



Hallandstrafiken

# KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2024 MED UTBLICK 2025–2026

BESLUTAD DRIFTNÄMND KOLLEKTIVTRAFIK 2023-09-07



## INNEHÅLL

1. Inledning .....	4
Sammanfattning .....	4
Hur kollektivtrafiken fungerar i Halland .....	5
Kollektivtrafikens styrande dokument .....	5
2. Planeringsförutsättningar .....	7
Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige .....	7
En boenderegion med stor arbetskraftsrörlighet .....	8
Halland är litet och tätbefolkat .....	9
Utsläpp från transportsektorn .....	9
Hallänningarnas tillgång till kollektivtrafik .....	9
3. Mål för kollektivtrafiken .....	12
Övergripande mål .....	12
Agenda 2030 .....	12
Uppföljning och indikatorer .....	13
4. Måluppfyllnad .....	15
Övergripande måluppfyllnad .....	15
Marknadsandel .....	16
Resande .....	17
Tågtrafik .....	17
Stadsbusstrafik .....	21
Regionbusstrafik .....	23
Nöjdhet .....	24
Miljö .....	25
5. Verksamhetsutveckling – vad vi har gjort .....	27
Större trafikförändringar under tidsperiod 2015 - 2023 .....	27
Försäljning .....	28
Marknadsföring, kommunikation och Information .....	29



Infrastruktur .....	31
Upphandling av trafik .....	33
6. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2024–2026 .....	34
Våra angreppssätt.....	34
Förändringar i trafikutbudet.....	36
Trafikförändringar 2024 .....	37
Trafikförändringar 2025 – 2026 .....	48
Försäljning.....	50
Marknadsföring, kommunikation och information.....	51
Infrastruktur .....	55
Upphandling av trafik .....	56
7. Ekonomi .....	58
Biljettintäkter .....	58
Trafikkostnader .....	58
Självfinansieringsgrad .....	59
8. Särskild kollektivtrafik .....	60
Serviceresor .....	60
Skolskjuts .....	65
Långsiktig plan för tidtabellsskiften .....	66
9. Bilagor .....	67
Bilaga 1: Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken 2022 .....	67
Bilaga 2: Infrastruktur 2022 .....	69
Bilaga 3. Samrådsredvisning Kollektivtrafikplan 2024.....	77
Kungsbacka kommun.....	78
Varberg kommun .....	81
Falkenberg kommun .....	84
Halmstad kommun .....	89
Hylte kommun.....	92
Laholm kommun.....	93

## 1. INLEDNING

### SAMMANFATTNING

Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick, exempelvis genom förändringar i trafikutbudet. I kollektivtrafikplanen redovisas också en uppföljning på utvecklingen för ett antal utvalda nyckeltal främst kopplat till marknadsandel, resande, nöjdhet och miljö. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med de halländska kommunerna.

Kollektivtrafiken återhämtade sig starkt under 2022 men är fortsatt på lägre nivåer än före pandemin. Marknadsandelen, det vill säga kollektivtrafikens andel av totalt antal motoriserade resor var 15,8 procent vilket kan jämföras med 18,1 procent år 2019. Resandet med kollektivtrafiken uppgick till 18,1 miljoner resor 2022, en ökning med 61,8 procent jämfört med 2021 men 9,8 procent lägre än 2019. Målsättningen att nå 30 procent marknadsandel år 2030 ligger fast, men takten har påverkats av pandemin.

Befolkningen i Halland har ökat med över 65 000 invånare sedan millennieskiftet och förväntas öka med ytterligare 21 650 invånare till 2030 (SCB:s befolkningsprognos). Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige vilket ställer krav på en välfungerande kollektivtrafik. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken, med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Därutöver ska kollektivtrafiken stödja en socialt hållbar utveckling genom att säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet. Nämnade principer har beaktats i de förslag till justeringar av trafikutbudet, vilka redovisas i denna kollektivtrafikplan (kapitel 6).

## HUR KOLLEKTIVTRAFIKEN FUNGERAR I HALLAND

Enligt lag om kollektivtrafik, vilken trädde i kraft den 1 januari 2012, ska det i varje län finnas en Regional Kollektivtrafikmyndighet. Ett viktigt syfte med lagen är att skapa bättre samordning mellan kollektivtrafiken och annan samhällsplanering, samt att skapa ett större politiskt inflytande över de strategiska beslut som fattas om kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndighetens ansvar är regional kollektivtrafik. Med regional kollektivtrafik avses kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller som sträcker sig över flera län med huvudsyftet att tillgodose resenärernas behov av resor avsedda för arbetspendling eller annat vardagsresande.

I lagen finns det krav på att det i varje län ska finnas ett Regionalt Trafikförsörjningsprogram och det finns även bestämmelser om vad ett sådant program ska innehålla. Programmet ska bland annat omfatta både en långsiktig strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafikens omfattning på kortare sikt.

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

## KOLLEKTIVTRAFIKENS STYRANDE DOKUMENT

### REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2035

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin. I strategin återfinns visionen, Halland – bästa livsplatsen. Den regionala utvecklingsstrategin är en övergripande och långsiktig plan för hur Halland ska utvecklas. Med strategin som kompass och beslutsstöd i en komplex och snabbväxande tid kan olika aktörer i Halland i nästa steg bidra genom sina planer, budgetar, visioner och vägval så att vi tillsammans bygger det samhälle vi vill leva i.

