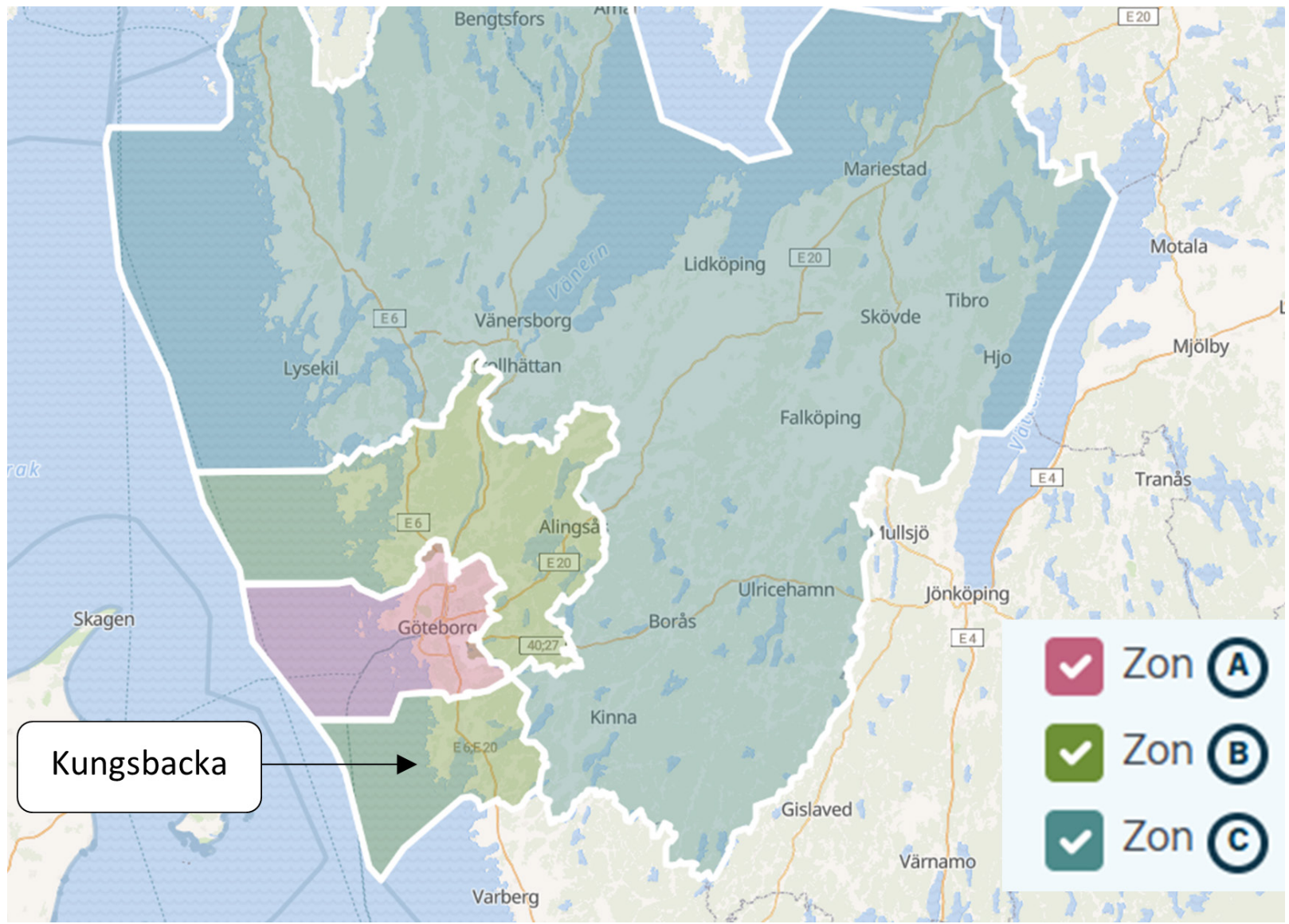
Arbetet har följt Västtrafiks process *Genomföra förstudie inför trafikupphandling*.



Karta 1. Karta över dagens linjenät.



Karta 2. Karta över dagens linjenät, Kungsbacka tätort. Stadsbusstrafiken i Kungsbacka utgörs av linje 1, 2, 3, 4 och 5 och visas med blå linjer i kartan. Gröna linjer avser regionbusslinjer.



Karta 3. Zonstruktur inom Västtrafik trafikområde. Kungsbacka ingår i zon B.

## Styrande målbilder, strategier och riktlinjer

I detta avsnitt ges en kort sammanställning av dokument som är viktiga att beakta i förstudien.

### Regionalt trafikförsörjningsprogram för Region Halland

Region Halland har ett trafikförsörjningsprogram för perioden 2021–2025, och arbete pågår med en ny version som ska gälla 2026–2030. Arbetet med det nya trafikförsörjningsprogrammet pågår parallellt med denna förstudie, men dokumentet bedöms



Figur 1. Bild från det regionala trafikförsörjningsprogrammet som visar starka stråk i Kungsbacka kommun.

till stora delar vara färdigställt och en remissversion skickades ut i oktober 2025.

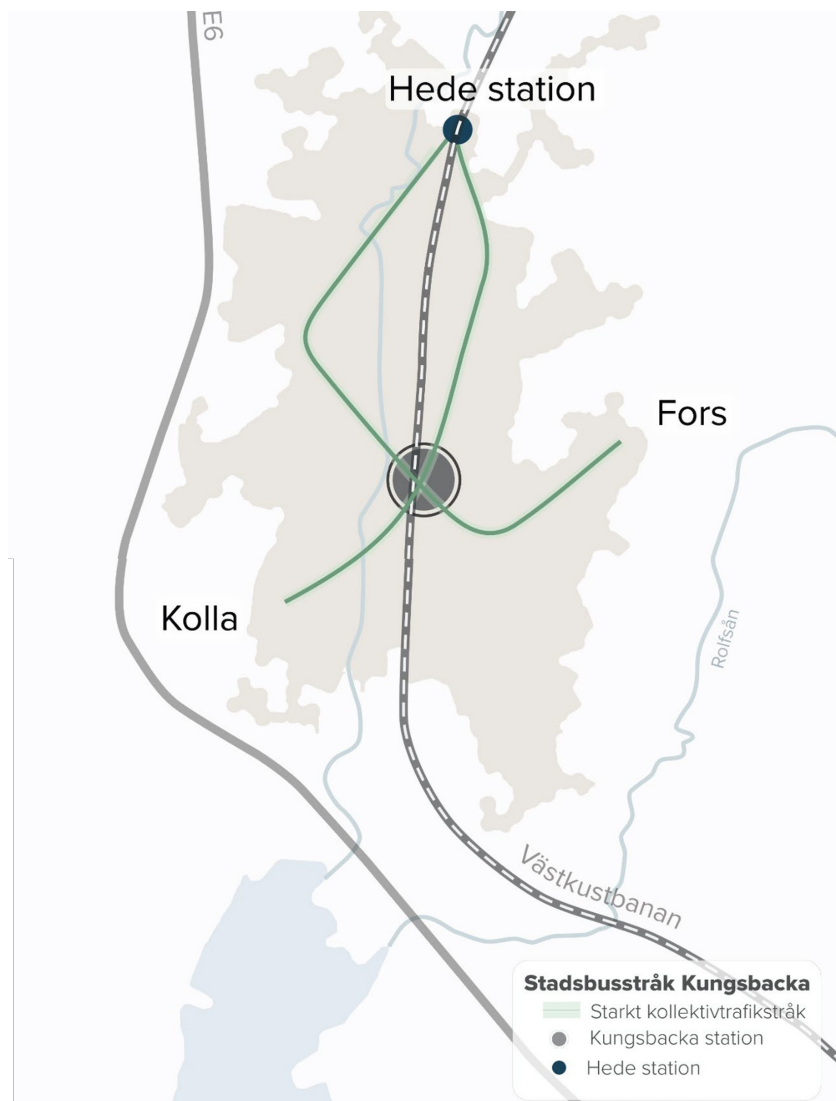
Upphandling och trafikstart för den allmänna kollektivtrafiken i Kungsbacka kommer att ske under Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, varför denna version används i arbetet med förstudien. Den trafikeringsstrategi som ska användas för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är:

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

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet pekas prioriterade stråk ut, i form av Väst kuststråket, mycket starka stråk och starka stråk. Inom Kungsbacka kommun finns ett flertal prioriterade stråk.

Inom Kungsbacka tätort trafikerar linje 1 och 2 det som klassas som starka stråk. Dessa förbinder Kungsbacka station med Kolla, Fors och Hede station.

I remissversionen av Region Hallands trafikförsörjningsprogram definieras ett basutbud, se *tabell 1*. Enligt basutbudet ska tätorter med 300 eller fler invånare ha allmän busstrafik. Detta förutsätter att infrastrukturen är av tillräcklig standard. Vägarna måste vara utformade så att det är möjligt att köra med busstrafik i båda riktningar och vändmöjlighet måste finnas.



Figur 2. Lokala kollektivtrafikstråk i Kungälv, enligt Hallands trafikförsörjningsprogram, remissversion oktober 2025.

Tätort, invånarantal	Mån - fre	Lör	Sön
< 300	Närtrafik/anropsstyrd trafik	-	-
300 – 499	5	-	-
500 – 999	7	-	-
1 000 – 2 999	10	6	5
> 3 000	18	10	6

Tabell 1. Basutbud för orter baserat på invånarantal. Utbud i antal dubbelturer per dygn. Från Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2026-2030, remissversion.

### Miljö och klimat

Enligt Region Hallands trafikförsörjningsprogram är målsättningen att all kollektivtrafik ska vara fossilfri. Utöver detta finns en målsättning om att antalet elbussar inom stadsbusstrafiken ska öka, vilket är beskrivet i Region Hallands handlingsplan för det interna klimat- och miljöarbetet.

### Verktyg sociala aspekter

För att beskriva nuvarande förutsättningar har kartmaterial med socioekonomiska och demografiska aspekter analyserats. Framtaget trafikeringförslag har beskrivits och konsekvensanalyserats med hänsyn taget till dess positiva och negativa effekter ur ett socialt perspektiv. Detta finns beskrivet kapitel 9 Genomgång av förslagets sociala konsekvenser och även beskrivit linje för linje i avsnittet Konsekvensbeskrivning och eventuella risker.

### Målbild Tåg 2035 samt målbild för tågtrafik enligt trafikförsörjningsprogram

Västkustbanan trafikeras av lokaltåg (Kungälvapendeln,

Kungsbacka – Göteborg), regiontåg (Hallandståg, Varberg – Göteborg) och storregiontåg (Öresundståg Köpenhamn – Skåne – Halland – Göteborg). Sträckan trafikeras dessutom av kommersiell snabbtågstrafik.

Här beskrivs målsättningar som förväntas uppfyllas under avtalsperioden. På längre sikt planeras ytterligare satsningar på tågtrafiken i norra Halland, men det förutsätter kapacitetsökning i järnvägsinfrastrukturen.

### **Storregiontåg**

Ambitionen är att Öresundstågen ska ha en avgång per timme och riktning, med förstärkt utbud under vardagarnas morgnar och eftermiddagar. Detta innebär två avgångar per timme och riktning i högtrafik. På längre sikt, efter 2035 och när infrastrukturen möjliggör och resbehovet motiverar, ökas utbudet till två avgångar per timme och riktning under hela trafikdygnet.

### **Regiontåg**

Trafiken förstärks på sträckan Varberg–Kungsbacka–Göteborg med regiontågstrafik. Regiontågen ska ha tätare stoppbild än Öresundståg och också stanna vid större hållplatser i Kungsbackapendelns upptagningsområde.

Regiontågen har därmed två syften, dels att tillgodose resebehovet mellan norra Halland och Göteborg, dels att avlasta Kungsbackapendeln.

Enligt Region Hallands trafikförsörjningsprogram ska Hallandståget ha en avgång per timme och riktning, med förstärkt utbud under

vardagarnas morgnar och eftermiddagar. Detta innebär två avgångar per timme och riktning i högtrafik. Detta är också den långsiktiga målsättningen, efter 2035.

### **Lokaltåg**

Kungsbackapendeln har ett högt utbud och generösa öppettider. Utbudet är i grunden halvtimmestrafik, det vill säga två avgångar per timme och riktning, men det förstärks under högtrafik till fyra avgångar per timme vilket ger kvartstrafik. Den långsiktiga ambitionen är att ha kvartstrafik under större delen av trafikdygnet.

Lokal- och regiontåg kommer att köras genom Västlänken med start i december 2030 (T31). Västlänken kommer att påverka tågens avgångstider från Kungsbacka station, jämfört med de avgångstider som gäller när denna förstudie skrivs. Eftersom de olika tågsystemen har olika hastighet och behöver taktas in mot Göteborg, finns det risk att avgångstiderna från Kungsbacka inte kommer vara jämnt spridda över timmen. Detta kan påverka busstrafikens tidtabeller, och behöver bevakas i det fortsatta arbetet.

Från Kungsbacka station förväntas alltså fyra avgångar med lokaltåg, två avgångar med regiontåg samt två avgångar med storregiontåg per timme. Totalt blir det åtta tågavgångar per timme men hur dessa avgångar fördelas över timmen är ännu oklart.

# 2.

## Dagens trafik och affär



### Dagens trafik

Dagens tre avtal innehåller av KE:s bussar, som är ett dotterbolag till Nobina. Avtal 6022 och 6023 vanns direkt av KE'S, och avtal 6120 vanns av Nobina och KE'S är underentreprenör till Nobina.

”Tätortsavtalet” avtal 6023 utgörs av 5 linjer som täcker in större delen av Kungsbacka tätort. Linjerna bildar sex ben med anslutning till varandra samt Västtåget på Kungsbacka station och till viss del Hede station. Linje 1 och 2 är huvudlinjerna som trafikerar de utpekade starka stråken som täcker in områdena Kolla, Fors, Tölö och Varla med anslutning vid Kungsbacka station.



”Onsalaavtalet” avtal 6120 utgörs av 5 linjer som i huvudsak trafikerar längst Västkusten inklusive Onsala. Linjerna 730 och 731 trafikerar Onsala-Kungsbacka, linje 732 trafikerar Frillesås-Åsa-Kungsbacka och linjerna 733 och 734 trafikerar Vallda-Kungsbacka. Alla dessa linjer trafikerar helt eller delvis utpekade mycket starka stråk samt starka stråk.

”Landsbygdsavtalet” avtal 6022 utgörs av 12 linjer som täcker in stora delar av Kungsbackas inland, från Lindome i norr till Frillesås i söder. Majoriteten av linjernas uppdrag är främst grundskole- och gymnasiependling men vissa linjer utgör också en viktig funktion som arbetspendling. Linje 720 och 742 är de enda linjerna som trafikerar utpekade starkt och mycket starkt stråk, där 720 trafikerar stråket Särö-Kungsbacka och 742 Fjärås-Kungsbacka.

### Kompletterande och anslutande trafik

Västkustbanan trafikerar med tåg i varierande hastigheter och med olika uppehållsmönster genom de tre tågssystemen Kungsbackapendeln (lokaltåg), Hallandståg (regiontåg) och Öresundståg (storregionala tåg).

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

Majoriteten av linjerna och turerna ansluter till och från Kungsbackapendeln vilket skapar snabba, hållbara och konkurrenskraftiga resor mellan hem, arbete, studier och fritidsaktiviteter genom länsgränserna, men skapar även bra bytesmöjligheter lokalt.

Knutpunkten är primärt vid Kungsbacka resecentrum och sekundärt vid Hede station. Kungsbackapendeln stannar även vid Anneberg station.

Linje X3 och linje 720 möts vid Särö centrum, som fungerar som en viktig knutpunkt där resenärer enkelt kan byta mellan de två linjerna. Linje 720 trafikerar sträckan mellan Kungsbacka, Vallda, Särö och Kullavik, medan linje X3 går vidare mot Göteborg. Tillsammans skapar de en naturlig koppling mellan kustorterna och Göteborgsområdet.

Inom de västra delarna av Kungsbacka kommun finns även två beställningslinjer, 703 Särögården-Ekenäs och 704 Ekenäs-Kungsbacka. Dessa har ett mycket lågt nyttjande, mellan en och två resor per år görs med respektive linje.

I de östra delarna av Kungsbacka kommun finns även en beställningslinje, 705 Fjärås station-Fjärås centrum. Denna har ett mycket lågt nyttjande. Det görs 8 resor per år med beställningslinje 705.

I söder ansluter linje 615, som ligger i avtal med Hallandstrafiken, till tågen i Åsa. Åsa station är en viktig knutpunkt för den hela resan.

## Planerade linjeförändringar

Det finns inga planerade linjeförändringar inom Kungsbacka.

Västtrafik kommer att handla upp ett nytt trafikavtal för linje X3. Förstudie för denna trafik startas upp under april 2026. Effekter på övrig trafik i Kungsbacka behöver analyseras inom den kommande förstudien.

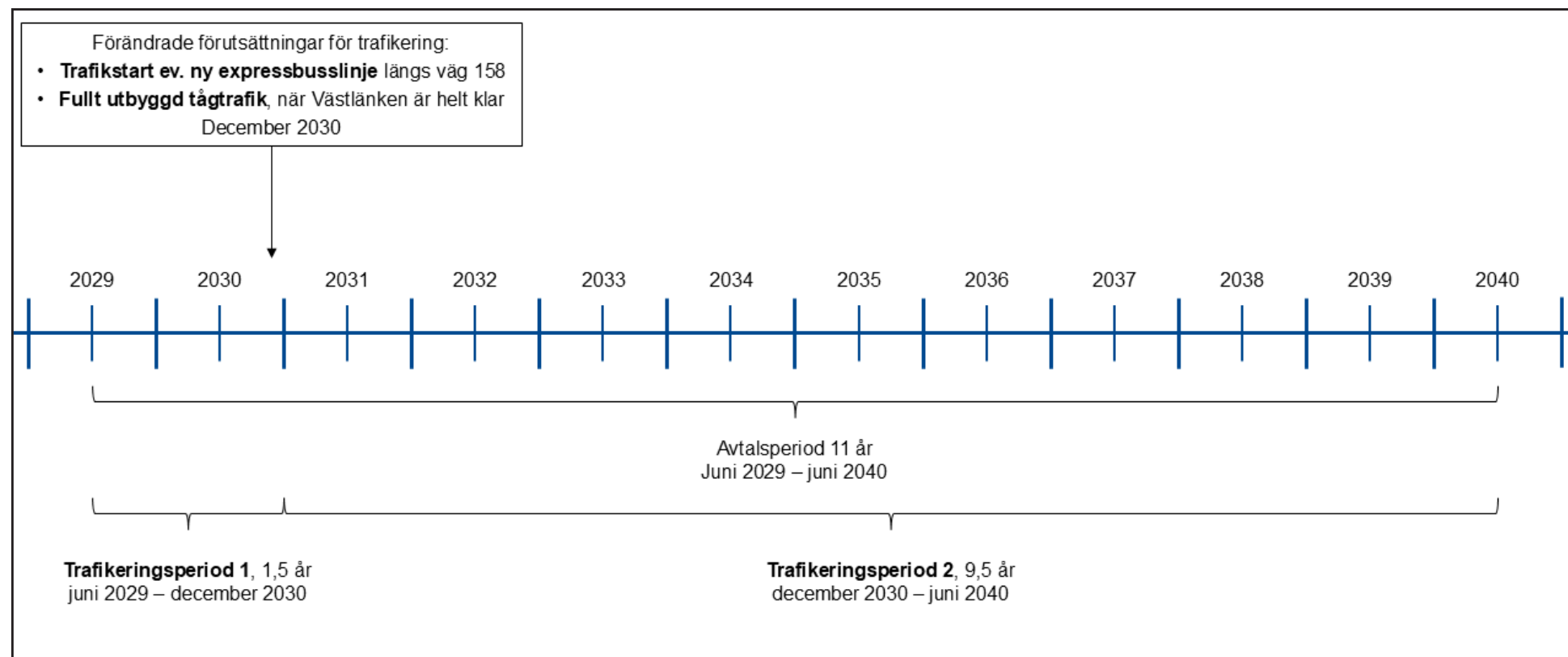
I Hallandstrafikens kollektivtrafikplan 2027 har behovet av utökade öppettider i Kungsbacka stadstrafik lyfts. Kollektivtrafikplanen kommer att beslutas under 2026.

## Trafikeringsperioder, med anledning av förändringar i anslutande trafik

Då busstrafiken i Kungsbacka påverkas kraftigt av två förändringar/möjliga förändringar i anslutande trafik, kommer två trafikeringsperioder att behöva definieras i avtalet. De förändringar som har stor påverkan är:

- Fullt utbyggd tågtrafik, enligt fastställd målbild för tågtrafiken, när Västlänken är färdigställd. Detta beräknas ske i december 2030.
- Trafikstart för en eventuell ny expressbusslinje längs väg 158. Trafikstart för det avtal som innefattar busstrafik i Göteborg, Mölndal, Partille och nuvarande X-linjer 1–4 sker i december 2030. Om det införs någon ny expressbusslinje längs väg 158, som går in i Kungsbacka kommun, så kommer den att starta inom det avtalet med trafikstart december 2030.

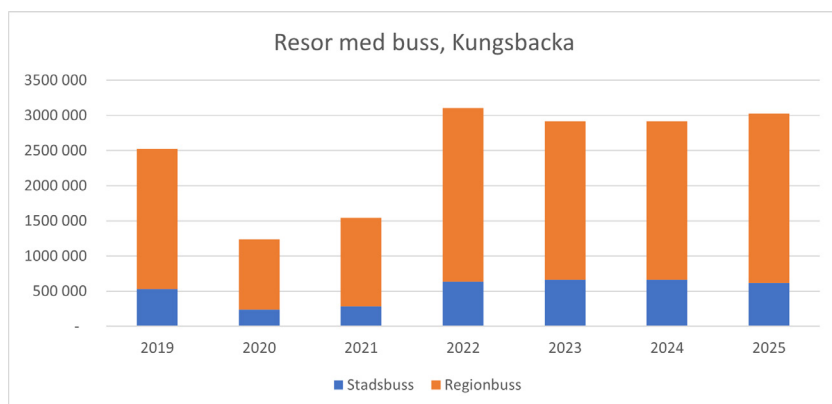
Notera att avtalsperioden kan vara antingen tio år likt nuvarande avtal eller elva år. Läs mer om detta i kapitel 10 *Ytterligare medskick till upphandling*. De kända förändringar som kommer ha stor påverkan på busstrafiken i Kungsbacka kommun, sker ett och halvt år efter avtalsstart, se figur nedan.



Figur 3. Tidslinje trafikeringstider inom avtalstiden. Notera att avtalstiden kan bli antingen 10 år eller 11 år.

## Resande

Under 2025 genomfördes cirka 3 miljoner resor med den allmänna busstrafiken i Kungsbacka. Fördelningsmässigt står det så kallade Onsalaavtalet (6120) för ca 50 procent av resorna, landsbygdsavtalet (6022) och tätortsavtalet (6023) för respektive 25 procent vardera. Resandeutvecklingen för busstrafiken i Kungsbacka visas i diagrammet nedan. En markant nedgång skedde vid pandemin men därefter har resandet återhämtat sig.



Figur 4. Antal resor med busstrafik inom Kungsbacka kommun, år 2019–2025

## Kapacitet i dagens linjenät

Nedan beskrivs kapacitet under vardagar för olika geografiska områden och stråk inom Kungsbacka kommun. Kapacitetsanalysen utgår främst utifrån definitionen om sittplatskapacitet. Resandet under helger följer i stora drag samma geografiska mönster som under vardagar.

De linjer och stråk som uppvisar ett högt resande på vardagar har generellt även ett starkt resande under helgerna, dock medför inte helgresandet kapacitetsproblem.

### Onsala

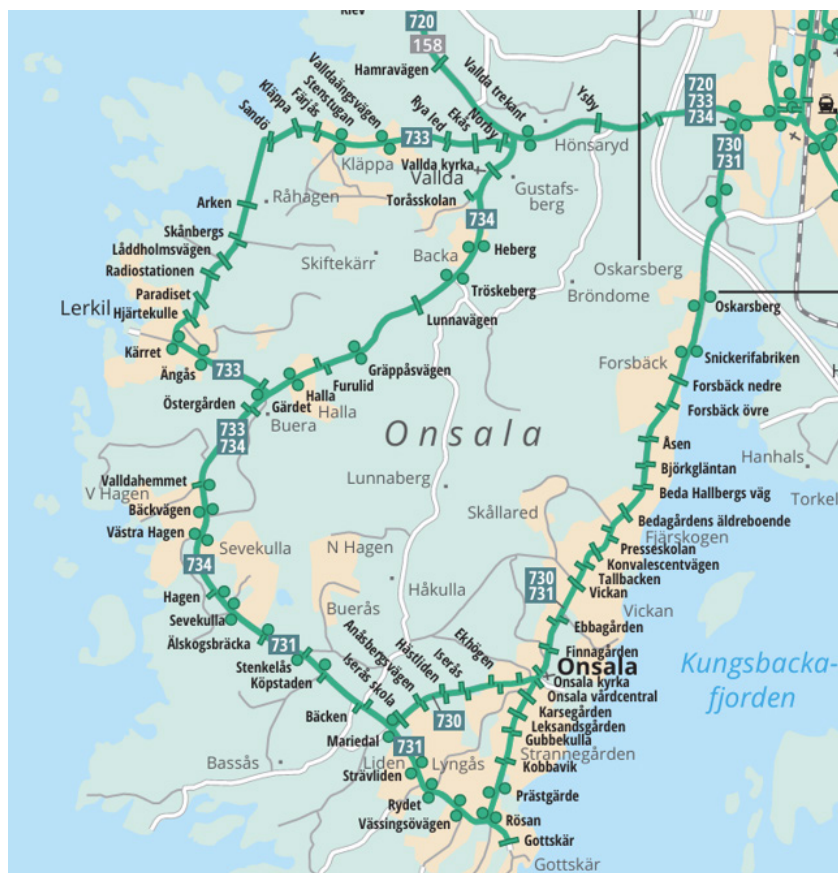
Onsalatrafiken utgörs till stor del av linje 731 (Älskogsbräcka-Onsala-Kungsbacka) och 734 (Älskogsbräcka-Vallda-Kungsbacka) som tillsammans står för merparten av resorna på Onsala. Linje 730 (Mariedal-Onsala-Kungsbacka) kompletterar utbudet på linje 731 under högtrafik. På den nordvästra delen av Onsala trafikerar linje 733 (Västra Hagen-Vallda-Kungsbacka) som ombesörjer Kläppa och Lerkil.

Under högtrafik är resandet mycket koncentrerat under framför allt morgon in mot Kungsbacka. Högst beläggning är det på linje 731 där resandet överstiger sittplatskapaciteten på några turer trots förstärkningar och därutöver dolda förstärkningar med skolbussar. Detta gäller på sträckan mellan Onsala kyrka vidare in mot Kungsbacka.

På eftermiddagen från Kungsbacka till Onsala är resandet mer utspritt även om vissa turer överstiger sittplatskapaciteten på delar av sträckan. Under dag- och lågtrafik finns ett överlag gott resande men utan kapacitetsproblem.

Linje 734 har inte samma kapacitetsutmaningar som linje 731, på morgonen är det en specifik tur som har mycket resande samt två turer i andra riktningen på eftermiddagen. Även för linje 734 gäller dock att dolda skolbussar förstärker linjetrafiken. Under dag- och lågtrafik är resandet relativt begränsat i jämförelse med linje 731.

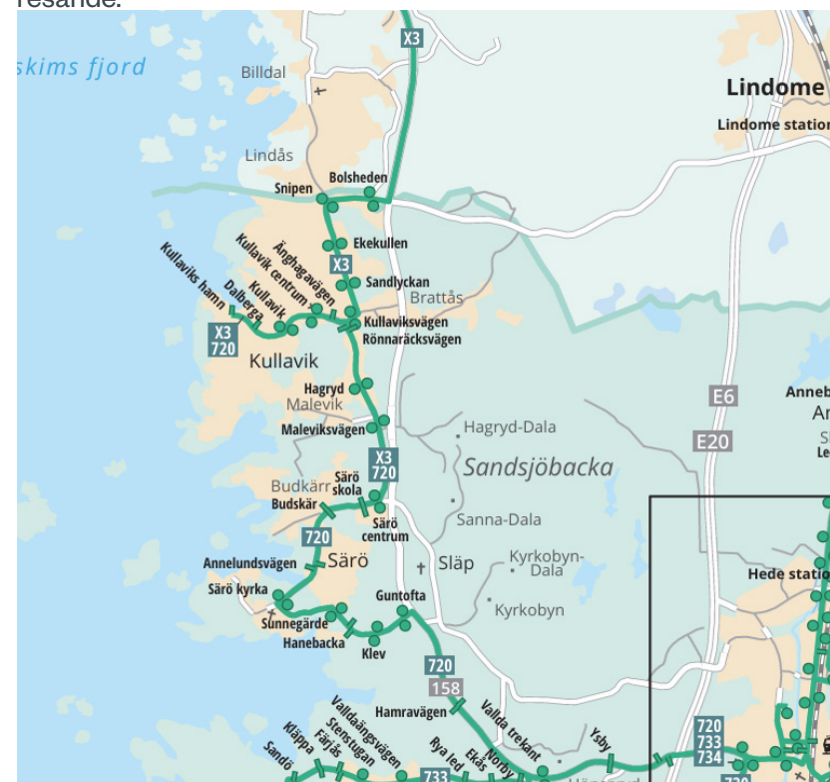
Linje 733 uppvisar samma mönster med ett högre resande under en begränsad period på morgonen och eftermiddagen, övriga tider är resandet mycket begränsat.



Karta 4. Linjenät Onsala

### Särö och Kullavik

I stråket mellan Kullavik/Särö och Kungsbacka trafikförsörjer linje 720 (Kungsbacka-Särö-Kullavik) med bytesmöjlighet till linje X3 (Särö-Göteborg-Gråbo). Linjen har problem med kapaciteten på någon enstaka tur på morgon och eftermiddag. Resandet är dock troligtvis högre i praktiken då utbudet förstärks av dolda förstärkningar med skolbussar. Under övriga tider har linjen ett visst resande.



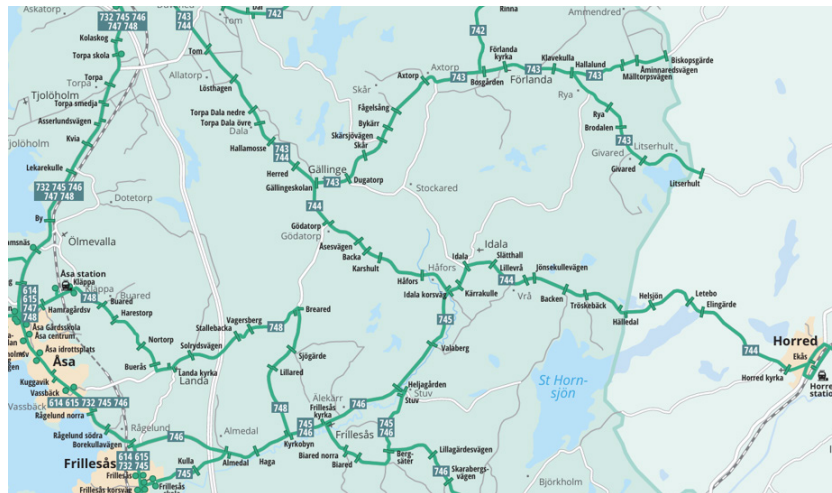
Karta 5. Linjenät Särö och Kullavik



## Sydost

Linjer som trafikerar i det sydostliga inlandet (743 (Litserhult-Förlanda-Gällinge-Fjärås), 744 (Horred-Gällinge-Fjärås-Kungsbacka), 745 (Idala-Frillesås-Åsa-Fjärås), 746 (Stättaredsvägen-Frillesås-Åsa-Kungsbacka) har över lag inga kapacitetsproblem bortsett från enskilda turer på kortare sträckor.

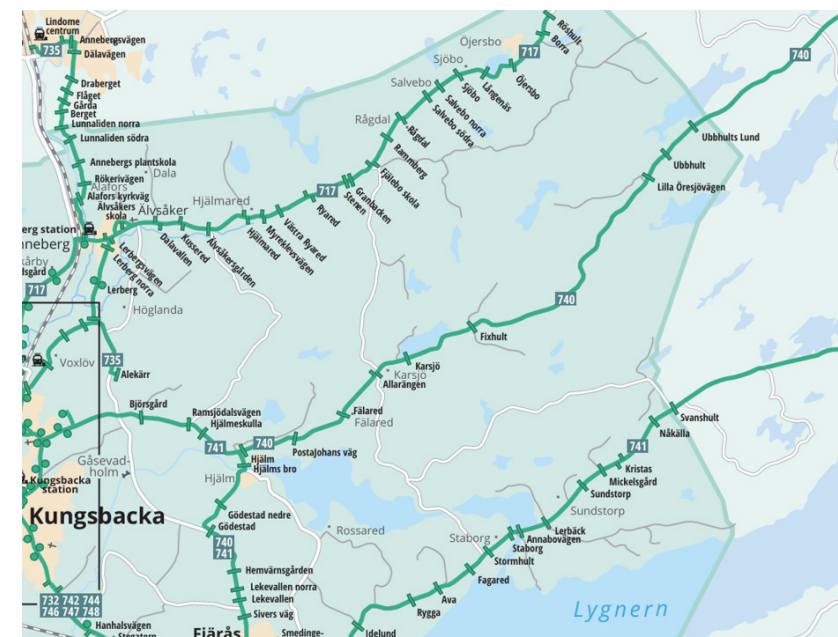
På linje 744 finns det en morgontur med stående passagerare på sträckan mellan Gällinge och Inlag. Samma sak gäller för linje 746 som har stående passagerare mellan Fjärås station och Inlag på en morgontur.



Karta 8. Linjenät sydost.

## Nordost

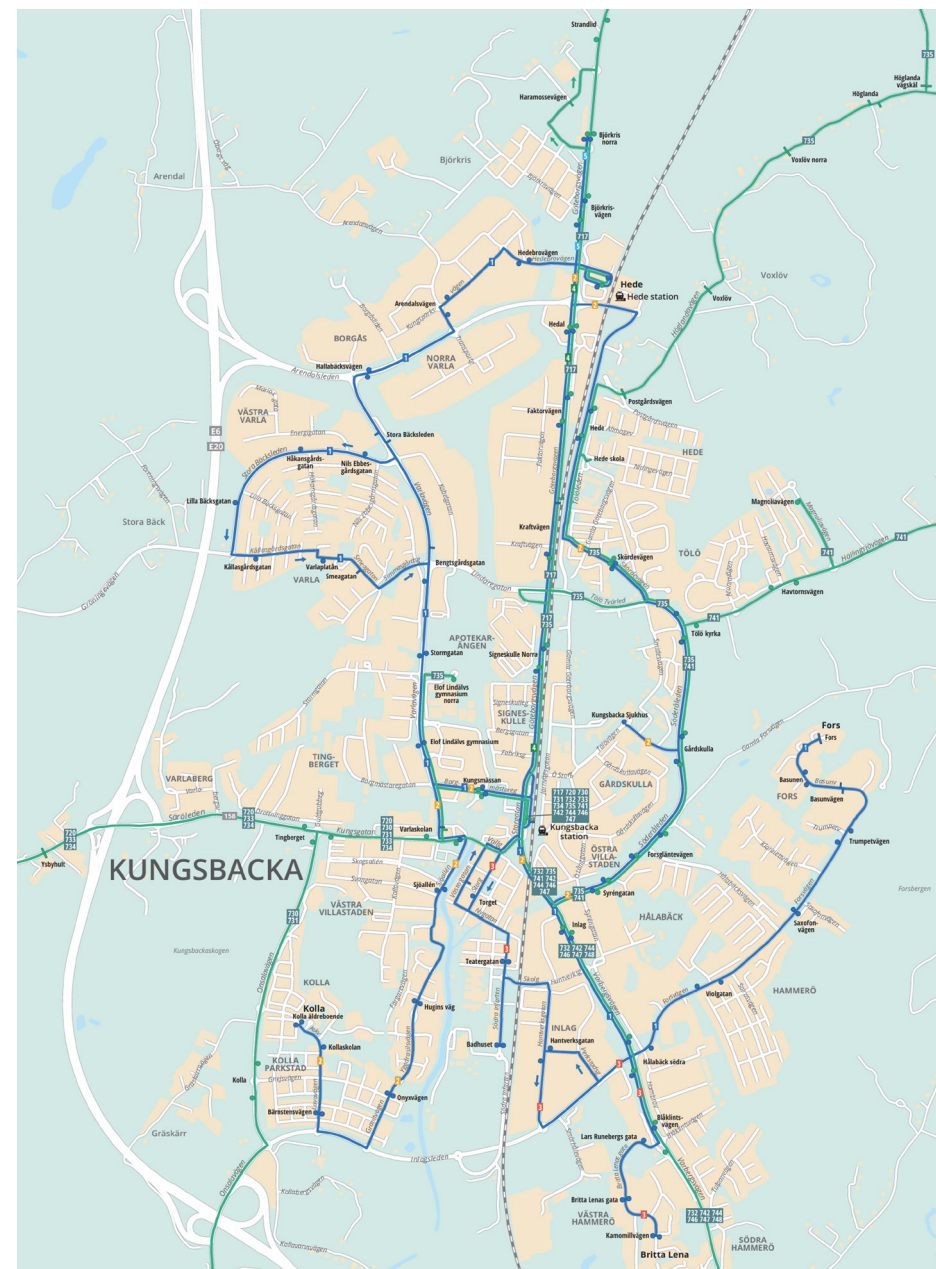
I det nordostliga inlandet trafikerar linje 717 (Röshult-Anneberg-Kungsbacka), 735 (Kungsbacka-Lindome), 740 (Hällingsjö-Ubbhult-Hjälms-Fjärås) och 741 (Sätilla-Nåkälla-Fjärås-Kungsbacka). På linje 717 finns en morgontur som överskrider sittplatskapacitet på sträckan mellan Älvsåker och Björkris norra. Samma sak gäller för linje 741 med en tur på morgonen där antalet resenärer överstiger sittplatserna mellan Hjälms bro och Forsgläntevägen (Hålabäck).



Karta 9. Linjenät nordost.

## Stadsbusstrafiken

Linje 1-5 täcker in större del av Kungsbacka tätort med få undantag som till exempel norra Tingberget och Tölö Ängar. På linje 3 vid Aranäs gymnasiet och Engelska skolan överskrids sittplatskapaciteten vid enstaka turer kring skolstart.



Karta 10. Linjenät stadsbusstrafiken

Linjenummer	Sträckning	Resenärer per tur 2024	Resenärer per vardagsdygn september 2024
1	Hede Station - Fors	14	764
2	Hede Station - Kolla	13	686
3	Britta-Lena - Kungsbacka	6	306
4	Hede Station - Kungsbacka	4	202
5	Björkris - Hede station		

Linjenummer	Sträckning	Resenärer per tur 2024	Resenärer per vardagsdygn september 2024
730	Mariedal-Onsala-Kungsbacka	7	106
731	Älskogsbräcka-Onsala-Kungsbacka	18	1545
732	Frillesås-Åsa-Fjärås-Kungsbacka	17	1172
733	V Hagen-Vallda-Kungsbacka	8	358
734	Älskogsbräcka-Vallda-Kungsbacka	8	646

Linjenummer	Sträckning	Resenärer per tur 2024	Resenärer per vardagsdygn september 2024
717	Röshult-Anneberg-Kungsbacka	9	185
720	Kullavik-Särö-Kungsbacka	11	723
735	Kungsbacka-Lindome	8	106
740	Hällingsjö-Ubbhult-Fjärås	4	86
741	Sättila-Nåkälla-Fjärås-Kungsbacka	10	265
742	Förlanda-Öxared-Fjärås-Kungsbacka	10	547
743	Litserhult-Förlanda-Gällinge-Fjärås	7	117
744	Horred-Gällinge-Fjärås-Kungsbacka	12	230
745	Idala-Frillesås-Åsa-Fjärås	6	80
746	Stättaredsv-Frillesås-Åsa	15	115
747	Ölmanäs-Åsa-Kungsbacka	9	151
748	Kyrkobyn-Breared-Landa-Kläppa-Åsa	6	60

## Resande med skolkort

Flera linjer har en hög andel skolresande, medan andra linjer har en betydligt lägre andel.

Linje	Andel skolkort
717 Röshult - Kungsbacka	63%
720 Kungsbacka - Kullavik	29%
735 Kungsbacka - Lindome	63%
740 Ubbhult - Fjärås	75%
741 Sättila - Kungsbacka	59%
742 Fjärås - Kungsbacka	35%
743 Litserhult - Fjärås	74%
744 Horred - Kungsbacka	44%
745 Idala - Fjärås	89%
746 Stättaredsvägen - Kungsbacka	69%
747 Ölmanäs - Kungsbacka	62%
748 Kyrkobyn - Åsa	78%
Totalt	44%

Tabell 2. Andel skolkort per linje, Kungsbacka Landsbygd

Linje	Andel skolkort
1 Hede station - Fors	26%
2 Hede station - Kolla	27%
3 Britta Lena - Kungsbacka station	46%
4 Hede station - Kungsbacka station	18%
5 Hede station - Hede station	40%
Totalt	29%

Tabell 3. Andel skolkort per linje, Kungsbacka Tätort

Linje	Andel skolkort
730 Mariedal - Kungsbacka	27%
731 Ålskogsbräcka - Kungsbacka	34%
732 Frillesås - Kungsbacka	31%
733 Västra Hagen - Kungsbacka	50%
734 Ålskogsbräcka - Kungsbacka	42%
Totalt	36%

Tabell 4. Andel skolkort per linje, Kungsbacka Onsala

### Lågfrekvent resande

Trafiken inom Kungsbacka är uppdelad på tre olika avtal, vilket medför tydliga skillnader i både resande och kostnadstäckningsgrad mellan avtalsområdena. Vissa avtal har en högre effektivitet och bättre ekonomiskt utfall än andra.

Inom tätortstrafiken utmärker sig linje 5 med lågt resande och låg kostnadstäckningsgrad. Linjen har i genomsnitt 0,6 resenärer per tur och en kostnadstäckningsgrad på 27 %. Även linje 3 och 4 har ett lågt resande – båda ligger på under 8 resenärer per tur – men uppvisar trots det en relativt god kostnadstäckningsgrad på över 30 %.

Utanför tätorten utmärker sig linje 740 (Hällingsjö – Ubbhult – Fjärås) genom ett lågt snittresande på 3,5 resenärer per tur och en mycket låg kostnadstäckningsgrad på 11 %. Linjen utför dock ett grunduppdrag i Marks kommun. Även linje 730 har svagt resande, med strax under 7 resenärer per tur och en kostnadstäckningsgrad på 18 %.

## Dagens affär

Avtalen har idag en trafik kostnad på cirka 104,4 mkr för 2024, fördelat på nedan samt resande för tidsperioden 2021-2024:

- Avtal 6022 cirka 40 mkr
- Avtal 6023 cirka 20,8 mkr
- Avtal 6120 cirka 43,6 mkr

Antal resor	2021	2022	2023	2024
6022 KE's Buss Kungsbacka Landsbygd	345 727	694 390	727 994	706 484
6023 KE's Kungsbacka Tätort	285 486	638 135	639 585	657 640
6120 Nobina Kungsbacka	590 344	1 379 504	1 184 408	1 219 354
<b>Totalsumma</b>	<b>1 221 557</b>	<b>2 712 029</b>	<b>2 551 987</b>	<b>2 583 478</b>

Tabell 5. Fördelning av resande mellan de olika avtalen.

## Fordon, depåer och drivmedel

Trafiken i Kungsbacka bedrivs av totalt 44 fordon varav 6 reservfordon. Fordonsfördelningen per avtal sammanställs enligt nedan:

- Avtal 6022 = 18 st Normalbuss + 2st reservfordon
- Avtal 6023 = 6 st Stadsbuss + 2st reservfordon
- Avtal 6120 = 14 st Boggibuss + 2st reservfordon

Befintligt trafikbolag har idag 3 depåer och kör på en kombination av diesel RME och el. En begränsning utifrån dagens avtalsstruktur är att avtalen är relativt små med små fordonsflottor.

Reservfordon kan inte utnyttjas mellan avtalen eftersom avtalen är låsta till respektive fordonstyp.

## Rast/pauslokaler i området

I nedan tabell finns en sammanställning över hur befintligt trafikbolag nyttjar paus/rastlokaler för sin personal. Kungsbacka Resecentrum tillhandahålls idag av Västtrafik genom Västfastigheter. Vid Snipen (kommungränsen till Göteborg) finns en pauslokal i Västfastigheters regi som kan nyttjas.

Plats	Typ av rastlokal	Förvaltas av
Kungsbacka Resecentrum	Rastlokal + Toalett	Västfastigheter
Hede Station	Rastlokal + Toalett	Kungsbacka kommun
Kullavik Hamn	Toalett + enklare pentry	Kullavik tennisklubb
Älskogsbräcka	Toalett	Hallandstrafiken
Depå Fjärås	Depå	KES
Depå Hantverksgatan	Depå	Kungsbacka lastbilscentral
Ladd-depå Arendalsvägen	Laddplats elbussar - Toalett + pentry	KES

Tabell 6. Rast- och pauslokaler i området.

### Förstärkningstrafik

Under 2023, 2024 och fram till i september 2025 har KE:s förstärkt med oplanerad förstärkning i ytterst liten mängd. Totalt sett har det handlat om 23 turer fördelat enligt nedan per avtal.

	2023	2024	2025
6022	11	6	2
6023	0	4	0
6120	0	0	0

Tabell 7. Sammanställning av oplanerade förstärkningsturer 2023-2025.

Från Onsalahalvön finns det ett dolt resande in mot Kungsbacka på morgonen. Gymnasieelever som reser med skolbussar (10 skolbussar totalt på Onsala/Särö) syns inte i statistiken. Skolbussar kör en vända med grundskoleelever först, och kör sedan och plockar upp gymnasieelever under skoltider. Således skulle man kunna beskriva att trafiken idag förstärks genom skollinjer.

### Tillköp

Det finns inga tillköp av trafik i dagens avtal i Kungsbacka.

Kungsbacka kommun gör tillköp av biljetter i form av skolkort, fritidskort och seniorbiljett.

Under 2025 har Kungsbacka kommun beställt totalt 4 834 skolkort. Av dessa var det 4 481 stycken som beställdes under perioden juni-september, och kan antas vara aktiva under höstterminen 2025. Utöver detta har kommunen beställt 10 685 övriga biljetter under 2025, fram till mitten av september. Med övriga biljetter

avses fritidsladdningar, tillfälliga skolkort, biljett för hemresa och skolstartskort.

Kungsbacka kommun erbjuder alla gymnasieelever som är folkbokförda och går i skola inom kommunen både skol- och fritidskort. Detta gäller till och med det läsår då eleven fyller 20 år. Eleven behöver ansöka för att få ett sådant kort.

Kommunen erbjuder invånare som är 65 år eller äldre ett seniorkort. Ansökan görs via Västtrafik. De seniorkort som Kungsbacka erbjuder gäller dygnet runt i zon B, för busstrafik, tågtrafik (Västståg, Vy-tåg och Öresundståg) samt Marstrandfärjan. Under hösten 2025 är det 15 611 seniorer i Kungsbacka som har en seniorbiljett.