### STRATEGI FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT 2021 - 2028

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

---

## REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 - 2025

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken med utblick mot 2040 – 2050. I programmet finns fastställda mål tillsammans med principer och riktlinjer kring hur kollektivtrafiken ska utvecklas. Programmet inrymmer både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. I programmet synliggörs det långsiktiga målet om att kollektivtrafiken ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Målet tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutvecklingen i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

---

## KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

Kollektivtrafikplanens syfte är att, utifrån strategiska val och prioriteringar, beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Här beskrivs det operativa genomförandet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare två år framåt. Hallandstrafikens vision är att skapa "världens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna". Verksamhetens prioriterade mål är att nå en ökad marknadsandel, det vill säga att en större andel ska välja att åka kollektivt jämfört med bilen som färdmedel.



Regional  
utvecklingsstrategi



Strategi för  
hållbar tillväxt



Regionalt trafik-  
försörjningsprogram



Kollektivtrafikplan

## 2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

### HALLAND VÄXER MITT I ETT VÄXANDE SYDVÄSTSVERIGE

Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige vilket ställer krav på en välfungerande kollektivtrafik. Pendlingen ökar mellan regioner, kommuner och städerna i och kring Halland, vilket innebär att man i högre utsträckning inte bor och arbetar i samma ort, kommun eller region. Utvecklingen före pandemin visar att antalet pendlare över Hallands norra och södra gräns ökar vilket tyder på att arbetsmarknaderna vidgas. Halland har haft en stor inflyttning under lång tid vilket har lett till en högre medelinkomst, ökat skatteunderlag, högre utbildningsnivå, växande lokala arbetsmarknader och ökad rörlighet. Det ger bra förutsättningar till utveckling men genererar också ett behov av att transportera sig, vilket leder till en ökning av den totala trafikmängden för varje år.

En utvecklad kollektivtrafik med tillhörande utbyggd infrastruktur vilket motsvarar det framtida resbehovet är viktig för att Halland fortsatt ska kunna utvecklas hållbart. Idag står vägtrafiken i Halland för den största delen av koldioxidutsläppen där en stor del av pendlingen sker med bil. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärka integrationen. När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar.

---

### ÖVERGRIPANDE BEFOLKNINGSUTVECKLING

Halland är med sina 340 243 (december 2021) invånare rikets sjunde största län. Befolkningen har ökat med över 65 000 invånare sedan millennieskiftet. Det motsvarar en ökning på 24 procent, vilket gör Halland till landets fjärde mest växande län.

Halmstad är länets största kommun med 104 573 (december 2021) invånare. I fallande ordning kommer sedan Kungsbacka (85 301 invånare), Varberg (66 658 invånare), Falkenberg (46 773 invånare), Laholm (26 319 invånare) och Hylte (10 619 invånare). Många län i Sverige har en större kommun och flera mindre kommuner. Halland sticker ut i detta avseende, då länet har flera jämnstora kommuner, även om det också är stor skillnad mellan länets största och minsta kommun.

Alla Hallands kommuner har haft en positiv befolkningstillväxt sedan millennieskiftet. Men befolkningstillväxten är inte jämnt fördelad över länet. Starkast har utvecklingen varit i Kungsbacka som ökat sin befolkning med 31 procent. I fallande ordning kommer sedan Varberg (27 %), Halmstad (23 %), Falkenberg (20 %), Laholm (16 %) och Hylte (1 %).

Enligt SCB:s befolkningsprognos kommer Hallands befolkning vara 361 893 invånare år 2030. Det innebär en ökning på 21 650 invånare (eller 6,4 %) jämfört med idag. Befolkningstillväxten avtar i takt jämfört med de senaste tio åren.



## EN BOENDEREGION MED STOR ARBETSKRAFTSRÖRLIGHET

Av de sysselsatta som bor i Hallands län pendlar 31 procent över en kommungräns och 21 procent över en länsgräns. Detta förhållande positionerar Halland som en utpräglad boenderegion. En av fem sysselsatta i Halland arbetar därmed utanför länet, vilket är den näst högsta nivån i riket. En av tio av de som arbetar i länet bor i annat län. Det är den tredje högsta nivån i riket.

Vid utgången av 2020 bodde det 51 655 pendlare i länet, varav hälften pendlade till en kommun i Västra Götalands län och nästan en tredjedel till en kommun inom länet. Samma år pendlade 15 778 personer från en kommun i ett län utanför Halland till en kommun i Hallands län. Summerar vi de tre flödena uppgår antalet pendlare, som pendlar inom, till eller från länet, till 67 433 personer.

Kommun	Inpendlare	Utpendlare	Pendlingsnetto
<b>Kungsbacka</b>	8 034	23 551	-15 517
<b>Varberg</b>	6 349	7 506	-1 157
<b>Falkenberg</b>	4 573	5 896	-1 323
<b>Halmstad</b>	9 897	7 970	1 927
<b>Laholm</b>	2 192	5 233	-3 041
<b>Hylte</b>	1 344	1 499	-155
<b>Halland</b>	15 778	35 044	-19 266

*Pendling över kommun- och länsgräns 2020. Källa: SCB*

---

## HALLAND ÄR EN DEL AV TVÅ ARBETSMARKNADSREGIONER

Göteborg och Mölndals kommuner är Hallands viktigaste pendlingsrelationer. Med resterande delar av Västra Götaland är pendlingsutbytet inte lika omfattande. På länsnivå är Skåne Hallands näst största pendlingsrelation. Länet har även ett arbetskraftsutbyte med de småländska grannlänen i öster: Kronoberg och Jönköping.