# 3.

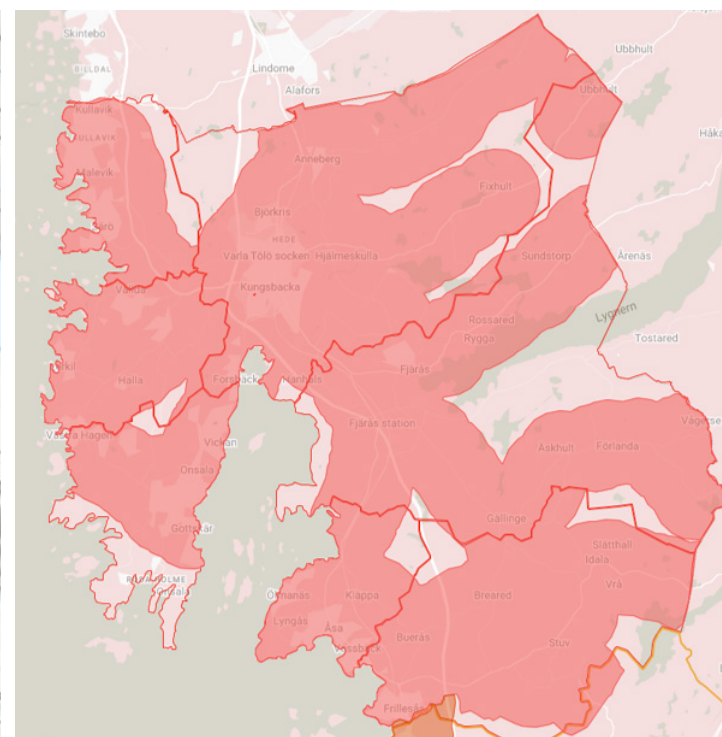
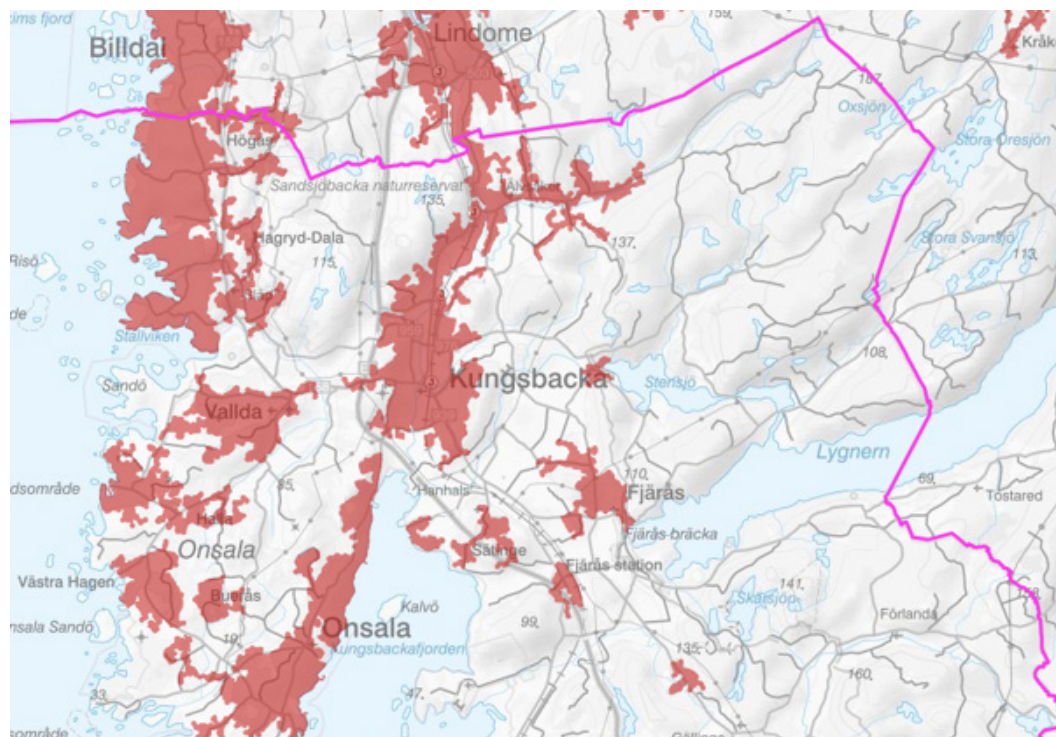
## Infrastrukturella förutsättningar



### Begränsningar i dagens infrastruktur

Ett flertal av de vägar som trafikeras med regionbuss inom Kungsbacka kommun är smala. Det finns även områden som inte

trafikerats av allmän busstrafik, fastän de borde göra det för att Region Hallands basutbud ska uppfyllas. Detta gäller tätorten Röda Holme (680 invånare). Till denna tätort bedöms vägarna vara av för dålig standard för att busstrafik ska vara möjlig.



Karta 11. Till vänster: tätorter, källa SCB. Tätorten Röda Holme (683 invånare år 2023) inringad med svart cirkel. Till höger: Närtrafikskarta, arbetsmaterial från Hallandstrafiken. Färgade områden ligger inom 2 km från hållplats med regelbundna avgångar och täcks därmed in av den allmänna busstrafiken. Invånare inom ofärgade ytor är berättigade Närtrafik.

Det har gjorts testkörning med ledbuss längs linje 731. Majoriteten av hållplatserna kan trafikeras med ledbuss med nuvarande utformning, eller efter smärre åtgärder, förutsatt att det inte finns dörr längst bak i fordonet.

En begränsande faktor i infrastrukturen är Kungsbacka resecentrum. Där är utrymmet begränsat och det bedöms krävas vissa åtgärder för att det ska vara möjligt att trafikera med ledbuss.

Hållplatslägena vid stationen har dessutom låg standard och är i behov av tillgänglighetsanpassning. Behovet har varit känt under en tid, men kommunen inväntar en större ombyggnation av stationsområdet och har därför avvaktat med åtgärder.

## Depåer

Nuvarande trafikföretag har tre depåer, som är belägna i:

- Fjärås
- Bua
- Kungsbacka

Det finns också en mindre uppställnings- och laddplats i norra Kungsbacka, vid Arendalsvägen.

Trafikföretaget ansvarar för depåerna. Varken Västra Götalandsregionen, Västtrafik eller Region Halland/Hallandstrafiken har någon rådgivning över de depåer som används för närvarande.

## Planerade infrastrukturåtgärder

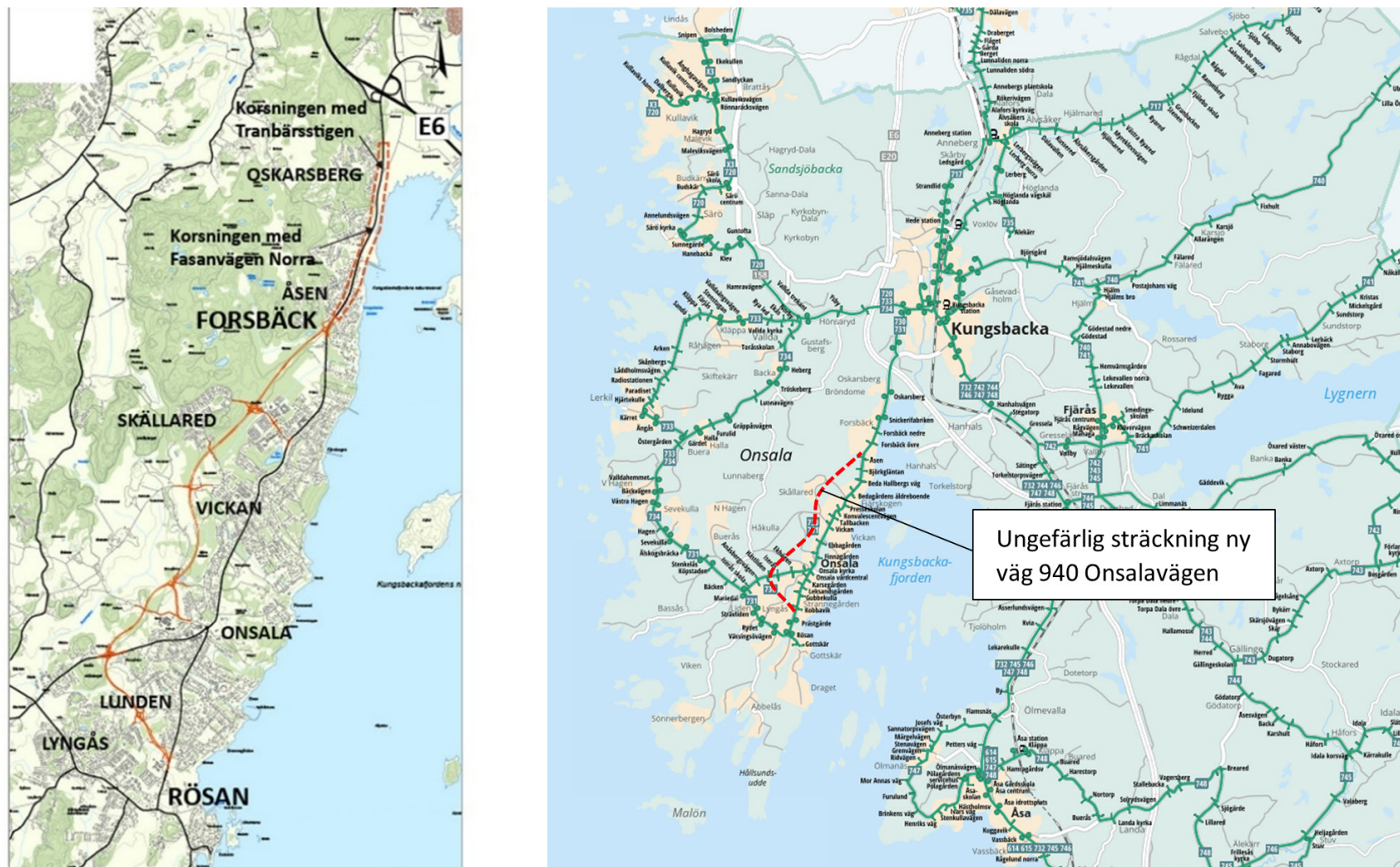
När det gäller det statliga vägnätet, planeras en ny väg 940 på Onsalahalvön mellan Rösan och Forsbäck<sup>1</sup>. På sträckan mellan Forsbäck och E6 har punktinsatser genomförts, med syfte att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet.

Arbete påbörjades hösten 2025 och vägen planeras att vara klar år 2029..

Den nya vägsträckan byggs som mötesfri landsväg och ska kunna hantera trafikmängder i storleksordningen 16 000 fordon per dygn och ha en hastighetsgräns på 80 km/h. I projektet ingår även gång- och cykelvägar, bytespunkter för buss samt cykelparkeringar vid bytespunkterna.

Efter att den nya vägen är utbyggd, kommer kommunen att ta över befintlig vägsträcka och kan då genomföra åtgärder på sträckan. Enligt uppgifter från kommunen, är den övergripande planen att biltrafik prioriteras på den nya väg 940 medan gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras på den befintliga vägen. En förstudie ska genomföras för den befintliga vägen, i syfte att identifiera åtgärder som kommunen ska genomföra när vägen övergår till kommunalt väghållarskap.

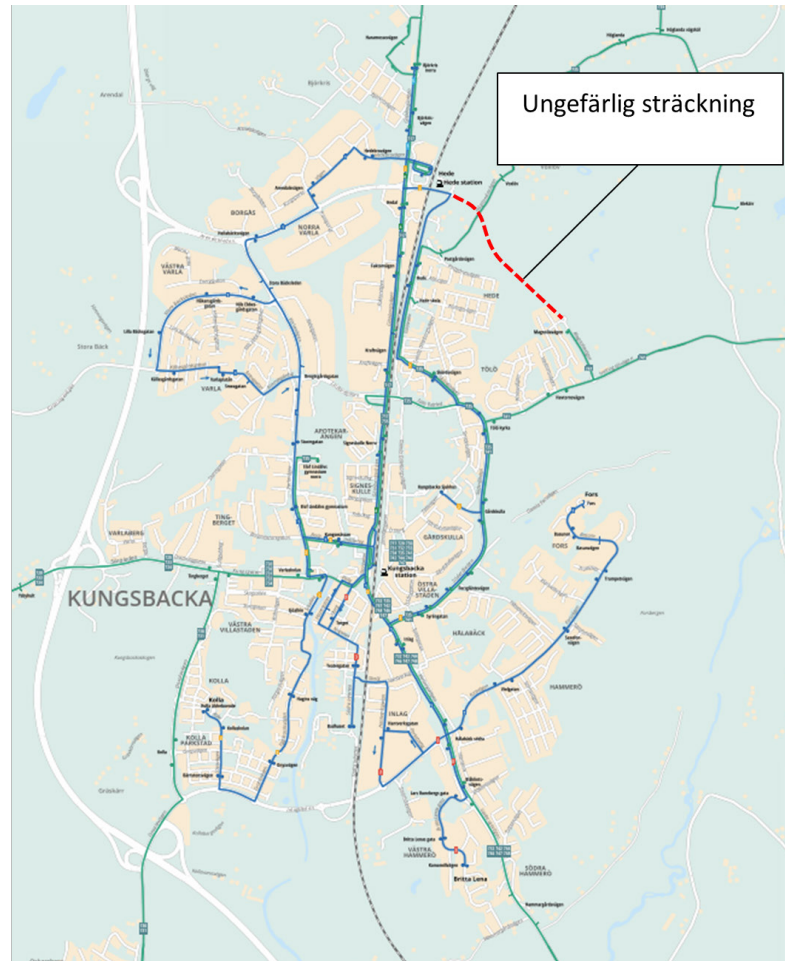
<sup>1</sup> Region Halland, [Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033](#) och Trafikverket, [Väg 940, Onsalavägen, nybyggnad - www.trafikverket.se](#)



Karta 12. Till vänster: Översiktsbild för ny väg 940, Onsalavägen. Källa: Trafikverket. Till höger: den planerade vägen i förhållande till nuvarande linjenät. Ungefärlig sträckning markerad på Hallandstrafikens linjenätskarta.



Inom det kommunala vägnätet finns planer på att bygga en ny väg mellan Hällingsjövägen och Hede station, kallad Hedeleden<sup>2</sup>. En detaljplan för detta har varit ute på granskning. Den nya



vägförbindelsen är en del av utvecklingen av nordöstra Kungsbacka stad, där flera nya bostadsområden är planerade.

Karta 13. Till vänster: Illustrationsplan Hedeleden. Källa: Kungsbacka kommun, ritning utförd av Sigma. Till höger: den planerade vägen i förhållande till nuvarande linjenät. Ungefärlig sträckning markerad på Hallandstrafikens linjenätets karta.

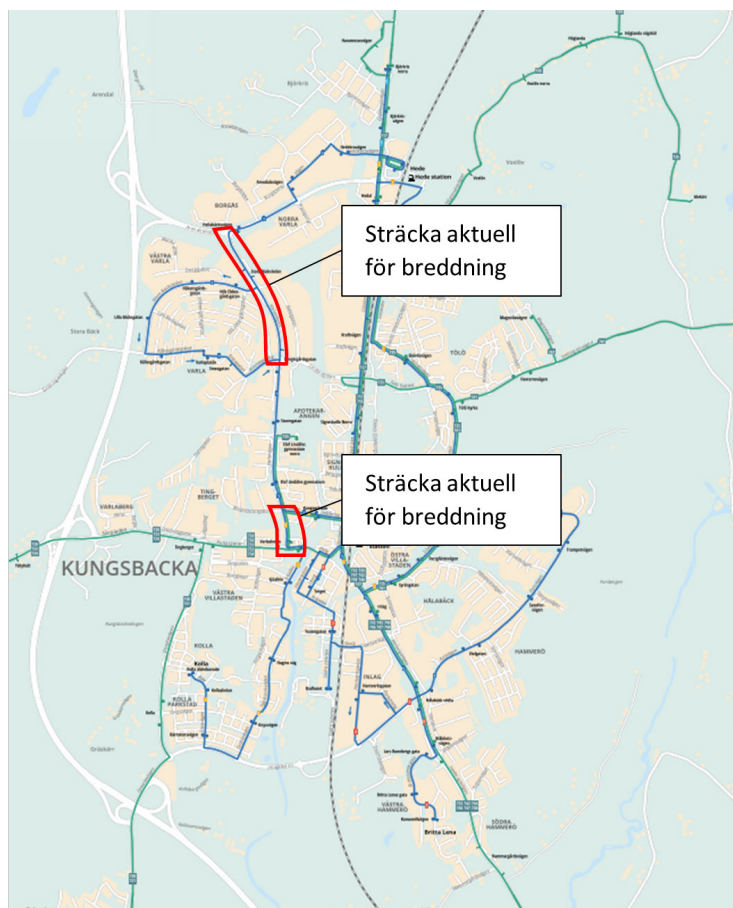
En annan planerad åtgärd inom det kommunala vägnätet, är breddning av Varlavägen för ökad framkomlighet. Varlavägen förses med ytterligare körfält, så att det blir två körfält i vardera riktningen mellan Tölö Tvärled och Arendalsleden<sup>3</sup>.

3 Kungsbacka kommun, [Arendalsleden-Varlavägen, breddning av väg | Kungsbacka kommun](#)



Även i den södra änden av Varlavägen genomförs breddning till fyra körfält, i samband med ett exploateringsprojekt<sup>4</sup>.

4 Kungsbacka kommun, [Stadsdelen Valand | Kungsbacka kommun](#)



Karta 14. Till vänster: illustrationsplan för breddning av Varlavägen, källa: Kungsbacka kommun. Till höger: den planerade åtgärden i förhållande till nuvarande linjenät. Även åtgärd planerad inom exploateringsprojektet Stadsdelen Valand. Markerat på Hallandstrafikens linjättskarta.

Det finns även planer på att bredda Arendalsleden, mellan Varlavägen och Göteborgsvägen, till fyra körfält<sup>5</sup>. Åtgärden är i förstudieskede. En del av den sträckan trafikeras av linje 1, men i övrigt trafikeras inte Arendalsleden av allmän busstrafik.

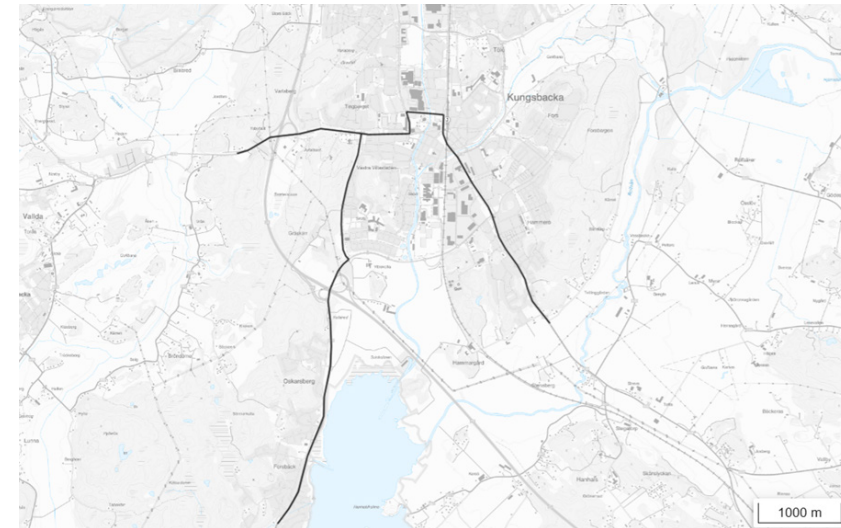
Ett annat projekt som har stor påverkan på kollektivtrafiksystemet i Kungsbacka, är Västlänken och hela det västsvenska paketet. Utbudet av tågtrafik kommer att öka, vilket gynnar pendlingen till och från Kungsbacka kommun. Det framtida trafikeringssupplägget för tågtrafiken bygger på införandet av genomgående pendeltågslinjer genom Göteborg i samband med att Västlänken tas i drift. I det nya linjesystemet knyts den nuvarande Kungsbackapendeln samman med trafiken på Norge/Vänerbanan, Alependeln. Utöver pendeltågen tillkommer en ny regionpendel. I det planerade upplägget kommer Kungsbacka att trafikeras av regionpendeltåg på sträckan Varberg–Töreboda. Genom denna trafik skapas direkta resmöjligheter mellan Kungsbacka och flera orter längs Västra stambanan.

Det nya linjesystemet innebär därmed att Kungsbacka integreras tydligare i det regionala tågsystemet, med förbättrade resmöjligheter både inom Göteborgsregionen och mot övriga delar av Västra Götaland. Samtidigt skapas nya förutsättningar för effektiva byten mellan regionaltåg, pendeltåg och anslutande busstrafik vid viktiga knutpunkter i systemet.

Inom Kungsbacka kommun planeras ett flertal nya gång- och cykelvägar, vilket kan skapa bättre möjligheter att ta sig till och från hållplatser.

## Kollektivtrafikens framkomlighet inom Kungsbacka tätort

I den fördjupade översiktsplanen för Kungsbacka stad (antagen 3 mars 2026) pekas vägar med behov av kapacitetsökning ut. Detta gäller delar av huvudvägnätet i södra Kungsbacka, se Figur 19. I motiveringen till de utpekade vägarna nämns att det är mycket starka respektive starka stråk och att samverka med Region Halland och Trafikverket ska ske för att skapa bättre framkomlighet för kollektivtrafik. Det nämns också att åtgärder ska gynna samtliga trafikslag.



Karta 15. Identifierat behov av kapacitetsökning, från Fördjupad översiktsplan Kungsbacka stad, 2026.

I en utredning som gjordes 2023 studerades framkomligheten för kollektivtrafiken inom Kungsbacka tätort, längs vägarna Säröleden, Kungsgatan och Borgmästaregatan samt del av Vallgatan, Storgatan

5 Kungsbacka kommun, [Utbyggnad av Arendalsleden i Kungsbacka kommun](#)

och Varlavägen<sup>6</sup>. Utredningen konstaterade att kollektivtrafiken påverkas av rusningstrafiken, och att restiderna varierar mycket över dygnet. Trafikprognoser visar att trafikvolymerna förväntas öka, vilket leder till ökande framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken. Utredningen föreslår en rad åtgärder för att säkerställa busstrafikens framkomlighet, bland annat kollektivtrafikkörfält längs Säröleden och Kungsgatan.

Det är i nuläget inte klart om kommunen kommer att anlägga några kollektivtrafikkörfält i enlighet med utredningens förslag.

## Hållplatser med bristande tillgänglighetsanpassning

Samtliga hållplatser för allmän kollektivtrafik i Kungsbacka kommun är inventerade i december 2025. Behov av tillgänglighetsanpassning visas i tabellen nedan.

Väghållare	Antal hållplatslägen
Statligt vägnät	26
Kommunalt vägnät	21
Enskilt vägnät	26
Summa	73

Tabell 8. Antal hållplatslägen, inom Kungsbacka kommun, som är i behov av tillgänglighetsanpassning.

Ett område som har behov av tillgänglighetsanpassning men också

<sup>6</sup> Sigma Civil (2023) Kollektivtrafikens framkomlighet, Underlag till fördjupad översiktsplan för Kungsbacka stad 2050

åtgärder för ökad trafiksäkerhet, är hållplatslägena vid Kungsbacka station.

## Områden som är utsatta för utsläpp från vägtrafik och buller

Bil- och tågtrafiken är den dominerande bullerkällan i kommunen. Trafikbullerpåverkade områden finns framför allt längs det kombinerade stråket E6 och järnvägen. Väg 158 har en del buller och utsläpp med pikar på morgon och eftermiddag. Det samma gäller Onsalavägen och Varbergsvägen. Kollektivtrafikens bidrag till bullerproblemet är förhållandevis litet då en stor del av trafiken i tätorten körs med el-fordon.

## Pendelparkeringar

Det finns totalt 20 pendelparkeringar inom Kungsbacka kommun.

Enligt en beläggningsmätning från november 2024 ser beläggningen ut enligt nedan. Pendelparkeringen vid Kungsbacka station, även Frillesås skola är i princip full. Många av parkeringarna är inte manuellt räknade, utan räknade från flygfoto. För de platser som har inventerats en måndag eller en fredag, har beläggningen räknats upp med 10 procent.

Förstudien rekommenderar att pendelparkeringarna vid Åsa station och Vallda trekant bevakas framöver för att säkerställa kapaciteten.

På nästa sida beskrivs pendelparkeringar och beläggningsgrad.