Sett till pendlingsmönster kan Hallands kommuner delas in i två arbetsmarknadsregioner. Halmstad, Laholm och Hylte ingår i Halmstads arbetsmarknadsregion. Falkenberg, Varberg och Kungsbacka delar arbetsmarknad med Göteborg och Mölndals kommuner. Utvecklingen har varit god i båda arbetsmarknadsregionerna, men är starkare i norra Hallands arbetsmarknadsregion sett till jobbtillväxt, befolkningsutveckling, och produktivitet.



## HALLAND ÄR LITET OCH TÄTBEFOLKAT

Halland är Sveriges fjärde minsta län och det sjunde mest befolkade. Totalt bor det 62,1 personer per kvadratkilometer – endast de tre storstadsregionerna är mer tätbefolkade än Hallands län. Som högst är befolkningstätheten utmed kustlinjen i länet, där en stor del av länets befolkning bor.

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

## UTSLÄPP FRÅN TRANSPORTSEKTORN

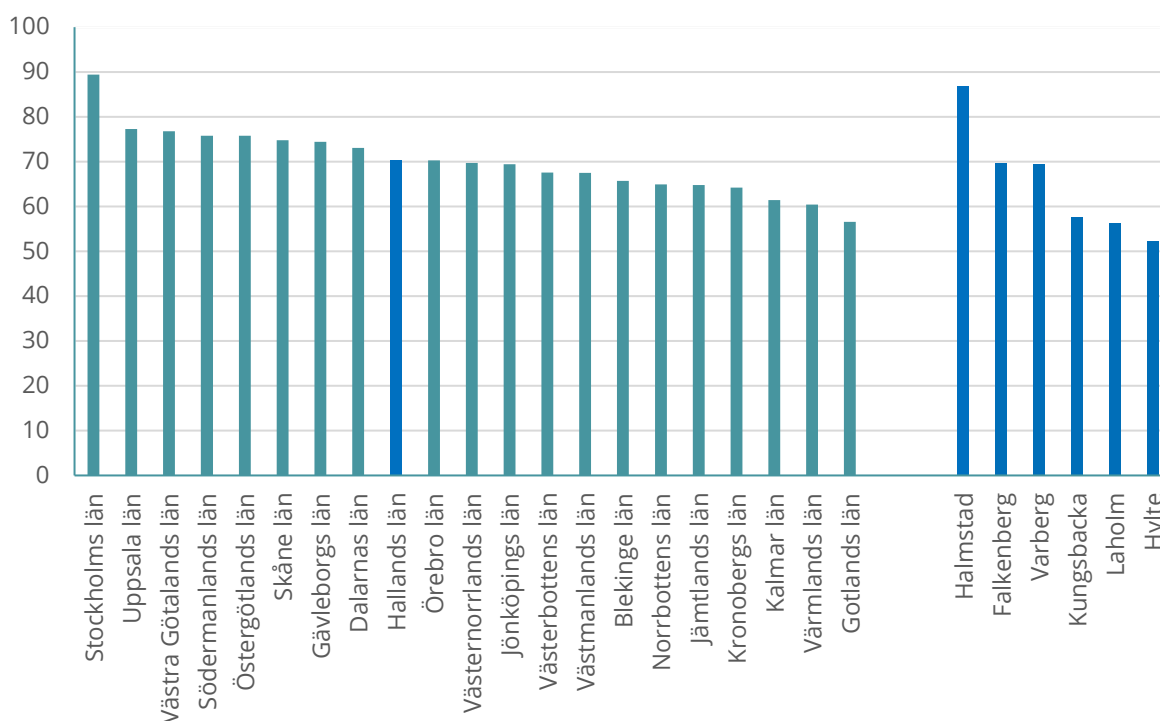
Transportsektorn är den sektor som genererar mest utsläpp i Halland. Inrikes transporter står för 46 procent av länets territoriella utsläpp, vilket är den sjätte högsta nivån i landet. I Halland har de transportrelaterade utsläppen minskat med 18 procent sedan 2010. Enligt Sveriges klimatpolitiska ramverk ska minskningen fram till 2030 vara minst 70 procent. Med nuvarande minskningstakt kommer Halland endast att ha minskat med 37 procent år 2030. För att nå målet krävs en årlig minskningstakt på 8,7 procent de kvarvarande åren av perioden. Att utsläppen från transportsektorn i länet har minskat under det senaste decenniet beror inte på minskad trafikintensitet utan på ett ökat kollektivt resande tillsammans med mer energieffektiva transporter, både för privatpersoner och tyngre fordon.

## HALLÄNNINGARNAS TILLGÅNG TILL KOLLEKTIVTRAFIK

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

## BOENDE I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

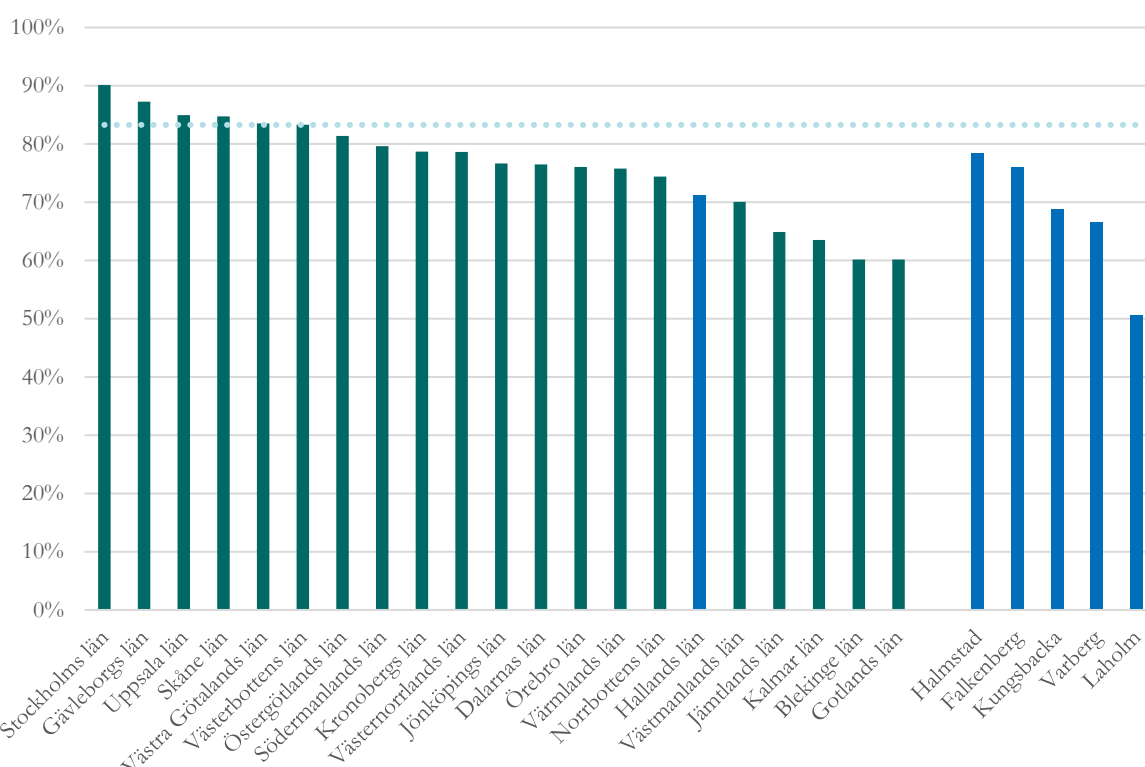
I Hallands län bor 70,3 procent av befolkningen i närhet av kollektivtrafik. På kommunal nivå är variationerna i detta avseende mycket stora. I Halmstad bor nästan 87 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafiken. I Kungsbacka uppgår andelen endast till 57,7 procent. Som lägst är andelen i Laholm med 56,2 procent och Hylte 52,2 procent. I länets tätorter bor 79,8 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafik, vilket är den sjunde lägsta nivån i riket. Den låga placeringen när det gäller kollektivtrafiktillgång i tätort går sannolikt att hänföra till låg befolkningstäthet i länets tätorter samt att en relativt liten andel av befolkningen bor i en större stad, om än i en tätort.



**Diagram: Andel av befolkningen boende i närhet (400 m) av kollektivtrafikstation (2019). Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB**

## NYBYGGNATIONER I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

Genom att bygga bostäder i kollektivtrafiknära läge ökar tillgången till kollektivtrafik. I Halland har nästan 71 procent av nybyggnationerna 2014–2019 byggts i ett sådant läge. Efter Kalmar och Blekinge är detta den lägsta nivån i Sydsverige. På kommunal nivå är variationerna i detta avseende stora. I både Halmstad och Falkenberg har mer än tre fjärdedelar av nybyggnationerna tillkommit i ett kollektivtrafiknära läge. I Kungsbacka uppgår andelen till 69 procent, i Varberg till 66 procent och i Laholm till 51 procent. Hylte kommun finns inte med i redovisningen på grund av för få byggnationer under den aktuella perioden.



**Diagram: Andel av nytillkomna bostäder i kollektivtrafiknära läge, totalt 2014 – 2019. Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB**

### 3. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

#### ÖVERGRIPANDE MÅL

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin 2035 (RUS) vilken redovisar en övergripande och långsiktig plan för hur Halland ska utvecklas. I Strategin för hållbar tillväxt 2021 – 2028, och som utgår från RUS finns strategiska områden och prioriteringar med tydlig koppling till kollektivtrafiken. Attraktiva och hållbara livsmiljöer är ett strategiskt utpekat område vilket är viktigt för människors hälsa och välbefinnande. Strategin beskriver vikten av miljövänliga och energieffektiva transporter för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter som en förutsättning för attraktiva livs- och boendemiljöer.

Kollektivtrafiken spelar en viktig roll i skapandet av attraktiva stadsmiljöer genom exempelvis minskat behov av yta för biltrafik och renare luft. Kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att uppnå en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter. Med kollektivtrafiken skapas större arbets- och studiemarknader, en mer hållbar region och sist men inte minst möjliggörs goda förutsättningar för ett fortsatt attraktivt Halland – Halland bästa livsplatsen.

Det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. Hallandstrafikens prioriterade mål är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktiv och att fler resor sker med kollektivtrafiken på bekostnad av bilen. Verksamheten bryts ned i delmål inom områdena förbättrad leverans, ökad försäljning och förbättrad information. Dessa delmål är avgörande för att nå målet om en ökad marknadsandel.