Namn	Beteckning	Bilplatser	Upptagna platser	Beläggnings- grad	Inventerings- datum	Justerad beläggnings- grad	Redovisad beläggnings- grad
Kungsbacka resecentrum	P1	34	33	97 %	2024-11-15	100 %	100 %
Frillesås skola	P1	40	33	83 %	2024-11-15	91 %	91 %
Snipen	P1	130	89	68 %	2024-11-15	75 %	75 %
Onsala kyrka	P1	27	17	63 %	2024-11-15	69 %	69 %
Bukärr	P1	36	22	61 %	2024-11-15	67 %	67 %
Hede station	P4	168	100	60 %	2024-11-15	65 %	65 %
Oskarsberg	P1	25	13	52 %	2024-11-15	57 %	57 %
Fjärås station	P1	35	18	51 %	2024-11-15	57 %	57 %
Vallda trekant	P1	18	9	50 %	2024-11-15	55 %	55 %
Åsa station	P1	297	148	50 %	2024-11-15	55 %	55 %
Annebergs station	P2	61	30	49 %	2024-11-15	54 %	54 %
Hede station	P1	444	193	43 %	2024-11-15	48 %	48 %
Hede station	P2	187	74	40 %	2024-11-15	44 %	44 %
Kungsbacka resecentrum	P4	28	10	36 %	2024-11-15	39 %	39 %
Fjordskolan	P1	18	6	33 %	2024-11-15	37 %	37 %
Annebergs station	P1	62	19	31 %	2024-11-15	34 %	34 %
Kungsbacka resecentrum	P3	31	8	26 %	2024-11-15	28 %	28 %
Varla	P1	62	15	24 %	2024-11-15	27 %	27 %
Kungsbacka resecentrum	P2	30	7	23 %	2024-11-15	26 %	26 %
Hede station	P3	141	6	4 %	2024-12-03		4 %

Tabell 9. Information om pendelparkeringar i Kungsbacka kommun.

# 4.

## Marknadsanalys Kungsbacka kommun

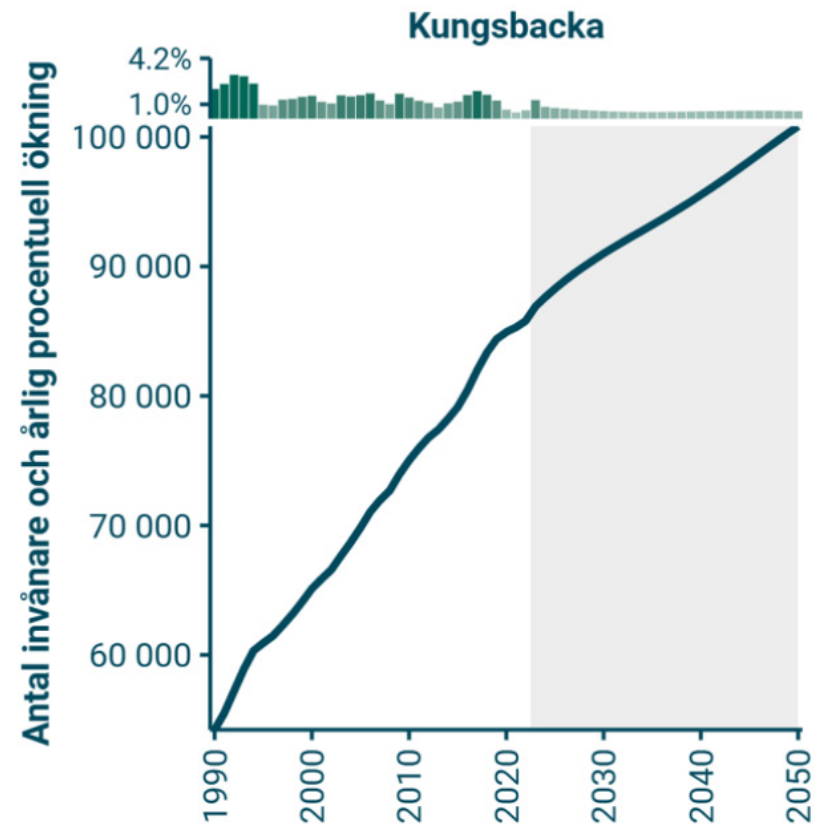
För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik som man vill resa med är det viktigt att förstå resenärernas behov. Vissa behov har många resenärer gemensamt, medan andra behov varierar mellan olika områden och målgrupper. För att kunna identifiera och tillgodose de olika resenärernas behov är det viktigt att förstå vem resenären är.

Inom arbetet med förstudien har flera olika demografiska förutsättningar tagits fram och analyserats. Exempel på vad som har analyserats är åldersstrukturer, utbildningsnivå, hushållens inkomster, utländsk bakgrund, antal barn, bilinnehav, förvärvsarbetande och arbetssökande etcetera.

### Demografi

I Kungsbacka kommun bor cirka 86 000 invånare (årsskiftet 2024/2025). Befolkningen bor främst i de västra delarna av kommunen. Invånarantalet har stigit de senaste decennierna och befolkningen förväntas fortsätta att öka. Störst ökning förväntas i Kungsbacka stad.

Invånarantal faktiskt utfall (1990-2022) och prognos (2023-2050) samt årlig förändring i %



Figur 5. Invånarantal och befolkningsprognos, Kungsbacka kommun. Källa: SCB och bearbetningar av Region Halland.



## Socioekonomi

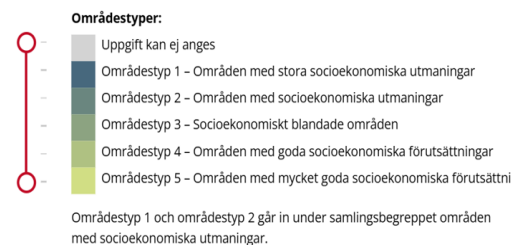
De socioekonomiska förutsättningarna i ett område har en direkt påverkan på invånarnas möjligheter att genomföra sina vardagliga resor och göra informerade färdmedelsval. Utbildningsnivå, sysselsättningsgrad och inkomstnivå utgör de indikatorer som tydligast beskriver socioekonomiska skillnader.

Inkomstnivå och sysselsättning påverkar individers faktiska valfrihet, exempelvis möjligheten att ta körkort, äga bil eller finansiera ett månadskort för kollektivtrafik. Utbildningsnivån har ett nära samband med både sysselsättning och inkomst, och har därmed även en indirekt påverkan på bilnehav. Därtill påverkar utbildningsnivån attityder till olika transportsätt; personer med högre utbildning uppvisar generellt en större benägenhet att välja hållbara mobilitetslösningar, medan personer med lägre utbildning oftare är mer beroende av kollektivtrafiken för sina dagliga resor.

Mot denna bakgrund är det av särskild vikt att områden med lägre socioekonomisk status har en god tillgång till kollektivtrafik. Detta omfattar både geografisk täckning och ett tillräckligt utbud under

tider då många är beroende av kollektivtrafiken, såsom kvällar och helger.

I denna förstudie har Boverkets Segregationsbarometer använts för att beskriva de socioekonomiska förutsättningarna inom Kungsbacka kommun. Klassificeringen baseras på ekonomisk standard, utbildningsnivå, arbetslöshet och förekomst av ekonomiskt



*Karta 17. Kartan har hämtats från Boverkets segregationsbarometer.*



bistånd. Indelningen sker i fem områdestyper:

- Områdestyp 1 – mycket stora socioekonomiska utmaningar.
- Områdestyp 2 – områden med socioekonomiska utmaningar.
- Områdestyp 3 – socioekonomiskt blandade områden.
- Områdestyp 4 – områden med goda socioekonomiska förutsättningar.
- Områdestyp 5 – mycket goda socioekonomiska förutsättningar.

### Kungsbacka kommun – övergripande bedömning

Kungsbacka kommun är indelad i 18 regionala statistikområden (RegSO). Den socioekonomiska fördelningen enligt Segregationsbarometerns indelning är följande:

- Områdestyp 1: 0 områden
- Områdestyp 2: 0 områden
- Områdestyp 3: 1 område
- Områdestyp 4: 11 områden
- Områdestyp 5: 6 områden

Detta innebär att:

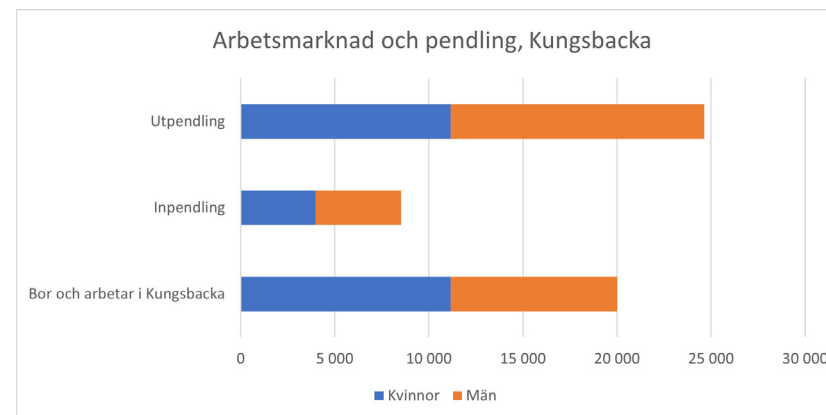
- 51,8 procent av kommunens invånare bor i områden med goda socioekonomiska förutsättningar (områdestyp 4).
- 44,1 procent bor i områden med mycket goda socioekonomiska förutsättningar (områdestyp 5).

Endast ett område i centrala Kungsbacka är klassificerat

som områdestyp 3, vilket innebär ett område med blandade socioekonomiska förhållanden. Övriga delar av kommunen uppvisar genomgående goda eller mycket goda socioekonomiska förutsättningar.

## Pendling över kommungräns

Kungsbacka är en utpräglad pendlingskommun. Det är fler som pendlar över kommungränsen, än som bor och arbetar inom kommunen. Utpendlingen är avsevärt större än inpendlingen.



Figur 7. In- och utpendling över kommungräns, i relation till antal personer som bor och arbetar inom kommungränsen. Informationen är hämtad från SCB och avser år 2023.

Antalet personer som både bor och arbetar i Kungsbacka kommun är 20 016 personer (SCB, 2023). De fem vanligaste kommunerna att pendla från respektive till redovisas i tabellen på nästa sida.

Inpendling		Utpendling	
Från kommun	Antal	Till kommun	Antal
Göteborg	3 340	Göteborg	15 079
Mölndal	1 524	Mölndal	4 498
Varberg	1 154	Varberg	1 252
Mark	503	Stockholm	730
Härryda	239	Härryda	539

Tabell 10. In- och utpendling över kommungräns, de största relationerna. Informationen hämtad från SCB och avser år 2023.

Det finns skillnader mellan mäns och kvinnors pendlingsmönster. Pendlingen är stor i båda grupperna men bland kvinnor är det mer vanligt att både bo och arbeta inom kommunen. Bland män är utpendlingen större än bland kvinnor.

De fem vanligaste kommunerna att pendla till respektive från är desamma för kvinnor som män, och överensstämmer med de som visas i Tabell 6 för båda grupperna.

## Cykelpotential

Region Halland har gjort en cykelpotentialstudie<sup>7</sup>. Som cykelpotential räknas upp till 30 min cykelresa till arbete, gymnasieskola, högskola och folkhögskola. Även pendling till

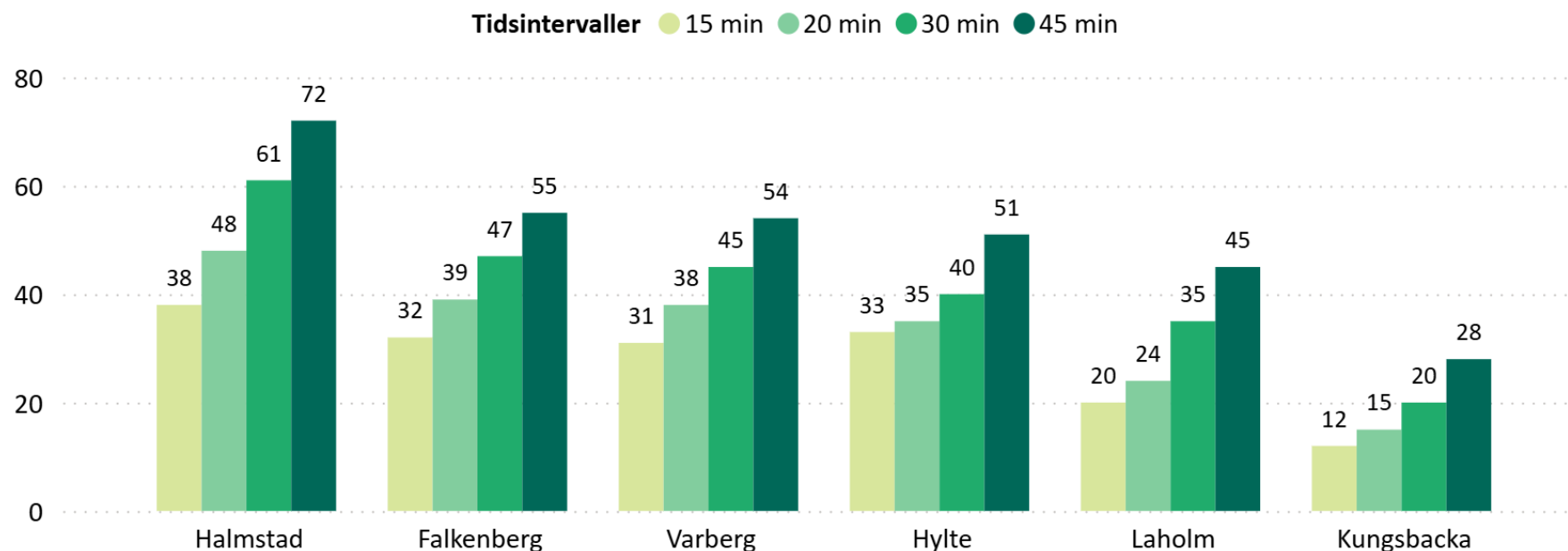
<sup>7</sup> Region Halland. [Cykelpotentialstudie Halland 2025](#) och [Potential för cykling i Halland i Region Halland](#)



Figur 8. Cykelpotentialstudie framtagen av Region Halland. Total cykelpotential, inkluderat pendling till arbete (30 min), högskola/folkhögskola (30 min), gymnasieskola (30 min) och grundskola (årskurs F-3 2 km, 4-6 3 km och 7-9 4 km).

grundskola räknas in, där årskurs F-3 anses ha möjlighet att cykla om avståndet är upp till 2 km. För årskurs 4-6 används 3 km och för årskurs 7-9 används 4 km.

Jämfört med de andra halländska kommunerna, har en låg andel av invånarna i Kungsbacka möjlighet att cykla till arbetet, se Figur 26. I Kungsbacka kan 20 % av de arbetande cykla till sin arbetsplats på 30 min eller kortare tid. I Halmstads kommun är den andelen 61 %, genomsnitt för Halland är 43 %.



Figur 9. Andel (%) som kan cykla till sin arbetsplats, inom viss tid. Källa: Cykelpotentialstudie, Region Halland.

Inom Kungsbacka är det fler kvinnor än män som har möjlighet att cykla till jobbet inom 30 min. Av de Kungsbackabor som kan nå sin arbetsplats inom 30 min på cykel är 38 % män och 62 % kvinnor.

## Viktiga målpunkter

Tillgängligheten till målpunkter är en viktig funktion som kollektivtrafiksystemet ska fylla. Det är till exempel viktigt att ha god tillgänglighet till skolor, fritidsanläggningar, större arbetsplatser samt vårdcentral och dagligvaruhandel.

## Arbetsplatser

Bland de större arbetsgivarna finns Kungsbacka kommun och Region Halland.

Den största privata arbetsgivaren, med 175 anställda, är Mediq Sverige AB<sup>8</sup>. Det finns ett stort antal företag registrerade i kommunen, omkring 10 000 stycken. Exempel på branscher är bygg, partihandel, detaljhandel och företagstjänster. Enligt en rapport från

<sup>8</sup> Källa: Ekonomifakta, länk [Kungsbacka](#).

Bisnode från 2020 karaktäriseras Kungsbackas näringsliv av små, lönsamma bolag.

Mediq ligger i den nordvästra delen av Kungsbacka tätort, i närheten av Arendalsleden. Linje 1 passerar nära, med hållplats Hallabäcksvägen.

Kungsbacka sjukhus, där även vårdcentral, barnvårdscentral och hjälpmedelcentrum finns, är centralt beläget cirka 600 m från tågstationen. Linje 2 går till sjukhuset. Regionbusslinjerna 735 och 741 passerar också nära sjukhuset, med hållplats ute på den lite större vägen Söderåleden.

Kungsmässan och Hede Fashion Outlet är viktiga både som besöksmål och som områden med många arbetstillfällen, även om det inte finns någon enskild arbetsgivare som är särskilt stor.

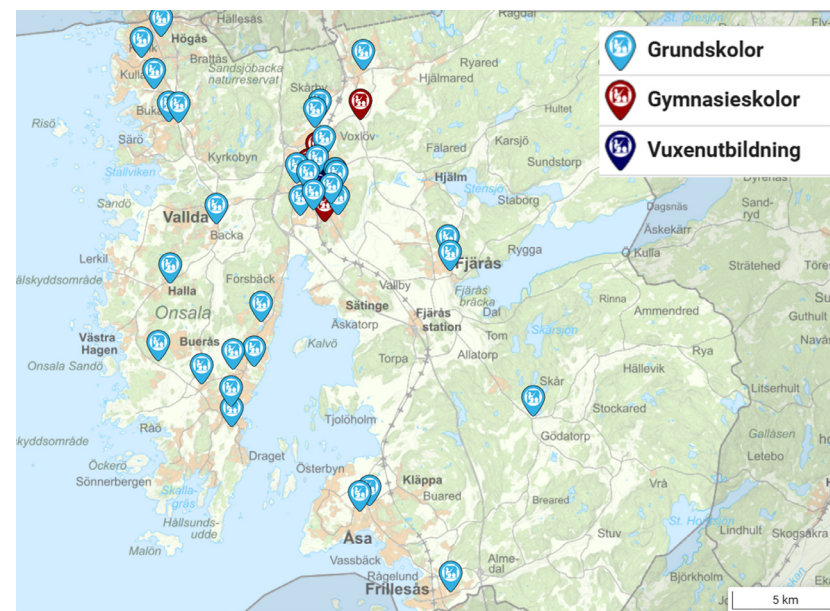
### Skolor

I Kungsbacka kommun finns 32 grundskolor, sex gymnasieskolor och två skolor med vuxenutbildning.

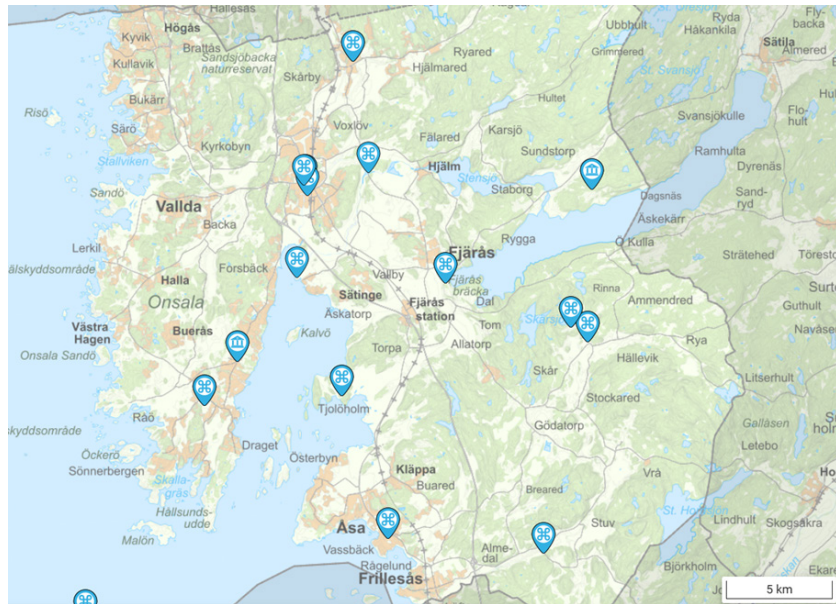
### Fritidsresande

Inom Kungsbacka kommun finns många badplatser som är populära målpunkter under sommaren. Det finns två köpcenter, Hede Fashion Outlet och Kungsmässan.

Andra målpunkter inom kommunen är Fjärås Bräcka, Tjolöholms slott och Äskhults by. I kartan på nästa sida visas sevärdheter, museer och teatrar som finns redovisade i kommunens karttjänst.

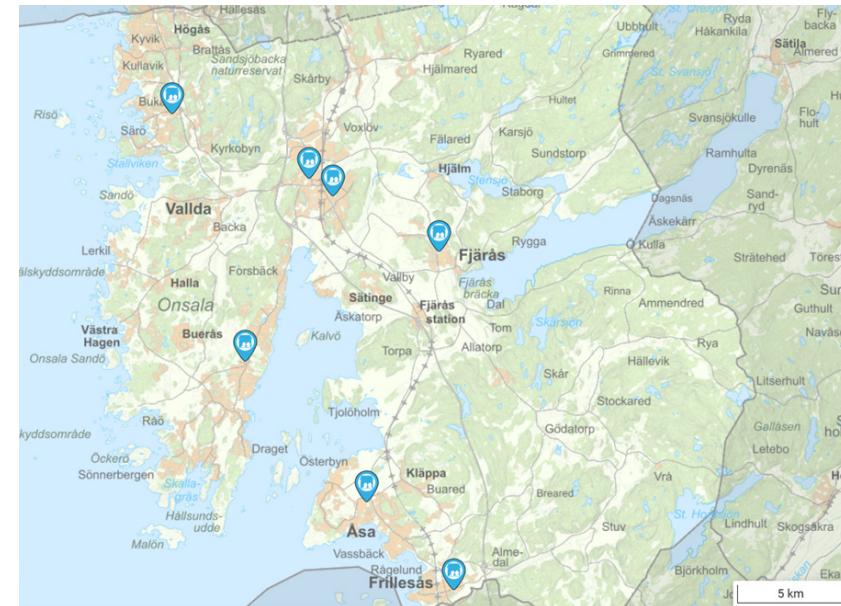


Karta 18. Grundskolor, gymnasieskolor och vuxenutbildning. Källa: Kungsbacka kommun.



Karta 19. Sevärdheter, museer och teatrar. Källa: Kungsbacka kommun

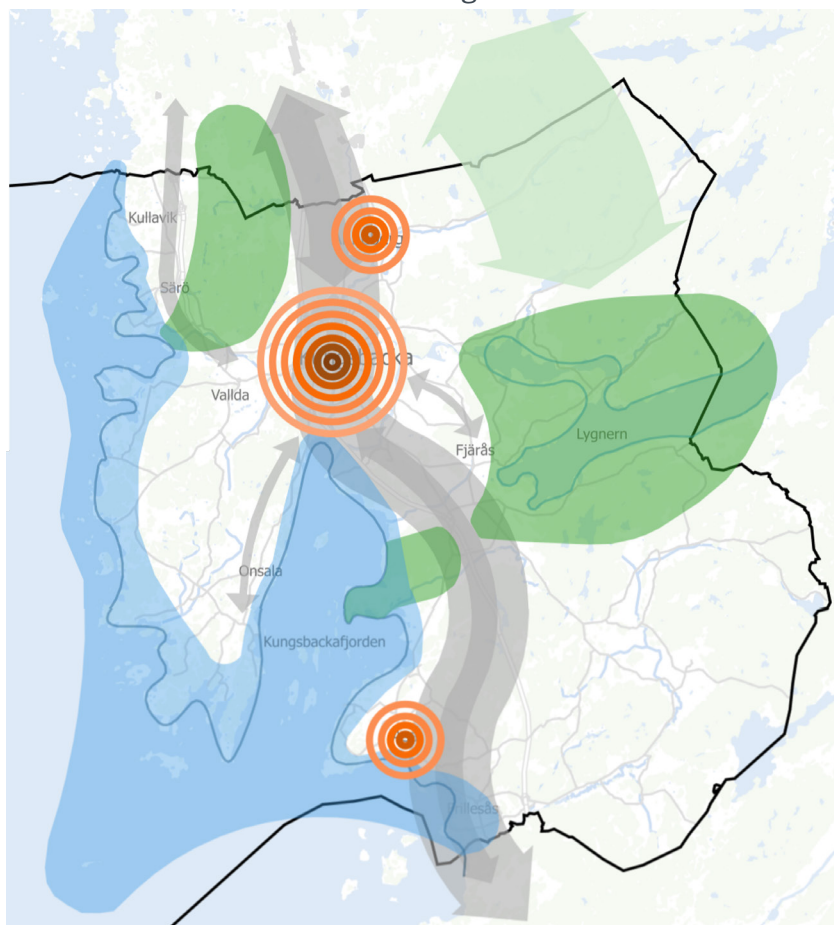
Det finns också ett antal fritidsgårdar, som kan vara viktiga målpunkter för kollektivtrafikresenärer.



Karta 20. Fritidsgårdar. Källa: Kungsbacka kommun

## Utbyggnadsplaner

Enligt kommunens översiktsplan ska ny bebyggelse koncentreras till staden samt stationsorterna Anneberg och Åsa.



Figur 10. Strategibild, kommunens översiktsplan från 2022. Utveckling ska främst ske i Kungsbacka stad, Anneberg och Åsa.

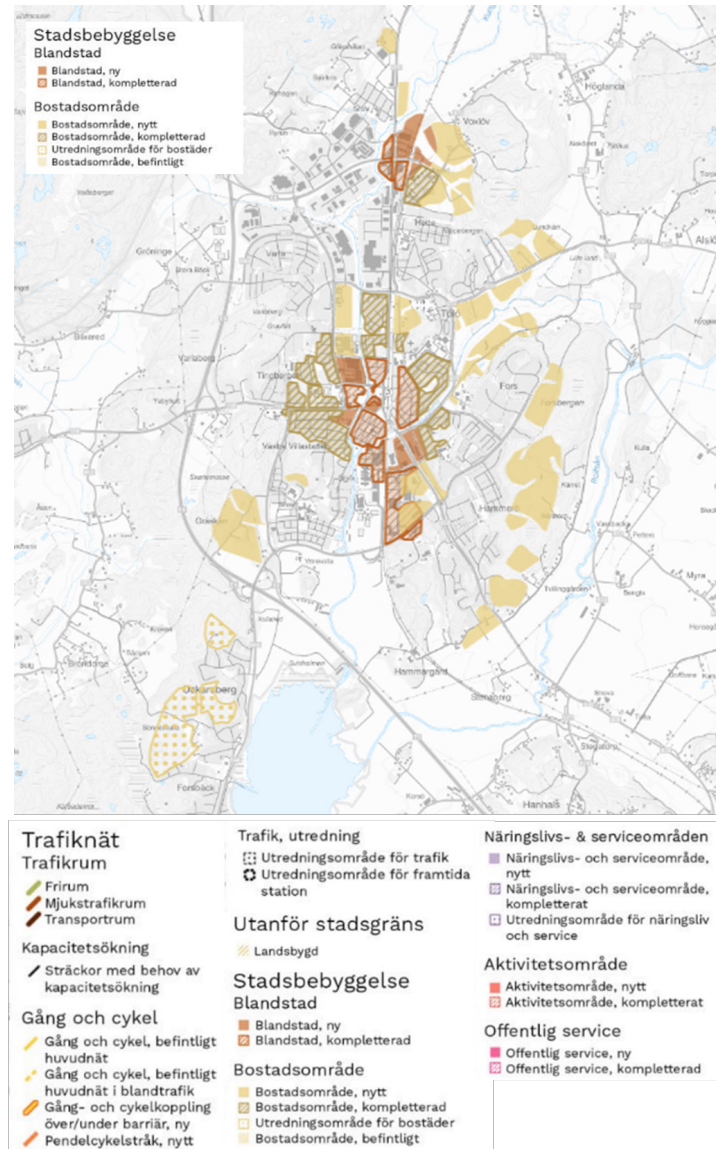
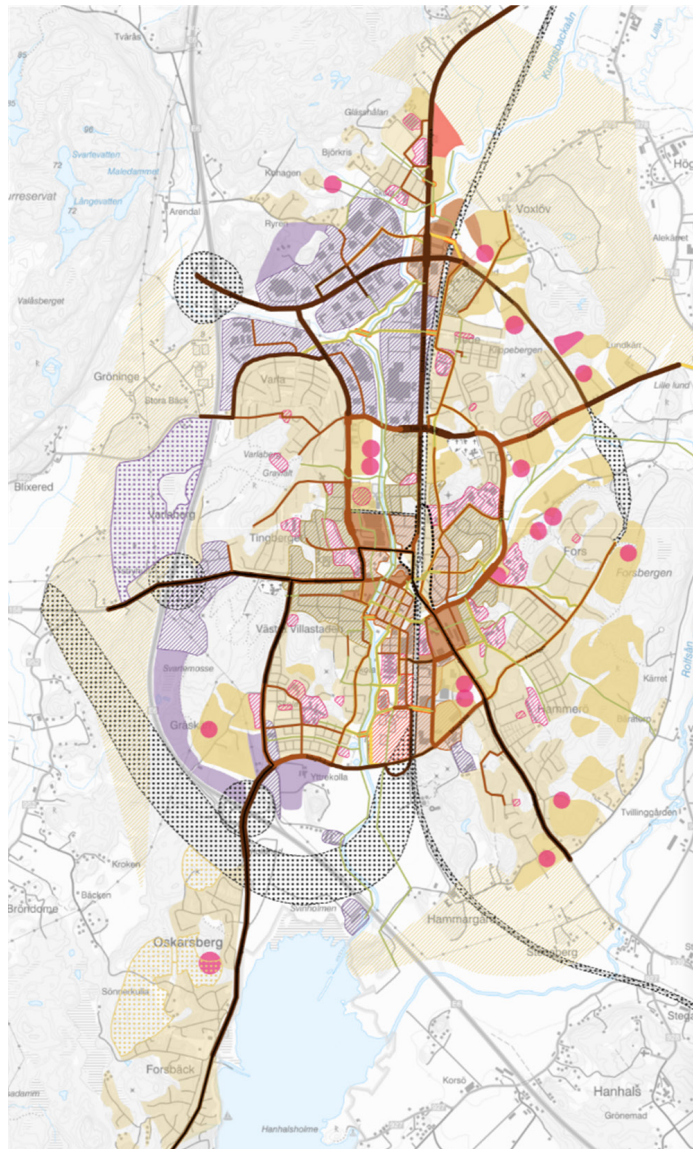
Detta är också tydligt i den befolkningsprognos som är framtagen för kommunen<sup>9</sup>.

Område	Antal invånare (dec 2024)	Förändring till 2034, prognos
Kungsbacka stad	23 986	+ 4 039
Onsala	14 118	- 862
Släp	12 485	- 113
Åsa/Frilesås	10 843	+ 448
Vallda	8 824	- 255
Fjärås	6 718	+ 6
Älvsåker	6 222	+ 597
Gällinge	2 485	+ 122

Tabell 11. Befolkningsprognos för delområden inom Kungsbacka kommun.

För Kungsbacka stad finns en fördjupad översiktsplan, i den pekas områden för ny och kompletterad bostadsbebyggelse ut i centrala lägen men också i stadens ytterkanter, se bild nästa sida.

<sup>9</sup> Kungsbacka kommun, Befolkningsprognos 2025-2034



Figur 11. Från Fördjupad översiktsplan för Kungälv stad, 2026.

## Sammanfattning av marknadsförutsättningar

Kungsbacka är en utpräglad pendlingskommun med ett stort dagligt resande över kommungränsen. Inom kommunen är det ont om större arbetsgivare.

Tätortsgraden ligger i linje med rikssnittet på 88 %, men befolkningen är fördelad på ett flertal tätorter och i kommunhuvudorten Kungsbacka stad bor endast 28 % av kommunens befolkning.

I Kungsbacka är den genomsnittliga inkomsten högre än genomsnittet för Sverige. Även sysselsättningsgraden är högre än rikssnittet. Andelen barn och unga är något högre i Kungsbacka, jämfört med regionen och med riket. En relativt stor andel av kollektivtrafikresenärerna är skolbarn och gymnasieungdomar och resandet på många linjer är tydligt kopplat till skoldagens start- och sluttid.

Befolkningstillväxt förväntas främst ske i Kungsbacka stad. Även i stationsorterna Anneberg och Åsa förväntas tillväxt de kommande tio åren. En större arbetsplats är planerad att etableras i Frillesås.

### Potential för ökat kollektivtrafikresande

Med en befolkningsökning i Kungsbacka stad kan det finnas potential att attrahera fler resenärer i stadstrafiken. Hur nya bebyggelseområden ska försörjas med kollektivtrafik behöver ses över, för att säkerställa att kollektivtrafiken är ett tillgängligt och attraktivt alternativ.

När Västlänken har öppnat för trafik kommer utbudet av tågtrafik

att öka, och det kan finnas ytterligare potential i busslinjer som matar mot tågstationerna. För att få en attraktiv resa är det viktigt att bytena fungerar, och det kan krävas infrastrukturåtgärder för att kollektivtrafiken ska få tillräcklig framkomlighet även under rusningstrafik. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik är också viktiga för kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, där lägre restidskvoter ökar kollektivtrafikens attraktivitet. I samband med Västlänkens öppnade kommer fler tåg att trafikera Västkustbanan då kapaciteten kan öka. Utbudet på dagens tåg mellan Göteborg – Varberg kommer att stärkas upp och trafikera var 30 minut under större delen av trafikdygnet. Detta medför också att det lokala resandet inom Halland med tåg blir mer tillgängligt och kan öka attraktiviteten genom snabba resor till och från några av de större städerna i stråket. Den nya regionpendeln skapar även förbättrade möjligheter att nå viktiga arbetsplatsområden längs sträckan, bland annat i Värö med ny station och Varberg. Detta stärker tillgängligheten till några av regionens större arbetsplatser och bidrar till att bredda arbetsmarknadsregionen för boende i Kungsbacka.

Andelen barn och unga är hög i kommunen, och dessa grupper står för en stor del av resandet. Samordningen med och gränsdragningen mot skolskjuts bör ses över. Det kan finnas en potential i att effektivisera den allmänna trafiken och/eller att med stöd av ett högt resande bland barn och unga kunna erbjuda ett högre utbud än vad som annars varit motiverat.

En potential bedöms också finnas i satsningar på de starka och mycket starka stråken. Detta gäller Västkustbanan och de mycket starka stråken mellan Kungsbacka stad och Onsala, Vallda samt Särö och vidare mot Göteborg. Starka stråk finns mellan Kungsbacka stad och Fjärås samt Åsa.

# 5.

## Kundsynpunkter



**Under förstudien har de tre trafikavtalens kundsynpunkter gåtts igenom och beaktats som en del av allmänhetens synpunkter gällande befintlig trafikering.**

Antalet kundsynpunkter under åren 2023, 2024 och 2025 uppgår till 2 544 stycken för samtliga 3 avtal. Majoriteten av kundsynpunkterna berör trafikbolagens leveranser, förare eller upplevelser som kund. Förstudien beaktar bara de kundsynpunkter som härrör trafikförbättringsförslag, kundönskemål om trafikeringförslag eller generella önskemål.

## Generell sammanfattning av kundsynpunkter

### Avtal 6022

I avtal 6022 Kungsbacka Landsbygd låg medeltalet för kundsynpunkter på 2,4 styck per 10.000 resor gjorda. De tre vanligaste kundpunktskategorierna är Gick inte i utlovad tid, Körde förbi hållplats och Förare.

### Avtal 6023

I avtal 6023 Kungsbacka Tåtort låg medeltalet för kundsynpunkter på 2,1 styck per 10.000 resor gjorda. De tre vanligaste kundpunktskategorierna är Gick inte i utlovad tid, Körde förbi hållplats och Förare.

### Avtal 6120

I avtal 6120 Onsala låg medeltalet för kundsynpunkter på 3,8 styck per 10.000 resor gjorda. De tre vanligaste kundpunktskategorierna är Gick inte i utlovad tid, Körde förbi hållplats och Förare.

## Kundsynpunkter per linje gällande förbättringsförslag

**Linje 717:** För linjen 717 finns det önskemål fler turer, bättre anpassning till pendeltågens ankomsttider samt förbättrad turtäthet, särskilt på helger och vissa tider på dagen.

**Linje 720:** På linje 720 finns det relativt få kundsynpunkter, där några önskar fler turer och utökade öppettider.

**Linje 735:** Kundsynpunkter för linje 735 har varit synpunkter såsom fler avgångar, bättre turtäthet och förbättrad linjesträckning.

**Linje 741:** För linje 741 handlar de flesta kundsynpunkter om fler avgångar, bättre turtäthet och förbättrad tillgänglighet, särskilt på helger och vissa tider på dagen.

**Linje 742:** Även linje 742 har önskemål om tätare turer och utökade öppettider framför allt på helgen. Även förbättrad samordning med andra linjer. Önskemål om bättre anpassning till pendeltågens ankomsttider förekommer.

**Linje 743:** Har för få kundsynpunkter för att kunna analyseras.

**Linje 744:** Kundsynpunkterna för linje 744 handlar om ökade öppettider, förslag om hållplatslägen och fler turer.

**Linje 747:** Har för få kundsynpunkter för att kunna analyseras.

**Linje 748:** Har för få kundsynpunkter för att kunna analyseras.

**Linje 1:** Linje 1:s kundsynpunkter handlar främst om passningar till tåg. Flera poängterar korta bytestider.

**Linje 2:** Har främst kundsynpunkter som berör passningar och även förslag kring körvägar. Flera kundsynpunkter finns gällande bytestider på specifika hållplatser.

**Linje 3:** Har för få kundsynpunkter för att kunna analyseras.

**Linje 4:** Har för få kundsynpunkter för att kunna analyseras.

**Linje 5:** För linje 5 har kundsynpunkter kring passningar till tågen, förslag på hållplatser samt önskemål om ökad turtäthet.

**Linje 730:** Har för få kundsynpunkter för att kunna analyseras.

**Linje 731:** Kundsynpunkter på linje 731 handlar delvis om ökade öppettider, fler turer och några tillfällen angående passningar.

**Linje 732:** På linje 732 finns det några förslag om andra körvägar, passningar till tåg och önskemål om ökade öppettider på helgen.

**Linje 733:** I förhållande finns det lite mer kundsynpunkter på linje 733 än de andra linjerna i samma avtal. Främst handlar det om förslag på ökade öppettider, förslag om snabbare restider, tätare/fler turer och även passningar.

**Linje 734:** Kundsynpunkterna för linje 734 har förslag om bättre passningar, tidtabellsförslag till skoltider, ökad kapacitet och fler turer.



# 6.

## Kommunens inspel

# Särö centrum



När Kollektivtrafikplan 2026 var ute på remiss lämnade Kungsbacka kommun följande synpunkter:

- Kommunen välkomnar satsningar på kollektivtrafiken
- Kungsbacka underskattas, både avseende potentialen att få fler att välja kollektivtrafik och kapaciteten i mycket starka regionbusstråk
- Åtgärderna är inte tillräckliga, det behövs betydande satsningar där de gör störst nytta
- Det behövs kapacitetsförstärkning i regionbusstrafikens starka stråk i norra Halland
- Stadsbusstrafiken behöver ökad turtäthet
- Direktbuss i stråket Onsala-Vallda-Särö-västra Göteborg är starkt efterfrågat, och borde vara en självklarhet om resebehovet är styrande för planeringen
- Metrobusslinjer till och från Göteborg bör utvecklas i stråket längs väg 158
- Arbetet med mobilitetsåtgärder behöver intensifieras
- Det behövs sömlöst resande över länsgräns och fortsatt utveckling av samarbetet mellan Hallandstrafiken och Västtrafik
- Hallandstrafikens sommarkort ska gälla även Kungsbacka kommun

- Region Halland behöver avsätta erforderliga medel för att nå resandemålen

## Samverkan med kommunen

Vid kommundialog inom arbetet med denna förstudie har synpunkter framförts av tjänstepersoner. Tre samverkansmöten har hållits, se datum och fokusfråga för respektive möte:

- Samverkansmöte 1, datum 2025-11-10, fokus på förutsättningar
- Samverkansmöte 2, datum 2025-12-15, fokus på trafikeringsprinciper
- Samverkansmöte 3, datum 2026-02-24, fokus på trafikeringsförslag

Efter slutförd förstudie hålls ytterligare ett möte med kommunen, men då i form av ett informationsmöte där förstudien presenteras.

De inspel och synpunkter som kommunen har förmedlat under samverkansmöten har kategoriserats i olika teman och finns sammanfattade nedan.

### Systempåverkan, övergripande frågor

- Det behöver vara ett kollektivtrafiksystem som kommunen har möjlighet att växa i. I nuläget finns kapacitetsbrister.
- Västlänken ger nya förutsättningar och påverkar systemet som helhet.

- Hur en ny expressbusslinje längs väg 158 påverkar behöver tydliggöras. Hur påverkas övriga linjer i området? Kvarstår behov av utökad kapacitet Onsala-Kungsbacka exempelvis?
- När det gäller passning mot tåg, och vilka relationer som prioriteras, behövs en konsekvensbeskrivning.

### Samhällsutveckling

- Det sker utveckling och utökning i fler orter än de som är högst prioriterade i översiktsplanen (Kungsbacka, Åsa, Anneberg). Särö och Frillesås är två orter som växer lite extra.
- Åsa ska utvecklas kring stationen, i enlighet med fördjupad översiktsplan.
- Frillesås kommer i närtid att utökas med en större arbetsplats samt nya bostäder.
- En ny tågstation kan etableras i Frillesås på sikt, men inte inom aktuell avtalsperiod.
- Inom staden är utvecklingsplaner tydligt presenterade i fördjupad översiktsplan. Bland annat planeras en ny arena.
- Staden sträcker sig ner till Forsbäck

### Efterfrågad kapacitets-/utbudsökning

- Ökad kapacitet längs väg 158 är en högt prioriterad fråga för kommunen. Det finns önskemål om busslinje Onsala – Vallda – Särö – västra Göteborg.
- Ökad kapacitet efterfrågas till Onsala samt Fjärås.
- Stadstrafiken behöver en högre turtäthet. Potential för ökat resande i stadsbusstrafiken.
- Fler tågavgångar önskas.

### Samordning skoltrafik och allmän trafik

- Det är positivt med samordning mellan skoltrafik och allmän trafik
- En tydlig konsekvensbeskrivning, som visar hur grundskoleelever och hur gymnasieelever påverkas av trafikeringsförslaget, behövs. De ekonomiska konsekvenserna behöver också redovisas, om neddragning av allmän kollektivtrafik innebär större behov av skoltrafik.

### Infrastruktur och depå

- Brister i vägnätet, som hindrar att trafikera med buss, måste synliggöras för väghållaren.
- De behov som förstudien ser, exempelvis utrymme för fler bussar vid knutpunkter, måste tydligt redovisas. Kommunen kan utreda vidare om och hur åtgärder kan genomföras inom kommunens vägnät och/eller mark, men behoven behöver vara tydligt specificerade.
- När det gäller framkomlighet, är det även här viktigt att förstudien visar vilka behov det finns och vilken betydelse framkomligheten har för trafikeringsförslaget.
- Tydliggör vad som är måsten och vad som är önskemål, när det gäller infrastrukturåtgärder.
- Kommunen anser att regionen ska ta ett tydligare ansvar för frågan om bussdepå. Det är inte kommunen som ska säkerställa detta. Behov behöver tydligt specificeras av regionen.
- Den nya Onsalavägen bedöms vara klar år 2029. Därefter tar kommunen över den befintliga vägen, och har möjlighet att

genomföra åtgärder. Grundtanken är att biltrafik prioriteras på den nya vägen, medan gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras på den befintliga.

### Detaljerade synpunkter kring trafikering

- Sommartorg kan bli återkommande. Innebär ändrad körväg för linje 3.
- Det är viktigt med koppling mellan Särö och Kungsbacka, även om efterfrågan är som störst upp mot Göteborg
- Linje 5 är en udda linje
- Med förkortad linje 732 behövs ett byte för resa Frillesås-Kungsbacka

### Detaljerade inspel kring infrastrukturåtgärder

- Dubbelriktad trafik Varlaområdet – kommunen kommer att utreda möjligheten. Finns det en risk att trafikföretaget vägrar att trafikera trots åtgärder, på grund av för brant lutning?
- Ny hållplats Inlagsleden, ersätta hållplats Hantverksgatan – kommunen tar med sig frågan
- Hedeleden – det är osäkert om vägen kommer att byggas.
- Utveckla Fjärås som knutpunkt – behov behöver tydliggöras innan kommunen kan titta vidare på frågan
- Utveckla Åsa station som knutpunkt – behov behöver tydliggöras innan kommunen kan titta vidare på frågan
- Framkomlighet Kungsgatan – behov och effekter behöver tydliggöras

- Vändplats Ölmanäs (ej kommunalt vägnät, men hänger ihop med bebyggelseplanering) – fortsatt dialog, möjliga lösningar behöver studeras i samverkan



# 7.

## Beskrivning av trafikeringsförslaget



### Behov av översyn

Trafikeringen i Kungsbacka ses över inför den nya avtalsperioden. Syfte är att ha ett kollektivtrafiksystem som är anpassat till nuvarande resbehov men som också kan vidareutvecklas i takt med förväntad befolkningstillväxt inom avtalsperioden. Det ska vara ett system som kommunen kan växa i.

Planerade förändringar i tågtrafiken är ytterligare ett skäl till översyn, där busstrafiken behöver anpassas så att det blir ett välfungerande system som helhet, med möjlighet att byta mellan trafikslag samtidigt som parallellkörning undviks. I det trafikeringsförslag som tagits fram i denna förstudie, blir det ett tydligare fokus på tågstationerna som noder i kollektivtrafiksystemet och parallell busstrafik minskas.

Utöver anpassning till resbehov och förändrad tågtrafik, är den otydliga gränsdragningen mellan skoltrafik och allmän kollektivtrafik en anledning till översyn. Som det fungerar i nuläget, nyttjas skoltrafik för allmänt behov och allmän trafik fungerar i vissa fall mer eller mindre som skolskjuts. En tydligare gränsdragning kan underlätta för både resenärer och trafikföretag, och samtidigt säkerställa en korrekt fördelning av kostnader mellan Kungsbacka kommun och Region Halland.

Kungsbacka kommun har en hög tätortsgrad men en förhållandevis liten andel av befolkningen bor i kommunhuvudorten. Det finns också stora

delar av kommunen där det är glest med bebyggelse. För att få ett hållbart kollektivtrafiksystem behöver det finnas en balans mellan att koncentrera resurser till starka stråk där det finns störst potential, och att upprätthålla ett grundutbud för så stora delar av befolkningen som möjligt. Det finns även brister i infrastrukturen, med smala och slingrande vägar, som skapar begränsningar. Infrastrukturella brister lyfts inom denna förstudie och åtgärder i vägnätet kan öppna nya möjligheter för trafikering framöver.

Det trafikeringsförslag som har arbetats fram inom denna förstudie förutsätter till viss del åtgärder inom vägnätet. Detta gäller bland annat nya vändplatser, framkomlighetsåtgärder inom Kungsbacka tätort samt att hållplatser längs linje 731 anpassas för ledbuss. Enligt trafikeringsförslaget trafikeras även den planerade vägen Hedeleden, i den nordöstra delen av Kungsbacka tätort. I samtliga fall där trafikeringsförslaget förutsätter åtgärder i infrastrukturen, finns en alternativ lösning framtagen. Att trafikera enligt det alternativet, utan några infrastrukturåtgärder, skulle dock ge en mindre attraktiv och en mindre effektiv trafikering av Kungsbacka. Utbudet skulle i det fallet behöva minskas alternativt att den ekonomiska ramen för trafikeringen utökades ytterligare.

Några större standardhöjningar av vägsträckor, som i nuläget inte är planerade, kan inte anses realistiskt innan avtalsperioden börjar.