#### AGENDA 2030

FN antog under 2016 Agenda 2030 som innehåller 17 globala hållbarhetsmål. FN:s 17 globala hållbarhetsmål med sina 169 delmål ska bidra till att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen. Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll. Hallandstrafiken beaktar i sitt miljö- och klimatarbete även de i Agenda 2030 uppsatta målen.

Hallandstrafiken redovisar i sin årliga Hållbarhetsredovisning resultat och utfall av arbetet mot uppsatta mål inom miljö- och klimatarbetet. Redovisning sker för att säkerställa att utfört arbete och inriktning ger önskad effekt och resultat. De mål i Agenda 2030 där kollektivtrafiken främst bidrar är:

Mål 3 - God hälsa och välbefinnande. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet som ger positiva hälsoeffekter. Kollektivtrafiken bidrar till färre bildar på vägarna vilket leder till färre trafikolyckor.

Mål 10 - Minskad ojämlikhet. Kollektivtrafiken i Halland är till för alla. Kollektivtrafiken för människor samman och skapar delaktighet oberoende av bilägande samt möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.

Mål 11 - Hållbara städer och samhällen. I städerna bidrar kollektivtrafiken till mer hälsosamma miljöer genom minskade avgas och bullernivåer. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen utifrån målet om ett hållbart transportsystem.

Mål 13 - Bekämpa klimatförändringarna. Varje överflyttad resa från bilen till kollektivtrafiken minskar utsläppen av växthusgaser.

## UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER

### HALLAND SKA VARA EN MER ATTRAKTIV, INKLUDERANDE OCH KONKURRENSKRAFTIG REGION ÅR 2020 ÄN ÅR 2014

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

### KOLLEKTIVTRAFIKEN I HALLAND SKA BIDRA TILL HÖG ATTRAKTIVITET OCH EN HÅLLBAR SAMHÄLLSUTVECKLING

Mål	Indikatorer	Följs upp i
Kollektivtrafikens marknadsandel av totalt resande ska vara minst 30% år 2030.	Resandestatistik	Kollektivtrafikplanen
Kollektivtrafiken ska bidra till positiv ekonomisk utveckling genom att bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring	Skattekraft, Flyttningsöverskott från övriga Sverige till Hallands län	Uppföljning till Tillväxtstrategin
Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafik kostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljettintäkter och trafik kostnader	Hallandstrafikens ekonomiska redovisning

Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen	Utsläppsnivåer fordonsdatabas FRIDA	Kollektivtrafikplan
Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel av hållplatser i stadsbusstråken per stad	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Hållplatser/bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025	Antal och procentandel tillgänglighetsanpassade hållplatser med mer än 20 påstigande	Hållplatsregister Hallandstrafiken
Kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker	Utifrån frågor i Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

**RESANDET MED KOLLEKTIVTRAFIK SKA ÖKA OCH VARA ATTRAKTIVT**

Mål	Indikatorer	Följs upp i
Högst 1,5 som restidskvot för busstrafik i kollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Högst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning delmål	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

## 4. MÅLUPPFYLLNAD

### ÖVERGRIPANDE MÅLUPPFYLLNAD

Kollektivtrafikens marknadsandel, det vill säga kollektivtrafikens andel av totala antalet motoriserade resor, var år 2022 15,8 procent. Även om återhämtningen i resande under år 2022 var stark är utfallet lägre än år 2019. Under de inledande månaderna av 2022 infann sig restriktioner härlett till pandemin. Tillsammans med pandemins mer långsiktiga effekter ligger detta till grund för utfallet.

Enligt genomförd kvalitets- och attitydundersökning (Svensk kollektivtrafik, Kollektivtrafiksbarometern) svarar nästan hälften av respondenterna att pandemin har ändrat deras resvanor i olika omfattning. Av de som förändrat sina resvanor uppges de vanligaste alternativen vara en övergång till personbil och cykel samt möjlighet till distansarbete. På frågan "hur ofta åker du med bolaget" uppges färre respondenter att de reser med kollektivtrafiken frekvent (5 till 7 dagar i veckan) jämfört 2019. Inom tågtrafiken syns en förändring genom att resandet i högtrafik på vardagar är lägre medan helgresandet ökar. Arbetspendlingen minskar därmed som andel i förhållande till fritidsresandet.

Resandet med kollektivtrafiken 2022 når 18,1 miljoner resor. Det är en ökning med 61,8 procent jämfört med 2021 men 9,8 procent lägre än 2019. Regiontrafiken har återhämtat sig kraftigt med en ökning om 68,8 procent. Jämfört 2021 samt är det i paritet med resandet 2019. Sett till fördelningen av antal resor under året står busstrafiken för 58,5 procent av det totala resandet medan tåg står för 41,4 procent och anropstyrd trafik står för 0,1 procent.