En tydligare beskrivning av respektive linje, med bland annat prioriterade passningar, viktiga målpunkter och huvudsakligt syfte, finns i bilaga 1.

## Trafikeringsstrategi

Trafikeringsförslaget har arbetats fram utifrån följande principer:

- Tågtrafiken utgör stommen i Kungsbackas kollektivtrafik.
  - Tågstationerna är noder i linjenätet. Åsa station utvecklas som knutpunkt.
  - Busstrafik matar till tåg i möjligaste mån och planeras utifrån hela resan-perspektiv.
  - Öppettider i starka stråk harmoniserar med tågtrafik och stödjer in- och utpendling.
- Hänsyn till bebyggelsestrukturen i Kungsbacka.
  - Bebyggelsestrukturen motiverar ett system med flera starka stråk.
  - Linjer inom regiontrafik och stadstrafik kan ha likvärdigt utbud.
  - Resbehovet är styrande och resurser koncentreras till stråk med hög potential.
  - Grundutbud i enlighet med trafikförsörjningsprogrammet, i den mån det är möjligt
- Balans mellan skoltrafik och allmän trafik.
  - Respektive trafikform ska användas på rätt plats och för rätt resa.
  - Det blir enklare för resenärer att förstå kollektivtrafiksystemet med hjälp av tydliga trafikkoncept.

## Förarperspektivet

Bra arbetsförhållanden för förare är en förutsättning för att ha en långsiktigt hållbar kollektivtrafik. Arbetsgruppen har arbetat för att det ska vara tillräckliga marginaler mellan turer och att körtider är rimliga. Trafikeringsprinciper med knutpunkter så som Åsa station och Fjärås centrum möjliggör bra pausförhållanden, förarbyten och tjänsteplanering.

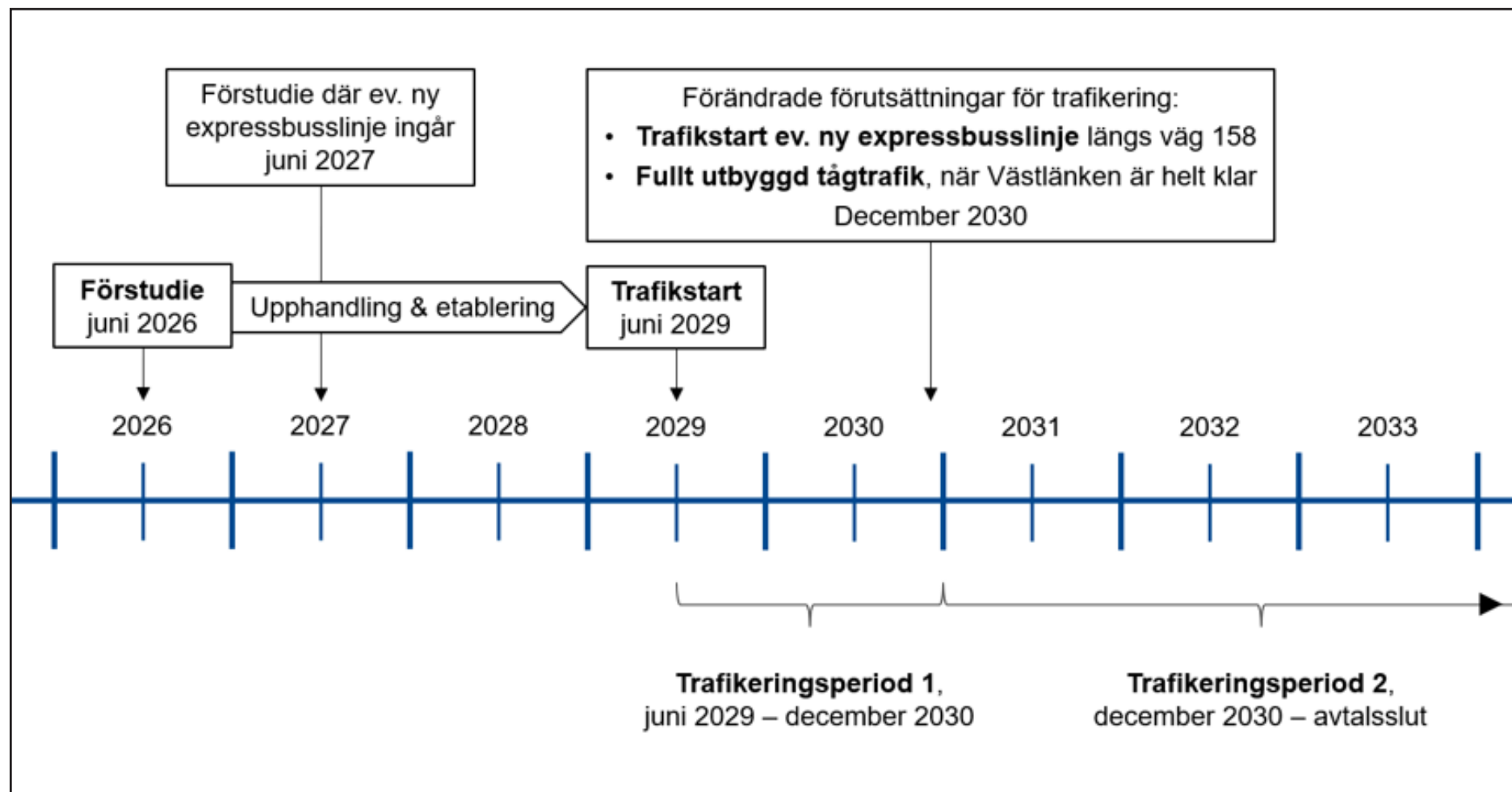
Dialog med kommun och Trafikverket gällande infrastrukturåtgärder medför bättre körupplevelse för förarna och skapar bra förutsättningar för resenärsservice. Frågan om förarnas arbetsförhållanden bör fortsatt bevakas.

## Trafikeringsperioder och beroende till annan förstudie

Tågtrafiken får ett ökat utbud i december 2030 (T31) och vissa justeringar av busstrafiken behöver göras i samband med detta, vilket alltså blir ett och ett halvt år efter avtalsstart. Det är vid samma tidpunkt, december 2030, som det blir trafikstart av en ny expressbusslinje längs väg 158 om en sådan införs.

Dessa faktorer gör att det behövs en viss trafikering fram till december 2030, *trafikeringsperiod 1*, och en annan trafikering efter december 2030, *trafikeringsperiod 2*.

Beslut om det ska införas en ny expressbusslinje längs väg 158 fattas inte i inom ramen för denna förstudie. En sådan expressbuss utreds i en annan förstudie, som förväntas vara klar i juni 2027.



Figur 12. Övergripande tidslinje - förstudie, trafikstart och trafikeringsperiod 1. Denna förstudie, för busstrafik inom Kungälv, ska vara klar under första halvåret av 2026. Expressbusslinje längs väg 158 utreds i en annan förstudie.

Beskrivningen av trafikeringsförslaget utgår främst från trafikeringsperiod 2, men där det finns skillnader mellan trafikeringsperiod 1 och 2 finns detta beskrivet.

## Trafikeringsförslag

En översikt av föreslaget linjenät syns i kartan på nästa sida.

Förslaget bedöms ge en välfungerande helhetslösning tillsammans med tågtrafiken samt den busstrafik som går in i Kungsbacka kommun men ligger inom andra trafikavtal. Detta gäller linje 615, linje X3 samt den eventuella linje X7.

Frågan om en ny expressbusslinje X7, som trafikerar väg 158 längre söderut än nuvarande expressbusslinjer, utreds inom en annan förstudie. Eftersom en eventuell ny expressbusslinje X7 kan starta först i december 2030, kommer ett scenario utan X7 att gälla åtminstone under trafikeringsperiod 1.

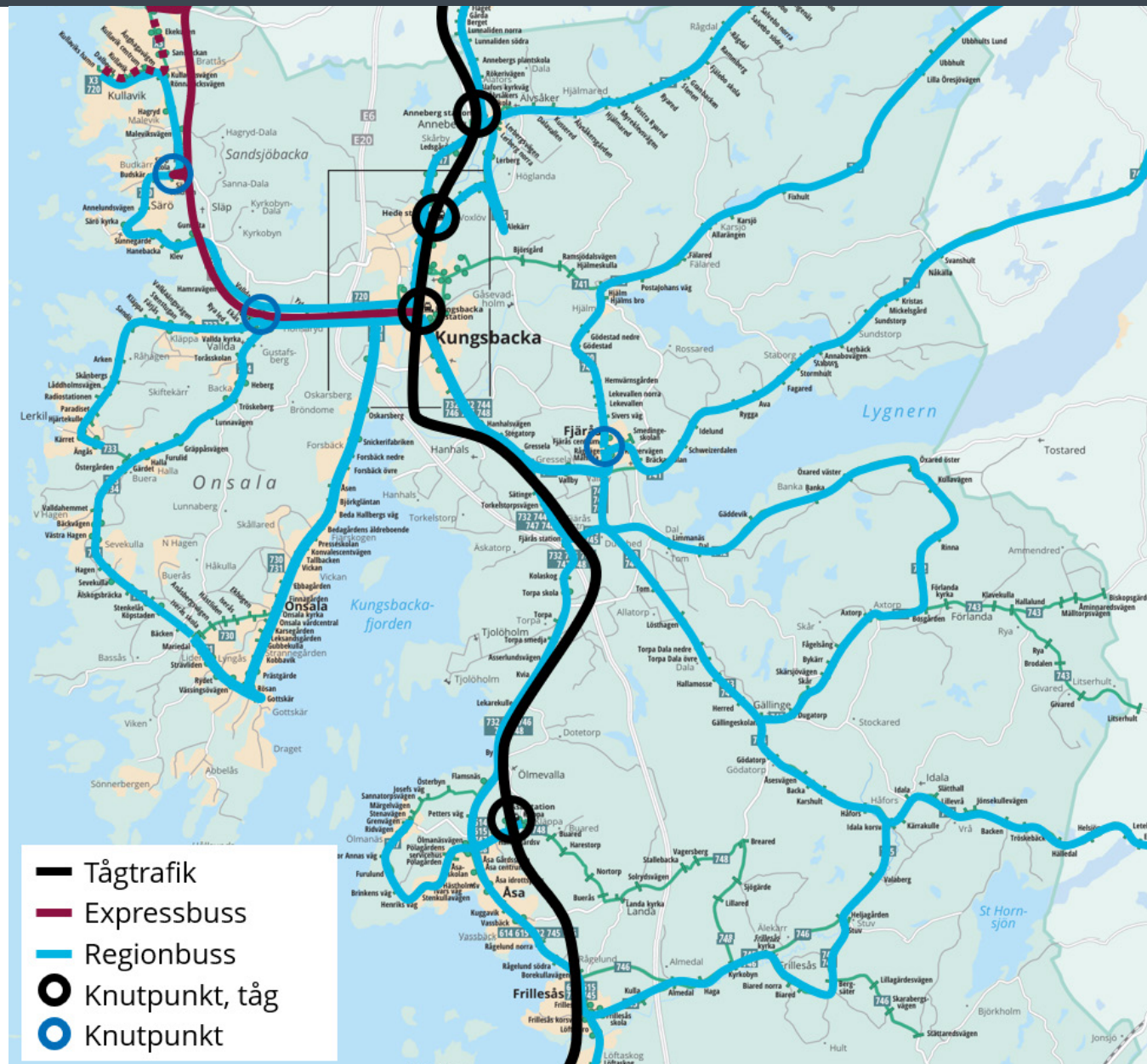
Eftersom beslut om en ny expressbusslinje inte ligger inom denna förstudie, hanteras olika scenarier:

- Ett scenario utan X7
- Ett scenario med X7 till Kungsbacka station
- Ett scenario med X7 till Onsala

Utifrån kollektivtrafiksystemet i Kungsbacka, förordas ett alternativ med X7 till Kungsbacka station. På så sätt kan linjen fylla flera funktioner och bidra till en bra helhetslösning. Det trafikeringsförslag som presenteras här i förstudierapporten utgår från detta scenario, med X7 till Kungsbacka station. I övriga scenarier påverkas linje 720 respektive 731, vilket beskrivs i samband med dessa linjer.



Karta 22. Översikt av de tre scenarier som hanteras inom denna förstudie. Från vänster "Utan X7", i mitten "Med X7 till Kungsbacka" och höger "Med X7 till Onsala". Notera att det första scenariot, utan X7, kommer att gälla för trafikeringsperiod 1 oavsett vad som beslutas angående ny expressbusslinje.



Karta 21. Översikt trafikeringsförslag, illustrerat ovanpå nuvarande linjekarta. Gröna linjer motsvarar sträckor som ingår i befintligt linjenät men som inte ingår i föreslaget linjenät. Ett scenario med X7 till Kungsbacka station.

För att få en attraktiv expressbusslinje X7 behöver framkomligheten för kollektivtrafiken säkerställas. Här behövs ett fortsatt samarbete med väghållare och närmare utredning inom den förstudie som ska göras.

Nedan beskrivs trafikeringssupplägg för olika delar av kommunen. En tydligare beskrivning av respektive linje finns i bilaga 1.

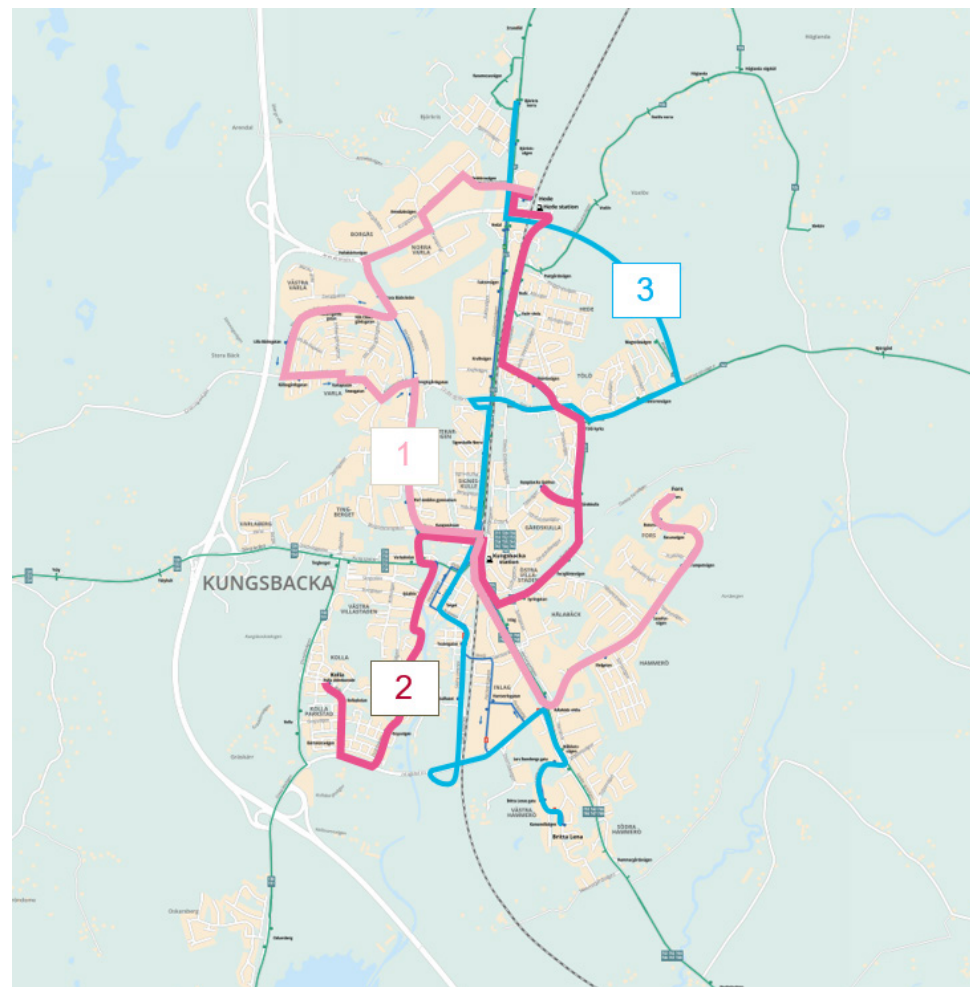
### Trafikeringsförslag Kungsbacka stad

Stadstrafiken blir mer attraktiv med potential att locka nya resenärer i ett upplägg med färre linjer, ökad turtäthet och ökade öppettider.

I trafikeringssförslaget utgörs stadsbusstrafiken av tre linjer, vilka täcker in Kungsbacka tätort på ett bra sätt och kopplar till de båda tågstationerna Kungsbacka station och Hede station. Med detta förslag uppnås ett överblickbart linjenät anpassat till stadens storlek. Det framväxande området Tölö ängar samt den planerade arenan trafikeras på ett bättre sätt med föreslaget linjenät.

Geofencing för hastighetsefterlevnad kravställs för stadstrafiken. Detta underlättar samarbetet med kommunen gällande gatutformning och trafiksäkerhet.

Passning till tågens avgångar och ankomster minskar i betydelse i takt med att tågens turtäthet ökar.



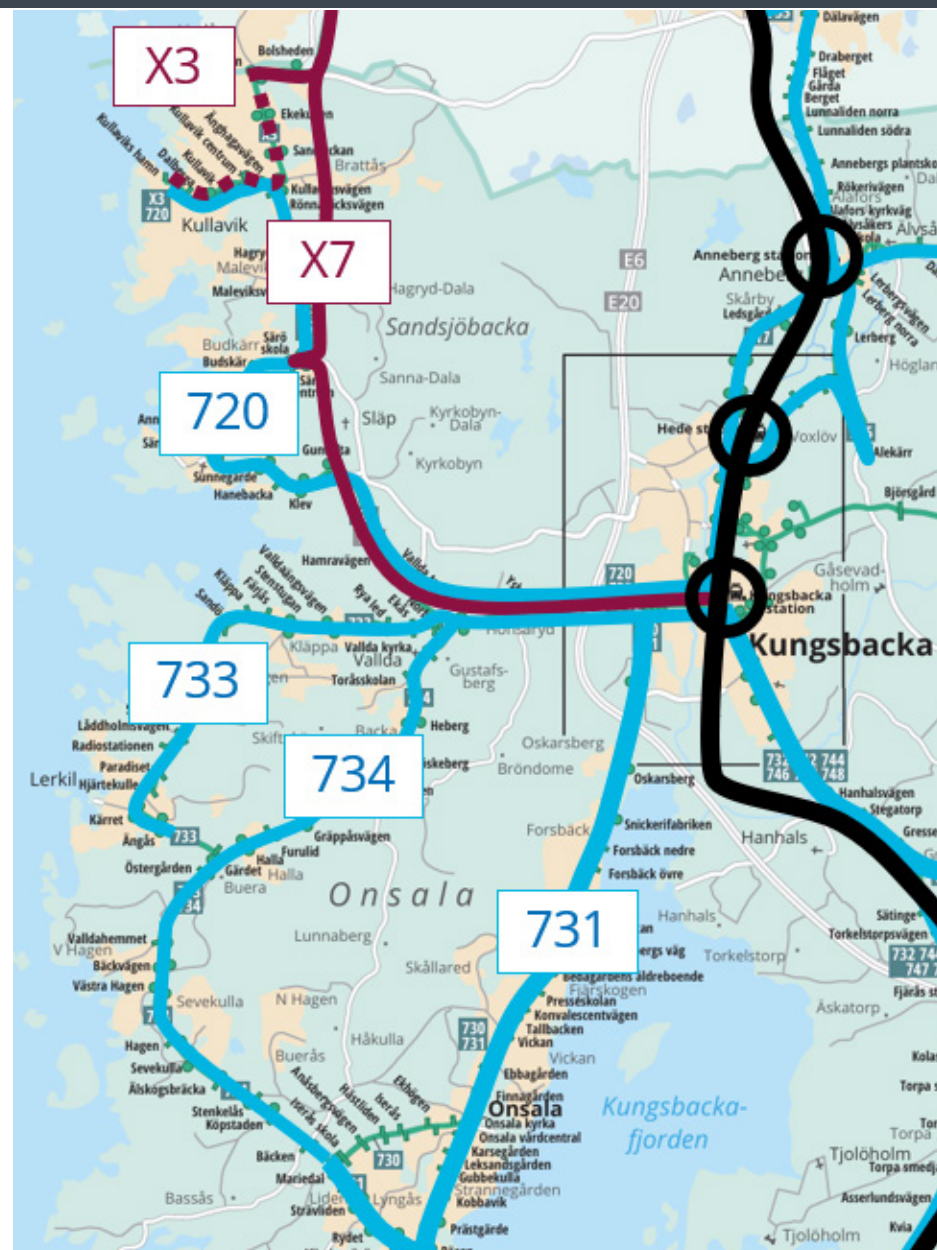
Karta 23. Trafikeringsförslag för Kungsbacka stad.

### Trafikeringsförslag västra Kungsbacka – Kullavik, Särö, Onsala

Trafikeringsupplägget i västra Kungsbacka påverkas av eventuell ny expressbusslinje X7. Utan X7 behöver utbudet på linje 720 behållas, men med en X7 till Kungsbacka [RV15.1] föreslås linje 720 få ett minskat utbud. Kullavik och Särö behöver fortsatt koppling till Göteborg, men även till Kungsbacka stad.

I trafikeringsförslaget ökas kapaciteten i Onsalatråket med hjälp av ledbussar på linje 731. I ett scenario med en ny expressbusslinje X7 ner till Onsala sätts inte ledbussar in på linje 731.

På Onsalahalvön anpassas utbudet till resbehovet och parallellkörning undviks, genom att linje 733 avslutas i Lerkil och att linje 734 och 731 möts vid Mariedal, i stället för vid nuvarande vändplats Älskogsbräcka. Båda dessa förändringar förutsätter infrastrukturåtgärder, med nya vändplatser.



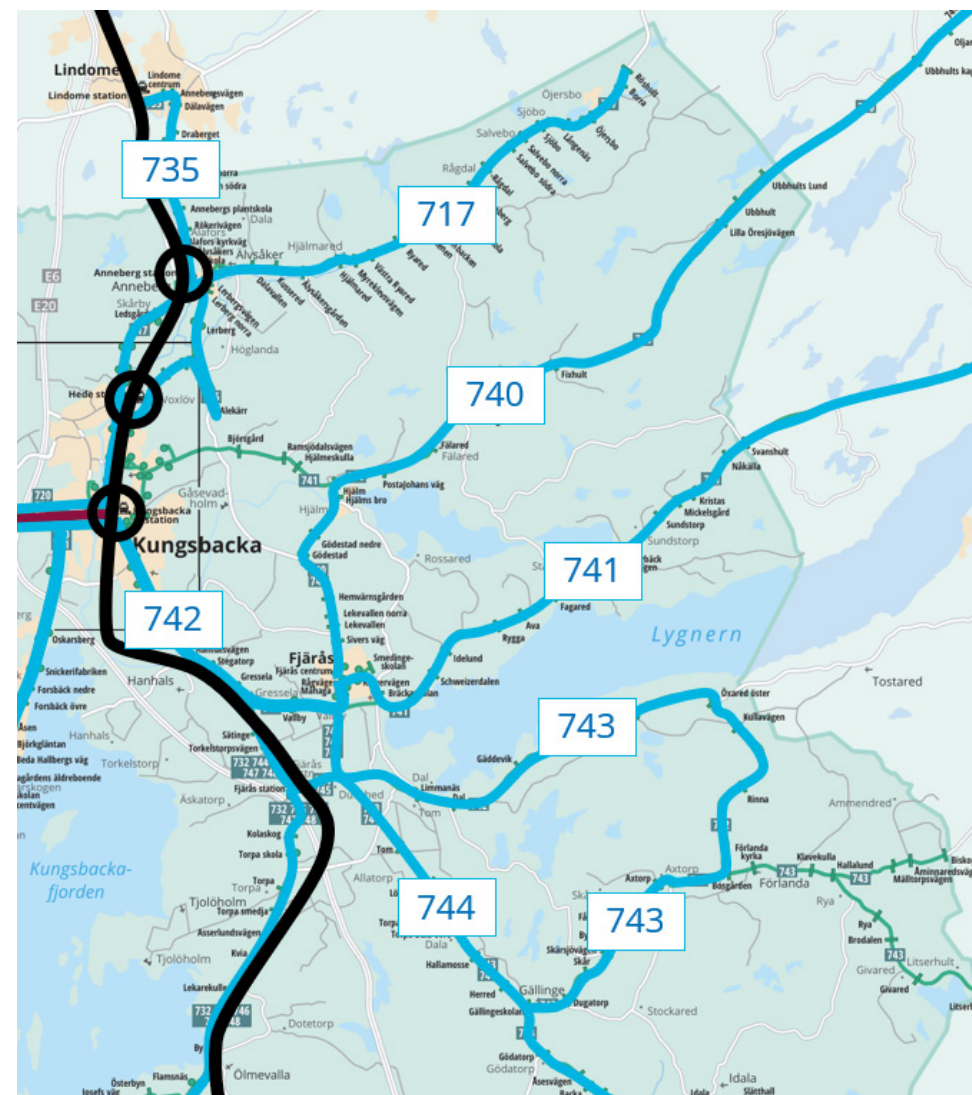
Karta 24. Trafikeringsförslag västra Kungsbacka

### Trafikeringsförslag östra Kungsbacka – Fjärås, Anneberg, Gällinge

I de östra delarna av Kungsbacka kommun föreslås ett trafikeringsupplägg där Fjärås utgör en tydlig knutpunkt. I det starka stråket mellan Fjärås och Kungsbacka föreslås ett högt utbud med en kort linje som länkar samman dessa orter.