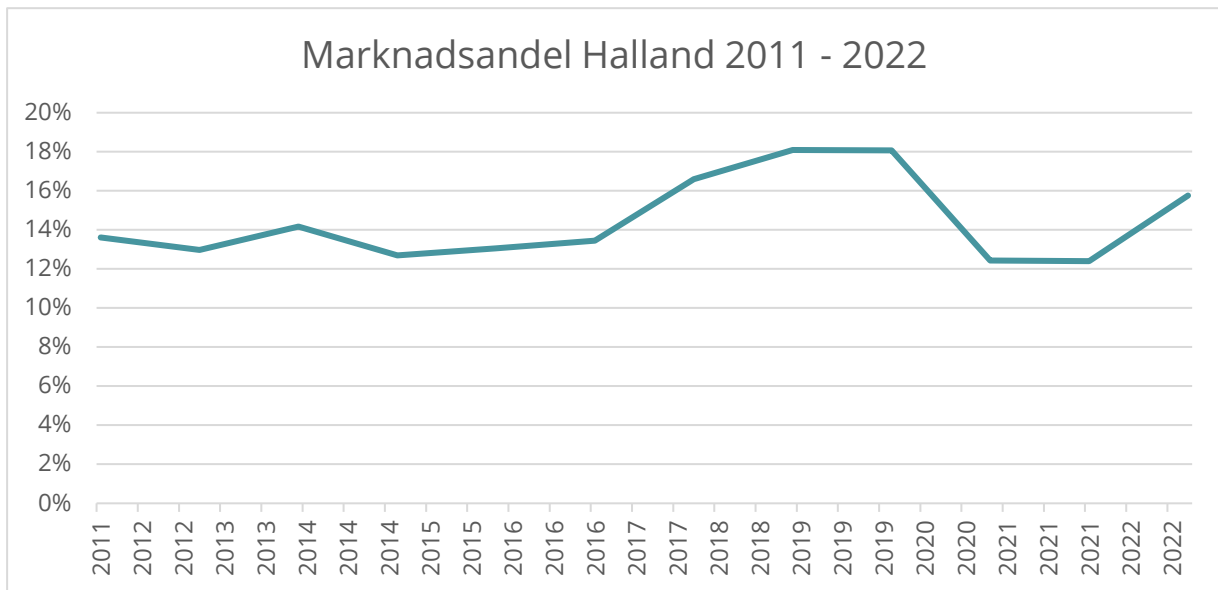
Kundnöjdheten mäts genom Kollektivtrafikbarometern som är en branschgemensam kvalitets- och attitydundersökning bland allmänhet och kunder. Med allmänhet avses samtliga respondenter medan kunder är respondenter som använder kollektivtrafiken minst en gång per månad. Kundnöjdheten för 2022 uppgår till 59,5 procent för kunder och 51,0 procent för allmänheten vilket är en ökning jämfört med 2021. I undersökningen framgår att 79,2 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa. Kundnöjdheten har därmed återhämtat sig sedan nedgången under pandemin. Under pandemin infördes restriktioner om att undvika att använda kollektivtrafiken till fördel för andra färdmedel, vilket bedöms vara orsak till den minskade kundnöjdheten.

Nyckeltal	2019 utfall	2020 utfall	2021 utfall	2022 utfall	2023 mål	2024 mål	2030 mål
<b>Marknadsandel (%)</b>	18,1	12,4	12,4	15,8	16,9	18,1	30,0
<b>Antal resor (milj)</b>	20,0	12,1	11,2	18,1	18,5	20,0	39,0
<b>Nöjdhet (%)</b>							
• Kund	59,6	61,5	55,0	59,5	60,0	62,7	80,0
• Allmänhet	51,5	53,5	48,9	51,0	53,3	55,6	70,0
• Senaste resan	80,5	78,8	78,2	79,2	81,3	82,9	90,0
<b>Fossilfria bränslen*</b>	99,6	99,8	100	100	100	100	100
*exklusive Krösatåg							



### MARKNADSANDEL

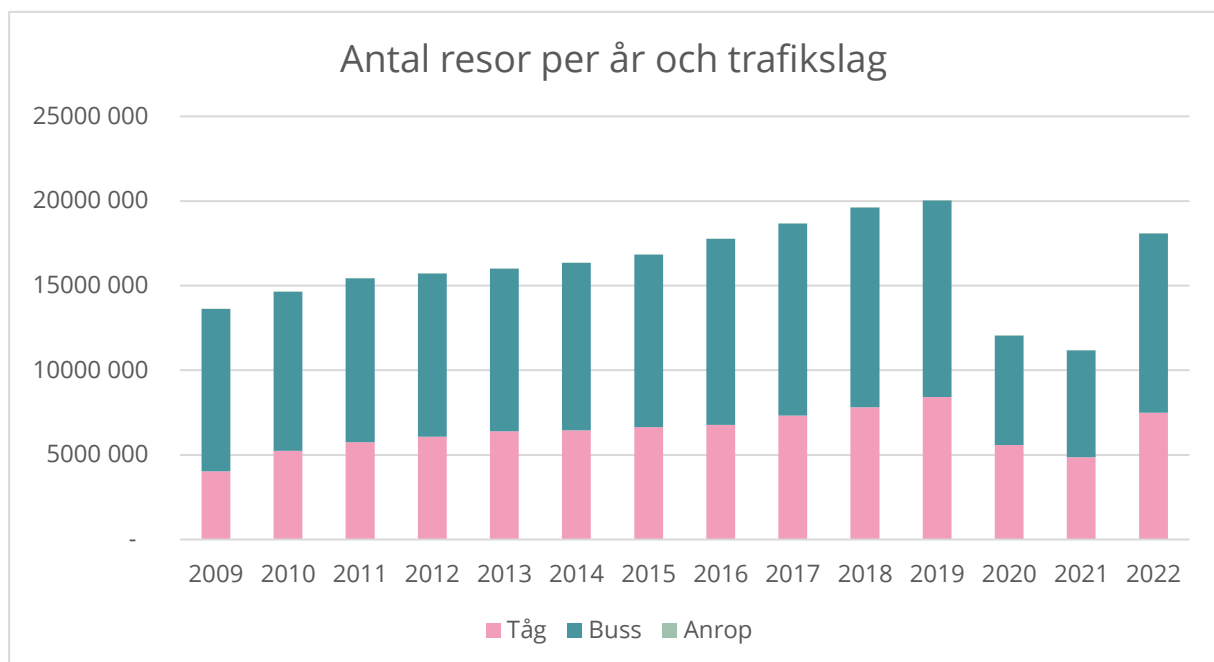
Andelen kollektivtrafik av totalt antal motoriserade resor, den så kallade marknadsandelen, är fortsättningsvis på lägre nivåer 2022 med 15,8 procent jämfört med 2019 om 18,1 procent. Pandemins påverkan på de inledande månaderna med rekommendationer om social distansering tillsammans med den långsiktiga påverkan på kollektivt resande, så som distansarbete och förändrade resvanor, ligger till grund för utfallet.



RESANDE

Resandet med kollektivtrafiken når närmare 18,1 miljoner resor vilket är en ökning med 61,8 procent jämfört med 2021, men lägre vid jämförelse 2019 med 9,8 procent. Pandemins påverkan återfinns även i resandet med förändrade resvanor och resefrekvens. Inom tågtrafiken syns en tydlig förändring där högtrafiktoppar på vardagar är lägre medan helgresandet ökat, vilket kan tolkas som att arbetspendlingen står för en mindre del än tidigare jämfört med fritidsresandet.

Sett till fördelningen av resor står buss för 58,5 procent av resandet medan tåg når 41,5 procent. Anropsstyrd trafikens volym är i förhållande till buss och tåg liten och står för 0,1 procent av det totala resandet.

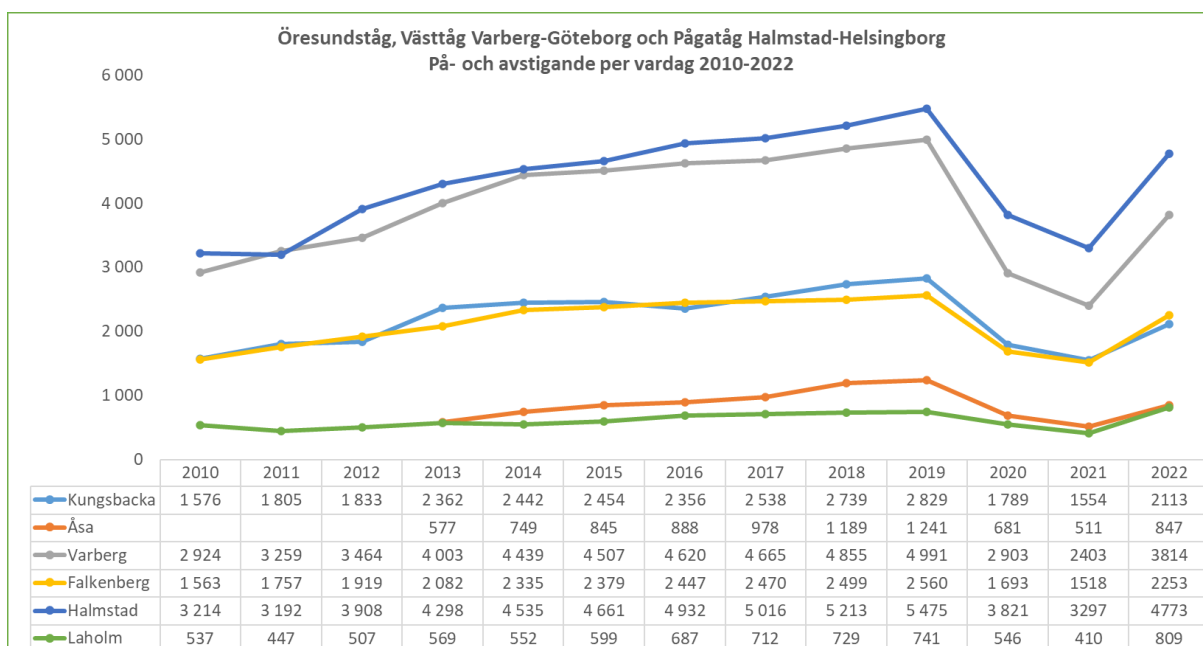
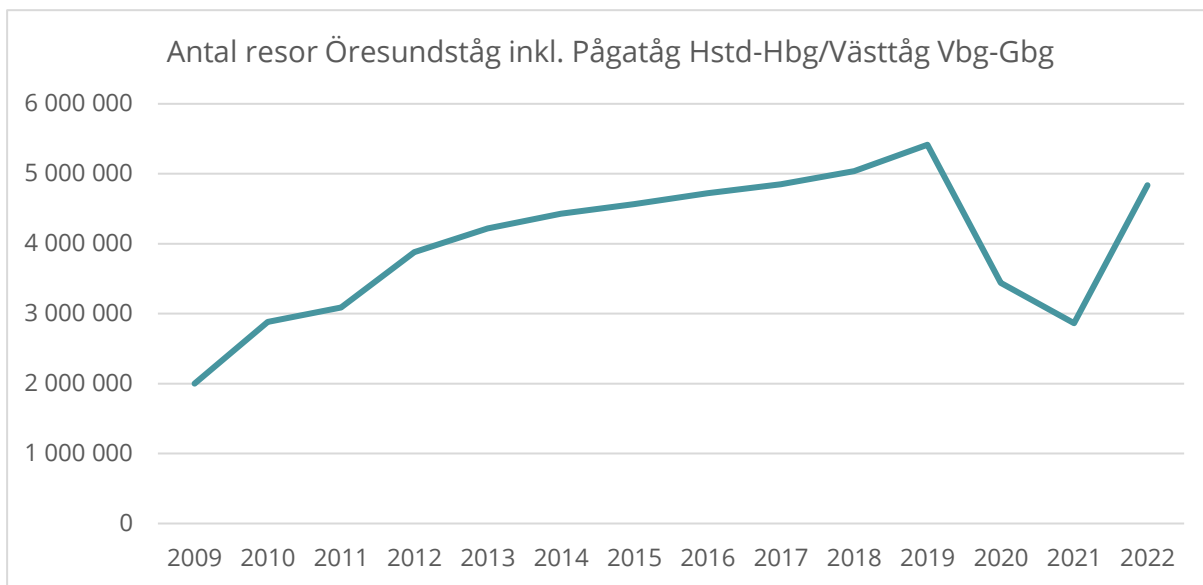