Linje 744 passas mot tåg i Horred, på Viskadalsbanan, med motivering att nya resmöjligheter skapas och att den täta tågtrafiken vid Kungsbacka station gör att det inte finns samma behov av passning i Kungsbacka.

Övriga linjer i området får tydligt upplägg med samma körväg för samtliga turer och med likvärdigt utbud.



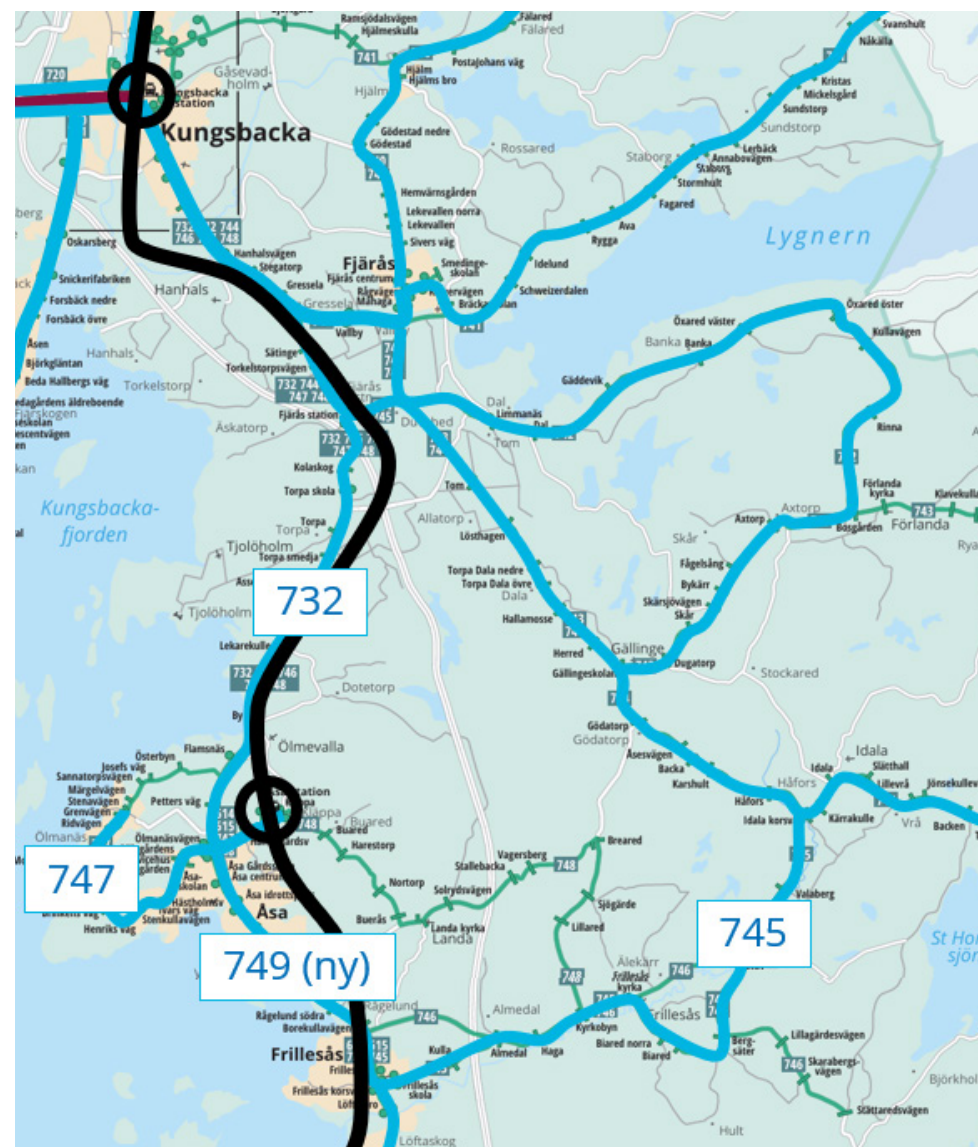
Karta 26. Trafikeringsförslag östra Kungsbacka

### Trafikeringsförslag södra Kungsbacka – Åsa, Frillesås

I de södra delarna av Kungsbacka ger det föreslagna trafikeringsupplägget ett tydligt fokus på tågtrafiken, där busstrafik som går parallellt med tågtrafik minskas och busslinjer länkas till tågtrafiken vid Åsa station. Åsa station utvecklas till en tydlig knutpunkt.

Frillesås får en god koppling till Åsa station tack vare en ny linje Frillesås-Åsa som saxas med linje 615 Varberg-Väröbacka-Åsa så att halvtimmestrafik uppnås på sträckan.

I övrigt skapas ett renodlat linjenät som täcker in det allmänna behovet i området och där parallellkörningar undviks.



Karta 26. Trafikeringsförslag södra Kungsbacka

## Kort sammanställning över föreslagna förändringar

I tabellen nedan presenteras föreslagna förändringar per linje, i korthet. De förändringar som har noteringen "åtg. krävs" är beroende av fysiska åtgärder i infrastrukturen.

Beställningslinjerna 703, 704 och 705 läggs ner.

Linje	Sträckning (nuvarande)	Förändring
1	Hede Station - Fors	Utökat utbud. Justerad linjedragning vid Varla, för att få samma körväg i båda riktningar (åtg. krävs)
2	Hede Station - Kolla	Utökat utbud.
3	Britta-Lena - Kungsbacka	Ändrad linjedragning i linjens södra del, för att trafikera arenaområdet på ett bättre sätt. Förlängning av linjen norrut, till Tölö ängar, Hede station och Björkris. Ersätter linje 4 och 5.
4	Hede Station - Kungsbacka	Nedläggning. Ersätts av linje 3 samt tågtrafik.
5	Björkris - Hede station	Nedläggning. Ersätts av linje 3.
730	Mariedal-Onsala-Kungsbacka	Nedläggning.
731	Älskogsbräcka-Onsala-Kungsbacka	Ökad kapacitet med hjälp av led buss. Linjen kortas av vid Mariedal och får sträckning Mariedal-Onsala-Kungsbacka (åtg. krävs).
732	Frillesås-Åsa-Fjärås-Kungsbacka	Minskat utbud med anledning av ökad tågtrafik. Linjen kortas av vid Åsa station och får sträckning Åsa-Kungsbacka.

Linje	Sträckning (nuvarande)	Förändring
733	V Hagen-Vallda-Kungsbacka	Linjen kortas av vid hållplats Ängås och får sträckning Lerkil-Vallda-Kungsbacka (åtg. krävs).
734	Älskogsbräcka-Vallda-Kungsbacka	Linjen förlängs till Mariedal, där den möter upp linje 731 (åtg. krävs)
717	Röshult-Anneberg-Kungsbacka	Linjedragning oförändrad. Mindre justeringar av tidtabell.
720	Kullavik-Särö-Kungsbacka	Minskat utbud med anledning av ny expressbuss.
735	Kungsbacka-Lindome	Justerad linjedragning för att få samma körväg för alla turer.
740	Hällingsjö-Ubbhult-Fjärås	Linjedragning oförändrad. Mindre justeringar av tidtabell.
741	Sätilla-Nåkälla-Fjärås-Kungsbacka	Linjen kortas av vid Fjärås och får sträckning Sätilla-Nåkälla-Fjärås. Från Fjärås till Kungsbacka hänvisas till linje 742.
742	Förlanda-Öxared-Fjärås-Kungsbacka	Ökat utbud och ökad kapacitet med hjälp av boggibuss. Linjen kortas av vid Fjärås och får sträckning Fjärås-Kungsbacka, starkt stråk. De yttre delarna av linjen ersätts av linje 743.
743	Litserhult-Förlanda-Gällinge-Fjärås	Ny linjedragning Fjärås-Öxared-Gällinge.
744	Horred-Gällinge-Fjärås-Kungsbacka	Linjedragning oförändrad. Mindre justeringar av tidtabell.
745	Idala-Frillesås-Åsa-Fjärås	Linjen startar i Gällinge och kortas av vid Åsa. Ny sträckning blir Gällinge-Idala-Åsa station.
746	Stättaredsv-Frillesås-Åsa	Nedläggning.
747	Ölmanäs-Åsa-Kungsbacka	Linjen kortas av och får sträckning Ölmanäs-Åsa station.

Linje	Sträckning (nuvarande)	Förändring
748	Kyrkoby-Breared-Landa-Kläppa-Åsa	Nedläggning.
749	Åsa - Frillesås	Ny linje på sträckan Åsa station – Frillesås skola. Ersätter delvis 615, delvis 732 och fungerar som en stationspendel till Åsa station.

# 8.

## Konsekvenser och risker



### Konsekvensbeskrivning och eventuella risker

När förändringar sker kan reaktioner alltid skapas hos allmänheten, vilket medför risk för kundsynpunkter och klagomål.

#### **Linje 1 Hede station – Fors:**

Positivt för kund med ökad attraktivitet och bättre matchning mot tågtrafikens öppettider. Kopplingen blir bättre för boende på Varlaplatån till Hede station. Linjedragningen kommer bli mer lättförståelig med samma sträckning i båda riktningar.

Det kan uppfattas som negativt för boende på Varlaplatån med ökad trafikering i bostadsområdet, samt ur förarperspektivet då det finns risk för att det kommer bli trångt för bussarna att mötas om tillräckliga åtgärder inte görs. Geofencing i bussen kan bidra till att underlätta för förarna då systemet kan varna för mötande buss.

#### **Linje 2 Hede station – Kolla:**

Positivt för kund med ökad attraktivitet och bättre matchning mot tågtrafikens öppettider.

Stadsdelen Tingberget blir fortsatt utan stadstrafik men regionbussarna trafikerar ”nedanför” vilket är fullgott utifrån

rekommenderat avstånd till hållplats. Höjdskillnaderna är stora, därav att bussen inte kör in i området. Det kan uppfattas som negativt att den ökade turtätheten upplevs störande i boendemiljön.

#### **Linje 3 Britta-Lena – Björkris:**

Arenaområdet trafikerar på ett bättre sätt. Tölö ängar som idag saknar stadstrafik blir trafikerat. Regionbusstrafik fångar fortsatt upp de resenärer som inte längre nås av linje 3 och 717 utökas dessutom så utbudet blir förbättrat. Alla resenärer som berörs av förändringen har fortsatt gångavstånd till hållplats.

#### **Linje 4:**

Läggs ner, men ersätts till största delen av linje 3, 717 och 735. En negativ konsekvens för kund är att hållplatserna Kraftvägen, Faktorvägen och Hedal endast trafikerar av regionbusstrafik vilket medför en lägre turtäthet men utbudet förbättras något på aktuella regionbusslinjer.

#### **Linje 5:**

Läggs ner men ersätts helt av linje 3.

#### **Linje 720 Kullavik – Särö – Kungsbacka:**

Turtätheten minskar och en mer kapacitetsstark fordonstyp (boggi) införs, när eventuell ny expressbusslinje införs längs väg

158. För resor mellan Särö och Kungsbacka blir X7 ett mer attraktivt alternativ. Boende i Särö får då kliva på i Särö centrum. I ett scenario utan X7, eller där X7 inte går till Kungsbacka, behålls nuvarande turtäthet (30 min-trafik). Utbudet Kullavik till Göteborg förbättras.

Kullavik till Kungsbacka får dock ett halverat utbud (genomsnittligen 75 personer per dag kommer inte uppleva det som lika attraktivt), dock är resbehoven mot Göteborg avsevärt mycket större. Exempel: Hållplats Kullaviks hamn är förhållandet 10 norr/4 söder.

#### **Linje 730:**

Läggs ner. Behovet av denna linje försvinner med föreslagna förändringar av linje 731. Sex hållplatser blir dock utan trafikering. Dessa har i genomsnitt tillsammans 8 påstigande per dag och dessa resenärer når fortfarande kollektivtrafiken med något längre gångväg.

#### **Linje 731 Mariedal – Onsala – Kungsbacka**

Ökad kapacitet i den del av befintlig linje där resbehovet är störst. Minskad trängsel i bussarna.

Ökad robusthet, när linje 731 & 734 frikopplas från varandra. En negativ effekt är att resenärer kommer åka obältade på 70-väg men detta skulle kunna åtgärdas genom en ändrad hastighetsgräns eller att bussen regleras med geofencing. Bytesmöjlighet mellan 731 och 734 behöver säkerställas vid tidtabellläggning.

I ett scenario där X7 går till Onsala behålls nuvarande fordonstyp.

#### **Linje 732 Åsa – Kungsbacka**

Minskad parallellkörning. Resenärer mellan Åsa och Kungsbacka hänvisas till tåg i högre utsträckning. De som bor mellan orterna får ett minskat utbud av busstrafik.

Mindre tillgänglighet mellan orterna, dvs mycket bättre för de som bor nära tågstationerna och sämre för de mellan. Boende i Åsa behöver ändra resvana till att välja tåget.

#### **Linje 733 Lerkil – Vallda – Kungsbacka**

Parallellkörning av linjerna 733 och 734 undviks. Bytesmöjlighet mellan 733 och 734 kvarstår vid Vallda trekant, men inte Västra Hagen.

Resmöjlighet mellan Västra hagen och Lerkil försvåras men platserna ligger dock på cykelavstånd. I genomsnitt rör det sig om max en resande per tur.

#### **734 Mariedal – Vallda – Kungsbacka**

Berörda bostadsområden får bibehållet utbud. Robustheten ökar, tack vare att linje 731 och 734 frikopplas från varandra. Minskad parallellkörning.

#### **717 Röshult – Anneberg – Kungsbacka**

Positivt med bättre pendlingsmöjlighet för arbete och studier samt lättare att förstå tidtabellen.

Inga förändringar annat än att alla turer får samma körväg. Enklare att förstå trafikeringen.

**Linje 735 Kungsbacka – Lindome**

Bättre pendlingsmöjlighet för arbete och studier. Lättare att förstå tidtabellen då alla turer får samma körväg. Ökad tillgänglighet i Alekärr.

**Linje 740 (Hällingsjö) – Ubbhult – Hjälmsjö – Fjärås**

Ingen förändring av utbud eller öppettider. Dock kan någon tur som vänder vid Ubbhult förlängas till Hällingsjö. Ny bytespunkt blir Fjärås centrum, för byte till 742 mot Kungsbacka. Resenärerna får byta vid Fjärås centrum istället för vid Hjälmsjö. Restiden blir i det närmaste den samma. Positivt att linjeupplägget förenklas och att vi satsar på Fjärås som knutpunkt.

**741 Sätilla – Nåkälla – Fjärås**

Förslaget kommer upplevas negativt för de resande som ska till Kungsbacka och får ett tillkommande byte vid Fjärås centrum. Stärker Fjärås centrum som knut- och bytespunkt. Positivt är att resurser omfördelas efter behov och stärker upp det starka stråket Kungsbacka – Fjärås (linje 742). Sträcka Hjälmsjö, Ramsjödalsvägen och Björsgård blir utan trafikering, vilket drabbar i genomsnitt 5 resenärer per dag. Linje 3 kommer något närmre området.

**Linje 742 Fjärås – Kungsbacka**

Ökad attraktivitet och bra möjlighet till hela resan från landsbygd till Göteborg/Malmö. Linjer med stopp i Fjärås centrum anpassas för att skapa smidiga byten till 742.

**Linje 743 Fjärås – Öxared – Gällinge**

Bra bytesmöjligheter i Fjärås samt erbjuder resmöjligheter till och från skola i Fjärås och Gällinge. 10 hållplatser blir utan allmän trafik på grund av litet allmänt behov samt bristfällig infrastruktur. Kommunen skulle kunna välja att ersätta resmöjligheten till Litserhult och Biskopsgårde med en öppen skolskjuts för att minimera konsekvenserna.

**Linje 744 Horred – Gällinge – Kungsbacka**

Fokus ligger på god passning till och från Horreds station samt passning till skoltider till och från Gällingeskolan. Bättre uppkoppling till Viskadalsbanan. Kan medföra sämre byten till Kungsbackapendeln. Tågtrafiken utökas dock markant, så betydelsen av det är liten.

**Linje 745 Gällinge – Åsa**

Positivt är att det blir ett mer renodlat upplägg med koppling i Frillesås och Åsa för möjlighet till vidare resor. Stärker Åsa station som knutpunkt. Behåller ett grundutbud inåt landet. Eventuell koppling till det nya verksamhetsområdet (infraåtgärder krävs enbart om vi väljer ny körväg i Frillesås via verksamhetsområdet). Negativt att det blir svårare att resa från Idala till Fjärås. Resmöjligheten finns kvar men kräver byte i Kungsbacka. Hållplatserna Idala och Kärrakulle blir utan trafikering. Där reser i snitt en – två per tur.

**Linje 746**

Linjen saknar underlag för allmän trafik, därför föreslås nedläggning. Kommunen skulle kunna välja att ersätta linjen med en öppen skolskjuts för att minimera konsekvenserna.

**Linje 747 Ölmanäs – Åsa**

Ökad attraktivitet med utökad trafik och fler kopplingar till tågen. Negativt för resenär är att den enskilda vägen Stenavägen dras in. Stenavägen har ca 7-10 resenärer totalt, eller 2-4 resenärer per tur en vardag. Flera av dessa har nära till kvarstående hpl Grenvägen.

**Linje 748**

Linjen saknar underlag för allmän trafik, därför föreslås nedläggning. Kommunen skulle kunna välja att ersätta linjen med en öppen skolskjuts för att minimera konsekvenserna.

**Linje 749 Åsa - Frillesås**

Ökad attraktivitet med fokus på hela resan-perspektivet. Resor för Åsaskolan ersätts med gånglänk från Åsa Gårdsskola. Positivt är att tågtrafikens räckvidd utökas.

# 9.

## Jämförelse mellan dagens linjenät och förslaget



### I detta kapitel jämförs befintligt linjenät med förslaget.

För att kunna möta upp ett ökat resande och med utgångspunkt i trafikeringsstrategin så finns ett antal förslag till förändring på befintlig linjenätsstruktur.

Fokus med det nya linjenätet är att vi skall ha färre linjer som är tydliga i sin linjesträckning utan allt för många varianter men som ändå ombesörjer de resandebestånd som finns.

I takt med att Kungsbackapendeln kommer att utökas minskas behovet av att träffa en specifik tågavgång, då tågen kommer gå så pass ofta under hög- och dagtrafik.

## Tätortstrafiken

Dagens tätortstrafik i Kungsbacka består idag av fem linjer, dessa linjer är ett resultat av att stadens har byggts ut i omgångar och därför har tätortslinjenätet utökats med fler linjer i befintligt system.

Förslag till förändring är att dagens fem linjer i stället blir tre linjer.

Områden som påverkas av denna förändring är den norra delen av Göteborgsvägen mellan Tölö tvärled och Hedestation som

inte längre kommer att trafikeras av tätortstrafiken, men viss regionbusstrafik kommer dock att gå kvar på sträckan. En annan förflyttning av trafiken är att det som är linje tre kommer att få en ny körväg förbi arenastråket och därför inte köra via Hantverksgatan, denna sträcka förväntas dock ersättas med en ny hållplatsen längs Inlagsleden.

Turtätheten på trafiken ökas samt öppettiderna förlängs och anpassas till Kungsbackapendeln för att än mer fokusera på "hela resan"-perspektivet och möjliggöra lokala resor även på fritiden.

Inom ramen för tätortstrafiken finns också en ny sträckning via en ny väg, den så kallade Hedeleden. I trafikeringsförslaget för tätortstrafiken trafikerar vi denna sträcka för att möta upp samhällsutvecklingen samt att på ett bättre sätt trafikförsörja Tölö ängar, vilket idag endast trafikeras med regionbuss.

### Regiontrafik väster

För resande till och från Onsala blir det några smärre justeringar där linje 731 kommer att trafikera till Mariedal och vända, detta betyder att linjerna 731 och 734 får en ny vändplats i Mariedal i stället för dagens Ålskogsbräcka. Linje 730 kommer att läggas ned vilket betyder att ett fåtal hållplatser inte längre kommer att få någon trafik med den allmänna kollektivtrafiken.

Linje 733 kommer att vända i Lerkil och på så sätt minskas parallelltrafikeringen på Valldavägen.

Införandet av den nya X-linjen, X7, medför en omfördelning av trafiken i de nordvästra delarna av Kungsbacka kommun. Linje 720 reduceras i omfattning för att minska parallelltrafiken på väg 158 och skapa ett mer effektivt linjenät.

Särö kommer fortsatt att erbjudas ett bra trafikutbud mot Göteborg, samtidigt som resorna till och från Kungsbacka snabbas upp och blir fler, vilket stärker attraktiviteten för pendelresenärer.

Kullavik påverkas av reducerade turer på linje 720, vilket innebär färre avgångar mot Kungsbacka, men samtidigt en bättre samordning med den nya X7-linjen och övrig trafik.

Den största förändringen i de södra delarna av Kungsbacka kommun rör linje 732, som delas upp i två separata linjer. Tågtrafiken blir stommen i systemet via Åsa station, vilket skapar en effektiv koppling mellan Kungsbacka och Åsa med tåg. För resor mellan Frillesås och Kungsbacka behövs ett byte vid Åsa station. Detta medför färre turer på de lokala vägarna, men ger förbättrad samordning och bättre anslutning till tågtrafiken på Väst kustbanan, vilket stärker det övergripande pendelsystemet.

Fjärås får ett renare och tydligare trafikupplägg där linje 742 blir stommen i busstrafiken mellan Fjärås och Kungsbacka. Fjärås utvecklas dessutom till en lokal knutpunkt där flera linjer möts, vilket underlättar byten till linje 742 och skapar effektiva förbindelser till och från Kungsbacka. Dessa åtgärder förbättrar kapacitet, ökar

tillgänglighet och skapar ett mer logiskt och användarvänligt linjenät i södra kommunen.

## Ekonomiska konsekvenser

Det föreslagna trafikeringssupplägget skapar sammantaget bättre förutsättningar för ett mer hållbart och attraktivt kollektivtrafiksystem i Kungsbacka. Förändringarna innebär dock att fler fordon behöver sättas i trafik samt att fordonsreserven behöver utökas för att säkerställa en robust trafikproduktion, vilket initialt kommer att öka kostnaderna för Hallandstrafiken.

Den planerade utvecklingen av stadstrafiken i Kungsbacka, där fokus ligger på utökade öppettider och ökad attraktivitet i utbudet, kommer till en början att innebära ökade kostnader. Samtidigt förväntas satsningen bidra till en ökad efterfrågan på kollektivtrafik, i synnerhet då tågtrafiken genom kommunen kommer att utvecklas. Ett mer attraktivt trafikutbud som är anpassat för hela avtalsperioden och en förbättrad tågtrafik på Väst kustbanan bedöms därmed på sikt kunna stärka biljettintäkterna inom avtalet.

En minskning av antalet trafikavtal skapar samtidigt bättre förutsättningar att uppnå synergier, särskilt avseende fordonsflotta och fordonsutnyttjande. Genom en mer samlad avtalsstruktur kan antalet olika fordonstyper begränsas och produktionsupplägget optimeras, vilket i sin tur minskar antalet kostnadsdrivande faktorer i trafikproduktionen.

Samtidigt påverkas dimensioneringen av trafiken av den nuvarande uppdelningen mellan skoltrafik och allmän kollektivtrafik.

Kungsbacka kommuns generösa tilldelning av skolkort innebär att en betydande andel skolelever reser i den allmänna kollektivtrafiken, vilket i många fall är samhällsekonomiskt positivt, men det är viktigt att hitta en bra balans mellan det regionala och kommunala ansvaret kring skoltrafik.

I dagens planering tas höjd för en viss trafikvolym, men eftersom delar av skoltrafiken saknar system för resanderegistrering finns en osäkerhet kring den faktiska beläggningen och det totala resandet i kommunen. Detta innebär att planeringsunderlaget innehåller ett visst mått av osäkerhet vad gäller den verkliga efterfrågan på kollektivtrafik.

## Diskussion ekonomiska konsekvenser

En ny upphandling ger tillfälle att göra en större översyn av trafiken. De utökningar som föreslås i Kungsbacka kan uppfattas alltför omfattande för att göras på en gång. Samtidigt finns det brister i kapacitet och attraktivitet som bör åtgärdas, och Kungsbacka är en växande kommun. Bedömningen är att det är mer långsiktigt hållbart att göra satsningar i samband med avtalsstart, än att göra dem när resbehovet gör satsningarna tvingande en bit in på avtalsperioden. De ekonomiska konsekvenserna blir svårare att överblicka om utökningar görs under avtalsperioden.



# 10.

## Genomgång av förslagets sociala konsekvenser



De föreslagna trafikförändringarna innebär en omställning av kollektivtrafiken där tågtrafiken ges en mer central roll, särskilt i relationen Åsa–Kungsbacka. Linjenätet renodlas och parallellkörning minskas, vilket medför avkortningar eller nedläggning av vissa busslinjer. Vissa områden föreslås i stället få tillgång till öppen skolskjuts. Samtidigt förstärks kapaciteten på flera huvudlinjer genom modernare och större fordon, och bytespunkterna ges en tydligare funktion i systemet. Syftet är att uppnå en mer robust, effektiv och resurseffektiv kollektivtrafik.

De förändringar som föreslås berör flera befolkningsgrupper i olika grad. I denna bedömning analyseras särskilt:

- Barn och unga, inklusive elever med särskilda behov.
- Äldre personer, särskilt de med begränsad mobilitet eller utan bil.
- Personer med funktionsnedsättning, både fysiska, kognitiva och neuropsykiatriska.
- Hushåll i områden där linjer kortas av eller läggs ned.
- Resenärer som regelbundet använder de linjer som får utökat utbud eller större fordon.

För barn och unga bedöms effekterna över lag vara positiva.

Tydligare linjenät och mer strukturerade resvägar ger förutsägbarhet i skolresor. I områden där öppen skolskjuts ersätter linjetrafik kan barn med särskilda behov få bättre anpassade transportlösningar än tidigare. Den ökade användningen av tåg skapar kortare och stabilare resvägar till gymnasieskola och fritidsaktiviteter. Vissa barn kommer att behöva byta hållplats eller korsa väg på vissa sträckor, vilket kräver åtgärder inom trafiksäkerhet, men bedömningen är att fördelarna i form av bättre punktlighet och ökad kapacitet väger upp dessa.

Äldre resenärer påverkas positivt av ett mer sammanhållet och tydligt linjenät. Trafiken koncentreras till stråk med högre turtäthet och mer robust trafik, vilket underlättar resor till vård, handel och service. Modernare fordon och förenklade bytespunkter förbättrar komfort och tillgänglighet. I vissa områden kan längre gångavstånd till hållplatser uppstå, men dessa bedöms motverkas av förbättrad kvalitet i de kvarvarande linjerna.

För personer med funktionsnedsättning medför förändringarna tydliga förbättringar. Mer standardiserade och moderna bussar bidrar till ökad fysisk tillgänglighet, och ett renodlat linjenät underlättar navigering i systemet för personer med kognitiva och neuropsykiatriska funktionsnedsättningar. Den höjda andelen trafik som körs i robusta stråk minskar risken för störningar som kan drabba denna grupp särskilt hårt.

De föreslagna förändringarna kan bidra till ökad jämlikhet i de stråk där efterfrågan är hög och resbehovet störst. Barn och äldre, som oftare saknar bil, gynnas av ett tydligare och mer robust trafikutbud. I områden där hållplatser utgår är det troligt att hushåll utan bil påverkas mest, men mer kapacitetsstark trafik i huvudsakliga stråk ger samtidigt förbättrad mobilitet för grupper som är beroende av kollektivtrafiken.

Den samlade bedömningen är att förändringarna stärker kollektivtrafikens funktion och bidrar till ökad punktlighet, kapacitet och tydlighet. För barn, äldre och personer med funktionsnedsättning skapas i huvudsak förbättrade reseförutsättningar genom mer förutsägbar trafik, standardiserade fordon och tydliga resvägar. Lokala konsekvenser uppstår i form av längre gångavstånd i vissa områden, men dessa vägs upp av att systemet som i helhet blir mer tillgängligt, begripligt och stabilt. Förutsättningarna bedöms därför som goda för att de föreslagna åtgärderna ska kunna genomföras utan att negativ påverkan på sårbara grupper blir betydande.

# 11.

## Fordon och miljö



**Busstrafiken i Kungsbacka består till största delen av landsbygds- och tätortstrafik inom kommunen men i uppdraget ingår även viss regionaltrafik in till Göteborgs stad, Mölndals- och Marks kommuner. Busstrafiken ansluter till tågtrafiken på Västkustbanan på sträckan mellan Åsa och Anneberg.**

Vilka fordonstyper som är aktuella för trafikuppdraget baseras framför allt på det kapacitetsbehovet som respektive linje har men också på hur det aktuella vägnätet ser ut och vilken komfortnivå som resenärerna ska erbjudas på resan.

Därtill kommer krav på drivmedel som baseras på Hallandstrafikens strategier.



## Fordonstyper

I Kungsbacka kan trafiken delas in i två typer av områdestrafik. Tätortstrafik i Kungsbacka tätort samt landsbygdstrafik ute i kommunens landsbygdsområden.

En nyhet är att tätortsuppdraget utökas till att även omfatta stråket från centrala Kungsbacka till Mariedal via Onsala och Gottskär.

I tätortstrafik prioriteras så kallade "citybussar" som är stads/tätortsbussar av fordonsklass I. I citybussar prioriteras goda flexytor för barnvagnar och stående passagerare samt dörröppningar för ett smidigt flöde vid på/avstigning för alla resenärsgupper. Klass I bussar är inte försedda med säkerhetsbälten på passagerarplatserna.

I landsbygdstrafiken prioriteras så kallade "landsbygdsbussar" av fordonsklass II. I landsbygdsbussar prioriteras gott om sittplatser och sittplatser för alla resenärsgupper. Det innebär att bussarna har begränsade flexytor för barnvagnar och stående passagerare samt att antalet dörrar är så få som möjligt till förmån för så många sittplatser som möjligt. Klass II bussar är försedda med säkerhetsbälten på samtliga passagerarplatser. I landsbygdsbussar är det tillåtet att stå under resan men frekvent stående passagerare bör undvikas.

## Definitioner av fordonsklasser:

Fordons klass	Beskrivning
Klass A	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och ett fåtal ståplatser.
Klass B	Mindre buss för upp till 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser.
Klass I	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har inga säkerhetsbälte och många ståplatser.
Klass II	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och en lägre andel ståplatser.
Klass III	Större buss för med än 22 passagerare. Bussen har säkerhetsbälte och inga ståplatser.

## Fordonskoder

Alla fordon får en fordonskod utifrån vilken fordonsgrupp och fordonsklass de tillhör som även baseras på vad det är för typ av buss (såsom led buss, boggibuss etc.) samt om den är av typen låggolv eller höggolv.

Fyra fordonskoder är aktuella för trafikuppdraget CN1L, CL1L, LN2L och LB2L.

Fordons kod	Beskrivning
CN1L	Citybuss, ca 12 meter, tvåaxlad normalbuss, klass I, låggolv
CL1L	Citybuss, ca 18 meter, treaxlad led buss, klass I, låggolv
LN2L	Landsbygd sbuss, ca 12 meter, tvåaxlad normalbuss, klass II, låggolv
LB2L	Landsbygd sbuss, ca 15 meter, treaxlad boggibuss, klass II, låggolv

Av tabellen nedan framgår en sammanställning över fordonstyper per linje, beräknat antal tursatta fordon samt tillhörande drivmedel:

Linje	Sträckning	Fordonstyp	Drivmedel	Fordonsdesign	Ca antal fordon
1	Hede - Fors	CN1L	EI	VT-Blå	5
2	Hede - Kolla	CN1L	EI	VT-Blå	5
3	Kungsbacka – Britta-Lena	CN1L	EI	VT-Blå	3
731	Kungsbacka-Onsala-Gottskär-Mariedal	CL1L/ CN1L*1)	EI	VT-Blå	5
717	Kungsbacka – Anneberg – Röshult	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
735	Kungsbacka – Lindome	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
740	Fjärås – Ubbhult – Fjärås	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
741	Fjärås – Nåkälla – Sätilla	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
745	Frillesås – Idala	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
747	Åsa - Ölmanäs	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
749	Åsa-Frilesås	LN2L	Fossilfritt	VT-Blå	1

Linje	Sträckning	Fordonstyp	Drivmedel	Fordons- design	Ca antal fordon
720	Kungsbacka – Särö – Kullavik	LB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2*2)
732	Kungsbacka – Åsa	LB2L	Fossilfritt	VT-Blå	1*3)
733	Kungsbacka – Vallda – V Hagen	LB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2 (+1 fst)
734	Kungsbacka – Vallda – Mariedal	LB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2 (+3 fst)
742	Kungsbacka – Fjärås	LB2L	Fossilfritt	VT-Blå	3
743	Fjärås – Öxared – Gällinge	LB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
744	Kungsbacka – Fjärås – Gällinge – Horred	LB2L	Fossilfritt	VT-Blå	2
<b>Total</b>	<b>49</b>				

\*1) Dagtrafik. Turer som startar från Kungsbacka station från kl. 04:00 till och med kl. 17:59.

\*1) Kvälls- och nattrafik. Turer som startar från Kungsbacka station från och med kl. 18:00.

\*2) Linjen kan behöva 3 tursatta under perioden jun 2029 – dec 2030 innan ny expresslinje mot Gbg startar.

\*3) Linjen kan behöva 2 tursatta under perioden jun 2029 – dec 2030 pga. förändringar i tågtrafiken.

## Trafikering med ledbussar

Linje 731 har behov av en ökad passagerarkapacitet och föreslås därför i grunden att trafikeras med ledbuss (CL1L) men inte under kvälls- och nattrafik då den föreslås trafikeras med normalbuss (CN1L). Samtliga turer som startar efter klockan 18:00 från Kungsbacka station ska därför trafikeras med CN1L. Syftet är att inte köra med onödigt stora bussar under kvälls- och nattrafik när resandet är lägre. En normalbuss är också betydligt kortare och därför även lättare för föraren att överblicka och skapar en mer trygg känsla ombord för såväl föraren som resenärerna på kvälls- och nattetid.

## Förstärkningsreserver

Förstärkningsreserverna är särskilda fordonsresurser som kan sättas in med kort varsel om kapacitetsbrist skulle uppstå. Dom fungerar på samma sätt som övriga tursatta fordon med den skillnaden att dom inte har något planerat trafikuppdrag.

Hallandstrafiken gör bedömningen att inga förstärkningsreserver behövs inom ramen för trafikuppdraget.

## Tekniska reserver

Tekniska reserver finns i avtalet för att täcka upp för olika typer av stillestånd, så som förebyggande underhåll, service, verkstadsbesök och större insatser i fordonsvården. Tekniska reserver uppfyller gällande fordonskrav likt övriga fordon och ska uppgå till minst 15,0% per fordonstyp baserat på tursatta fordon. Förstärkningsreserver räknas som tursatta fordon.

I de fall Trafikföretaget väljer att ha flera stationeringsorter för fordon inom avtalet ska det på varje enskild stationeringsort finnas placerade reservfordon som tillhör Avtalet.

Reservfordonen ska vara av motsvarande fordonskod som de fordon som trafiksätts ifrån stationeringsorten. Detta kan således påverka antalet tekniska reserver beroende på vilken depålösning som Trafikföretaget väljer.

En nyhet är att om antalet tursatta fordon är fler än 5 ska det alltid finnas minst två reservbussar. Detta är en anpassning baserat på erfarenheter från trafikområden som idag har 6 eller 7 tursatta fordon då 1 reservbuss är för lite och först vid 8 tursatta fordon blir det 2 reservbussar med kravet på minst 15% reservhållning. Är antalet tursatta 5 eller lägre anses fortsatt 1 reservbuss vara tillräcklig även om det blir sårbart vid ett längre stillestånd som tex en större krockskada.

## Villkorade fordon

Villkorade fordon är fordon som ingår i trafikuppdraget genom ett övertagande vid avtalsstart alternativt att Västtrafik upplåter dom för trafikering i trafikåtagandet.

Inga villkorade fordon är aktuella inom trafikuppdraget.

## Drivmedel

Hallandstrafiken har som grund önskemålet att all trafik ska köras med fossilfritt drivmedel och i stadstrafiken föredras eldrift.

## Fordonsmarknaden

Västtrafik genomför kontinuerliga dialogmöten med potentiella fordonsleverantörer där en del i dialogen syftar till att ge Västtrafik en bild av vilka fordonstyper med tillhörande möjliga drivmedelsalternativ som finns på marknaden och därmed är möjliga/lämpliga att kravställa i trafikupphandlingarna.

För stadstrafiken finns goda möjligheter att kravställa all trafik på eldrift. Linjerna är förhållandevis korta och det bedöms finnas goda möjligheter till stödladdning i depå under lågtrafiken då det även ingår en del högtrafiksomlopp så att bussar kan bytas in för laddning under dagen. Laddning längs linjerna bör undvikas och depåladdade bussar bör kravställas. För eldrift på stadsbussar finns nedan antal potentiella fordonsleverantörer:

### Eldrift:

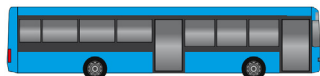


**CN1L** 10 leverantörer

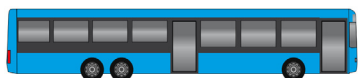


**CL1L** 8 leverantörer

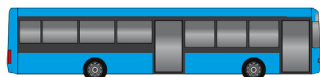
I landsbygdstrafiken med krav på fossilfritt blir det valbart mellan biodieseldrift och eldrift (även biogasdrift är tillåtet om så skulle vara aktuellt). För biodieseldrift respektive eldrift på landsbygdsbussar finns nedan antal potentiella fordonsleverantörer:

**Eldrift:**

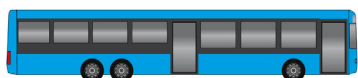
**LN2L** 7 leverantörer



**LB2L** 5 leverantörer

**Biodieseldrift:**

**LN2L** 5



**LB2L** 5

**Elbusspremie**

Från 1 augusti 2023 går det att ansöka om elbusspremie för klass II bussar (regionbussar) som har en transportkapacitet på mer än 14 passagerare.

Om elbusspremie blir aktuellt att ansöka om för aktuell trafik föreslås att premien hanteras på samma sätt som tidigare, dvs att Hallandstrafiken genom Västtrafik ansöker om och erhåller en eventuell premie. Detta för att neutralisera möjligheterna för

potentiella Trafikföretag när dom räknar på sina anbud så att spekulationer om elbusspremie kommer erhållas eller ej risk elimineras.

**Beräknad fordonsåtgång för trafikområdet**

Av tabellen nedan framgår en sammanställning av fordonsbehovet för trafikområdet. Fordonstyp, aktuellt drivmedel och en beräkning över resursåtgången för tursatta fordon, förstärkningsreserver och tekniska reserver:

Fordons-typ	Drivmedel	Ordinarie fordon	Teknisk reserv	Förstärkningsreserv	Total
CN1L	Ei	13	2	0	15
CL1L	Ei	5	2	0	7
LN2L	Fossilfritt	13	2	0	15
LB2L	Fossilfritt	18	3	0	21
	Total	49	9	0	58

# 12.

Ytterligare  
medskick till  
upphandling



## Geofencing

Baserat på erfarenheter från genomförda tester av Västtrafik gällande geofencing så finns goda förutsättningar för att införa tekniken även i Kungsbacka. Geofencing kan bidra till en säkrare och tryggare trafikmiljö genom att möjliggöra styrning av fordons hastighet inom definierade geografiska områden. Ett införande av geofencing skapar därmed förutsättningar för en mer dynamisk och situationsanpassad hastighetsreglering, vilket i sin tur kan minska behovet av fysiska hastighetsdämpande åtgärder, så som trånga passager, refuger eller klassiska fartgupp, i kommunens trafiksystem. Geofencing föreslås i Kungsbackas stadsbusstrafik.

## Avtalsstruktur

Trafiken i Kungsbacka bedrivs genom tre separata trafikavtal med delvis olika karaktär, där fordonstyperna i stor utsträckning är styrande för upplägget.

Utifrån förslaget framtida trafikeringssupplägg identifieras tydliga synergier, särskilt avseende fordon och fordonsutnyttjande. En samlad avtalsstruktur med färre avtal och större volymer bedöms skapa bättre förutsättningar för effektivitet, flexibilitet och kostnadsoptimering.

Det kan bli aktuellt att även skoltrafik inkluderas i upphandlingen. Hallandstrafiken ansvarar för att ta fram underlag och säkerställa överenskommelse för skoltrafiken med Kungsbacka kommun.

## Avtalslängd 11 år

Flertalet av Hallandstrafikens trafikavtal löper ut år 2040. Enligt nuvarande planeringsprinciper med tioårig avtalsperiod förväntas kommande trafikavtal för Kungsbacka, med trafikstart 2029, få ett avtalsslut år 2039.

För att uppnå ökad samordning inför kommande upphandlingscykel bedömer Hallandstrafiken att det finns fördelar med att harmonisera avtalstiderna. En gemensam upphandlingscykel för trafikavtalen i regionen kan skapa synergier, bland annat i form av effektivare upphandling, bättre resursutnyttjande och ökade möjligheter till strategisk utveckling av kollektivtrafiken.

Därför är ett medskick till upphandling att utreda möjligheten att ha en avtalslängd om elva år.

## Koppling till skoltrafik

De tre trafikavtalen påverkas även av den skoltrafik som Kungsbacka kommun upphandlat via HLT, med avtalsslut 2028. Skoltrafiken fungerar i praktiken som en förstärkning av den

allmänna kollektivtrafiken, dels genom en generös tilldelning av skolkort och dels genom att allmänresenärer tillåts resa med den egenupphandlade skolskjutsen.

Eftersom dagens skolbussar saknar KRS-system eller motsvarande teknisk lösning finns dock osäkerhet i resandestatistiken. Det innebär att det finns ett mörkertal avseende det faktiska antalet resenärer, både skolbarn och övriga resenärer.

## Påverkan från X-pressbusstrafiken

Utformningen av kommande upphandling påverkas även av X-pressbusstrafiken inom Göteborgsavtalen. Linje X3 trafikerar redan i dag delar av Kungsbacka kommun, Särö och Kullavik.

Inom ramen för förstudien har alternativ analyserats för en ny X-linje, med arbetsnamn X7. En möjlig inriktning är att inkludera denna nya linje i ett kommande Göteborgsavtal i samband med upphandlingen 2030, tillsammans med övriga X-linjer.

Denna lösning bedöms ge störst synergier avseende fordonstyp och depåsituation. En sådan hantering skulle dock innebära att införandet av en ny X-pressbusslinje sker cirka 1,5 år efter trafikstart i Kungsbackaavtalet, vilket i sin tur medför att förändringar i Kungsbackatrafiken kopplade till den nya linjen kan genomföras först därefter, främst kopplat till linje 720.

Under våren i samband med att förstudien för Göteborgs/Mölndal/Partille startar upp är målet att i ett tidigt skede klargöra förutsättningarna för en eventuell linje X7 samt övrig

x-pressbusstrafik för att om möjligt kunna ge sena inspel till Upphandlingsunderlaget för kommande trafik i Kungsbacka.

## Samordning med framtida tågtrafik på Väst kustbanan

Utöver kopplingen mellan Kungsbackatrafiken och Göteborgstrafiken finns ytterligare en förändring som kräver koordinering och det är den framtida utvecklingen av tågtrafiken på Väst kustbanan.

I samband med att Västlänken tas i drift planeras tågtrafiken mellan Göteborg och Varberg att utökas till 30-minuterstrafik. Denna kapacitetsökning på Väst kustbanan bedöms dock kunna genomföras tidigast i december 2030.

Den tidsmässiga osäkerheten och förskjutningen påverkar planeringen av den anslutande busstrafiken, särskilt trafiken till och från Åsa station samt linje 732. I ett inledande skede kan linje 732 inte reduceras till 60-minuterstrafik utan att det medför en försämrad tillgänglighet och minskad kapacitet mellan Kungsbacka och Åsa.

Detta innebär att busstrafiken under en övergångsperiod behöver dimensioneras utifrån nuvarande tågutbud snarare än den långsiktig planerade turtätheten. Först i samband med att 30-minuterstrafiken på järnvägen är fullt införd skapas förutsättningar att justera busstrafiken i riktning mot ett mer renodlat matarupplägg. I förlängningen innebär detta att busstrafiken i Kungsbacka kommer att ha förhöjda kostnader under de första 1,5 åren, fram till dess att Västlänken tas i drift och tågtrafiken kan utökas till planerade

volymer. Kostnadsökningen är främst kopplad till investeringar i fordon för linjerna 720 och 732, vilka krävs för att upprätthålla tillräcklig kapacitet under övergångsperioden.

## Flexibel användning av fordonstyper

Resenärens upplevda kvalitet bör vara styrande framför val av fordonstyp. Förstudien bedömer därför att det finns behov av ökad flexibilitet i fordonsanvändningen, särskilt vid förstärkningstrafik och hantering av akuta händelser.

En sådan flexibilitet skapar bättre förutsättningar att upprätthålla leverans kvalitet och robusthet i trafiksystemet vid variationer i efterfrågan och störningar.

Samtidigt är det strategiskt viktigt att upprätthålla tydliga och konsekventa fordonskrav inom stadstrafiken, där resenärsflöden och tillgänglighetskrav är som störst. Endast klass I-fordon anpassade för stadstrafik bör därför godkännas.

För linje 731, där trafikering med led buss är en förutsättning för att möta kapacitetsbehoven, ska kraven vara särskilt tydliga.

## Införande av ny fordonstyp led buss

Region Halland har en pågående dialog med Kungsbacka kommun gällande infrastrukturåtgärder. Införandet av led buss i syfte att minska kapacitetsbrister i stråket Onsala-Kungsbacka bör samordnas med åtgärder som gynnar kollektivtrafikens framkomlighet i vägnätet samt upprustning av hållplatser för ökad

attraktivitet och tillgänglighet. Innan upphandlingen genomförs behövs en avstämning mellan Hallandstrafiken och Västtrafik, gällande förutsättningarna för led buss.

## Möjlighet att utföra ersättningstrafik

I upphandlingen bör det säkerställas att det möjliggörs för trafikföretaget att utföra ersättningstrafik för såväl Öresundståg som för Västtåg.

eributik

A Fjärås Centrum

Tempo

Tempo