TÅGTRAFIK

Västkustbanan är stommen i den halländska kollektivtrafiken med avgörande betydelse för Hallands utveckling. Trafiken på Västkustbanan utgörs av Öresundståg, Kungsbackapendeln, Pågatåg och Hallandståg. Utöver Västkustbanan trafikeras Halmstad-Nässjö järnväg med Krösatåg på sträckan Halmstad – Jönköping/Nässjö samt Viskadalsbanan som trafikeras med Västtåg på sträckan Varberg – Borås.

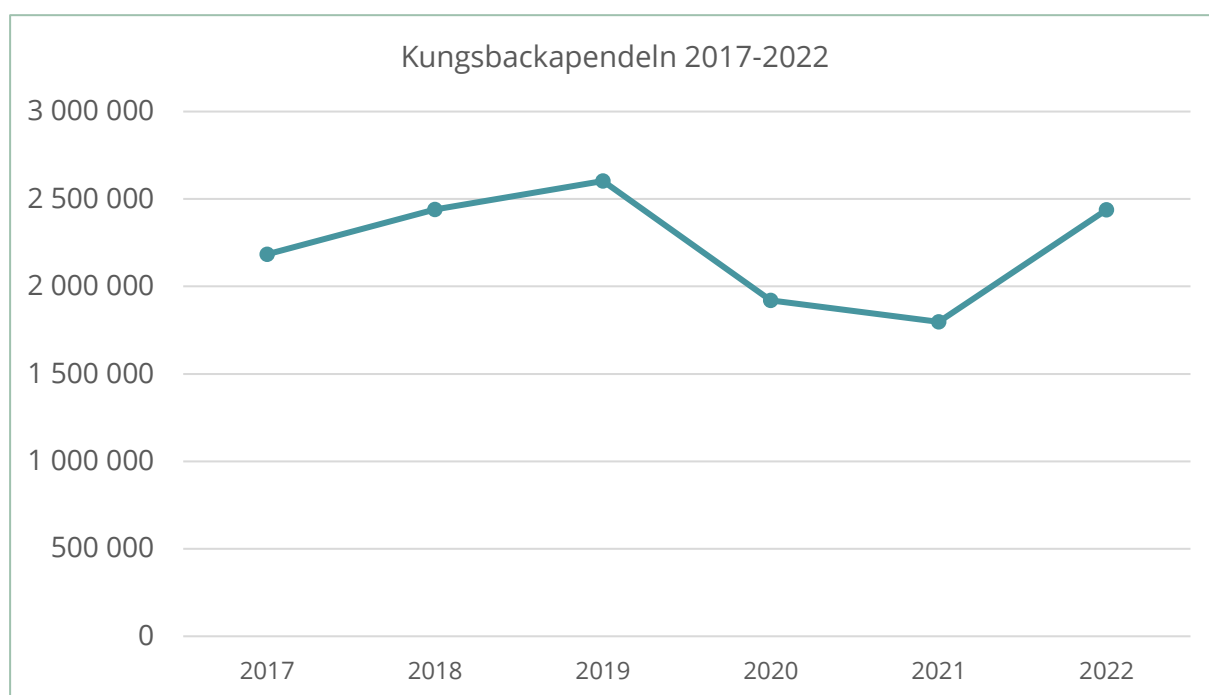
## ÖRESUNDSTÅG, PÅGATÅG OCH HALLANDSTÅG

Under 2022 genomfördes över 4,8 miljoner resor med Öresundståg, Pågatåg och Hallandståg. Jämfört med 2021 ökade resandet med 68,9 procent, vilket tyder på att samhället öppnat upp igen med ökad arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Vid jämförelse med 2019 är resandet 10,6 procent lägre vilket tyder på att resandet inte återhämtat sig till tidigare nivåer.



### KUNGSBACKAPENDELN, VÄSTTÅG KUNGSBACKA-GÖTEBORG

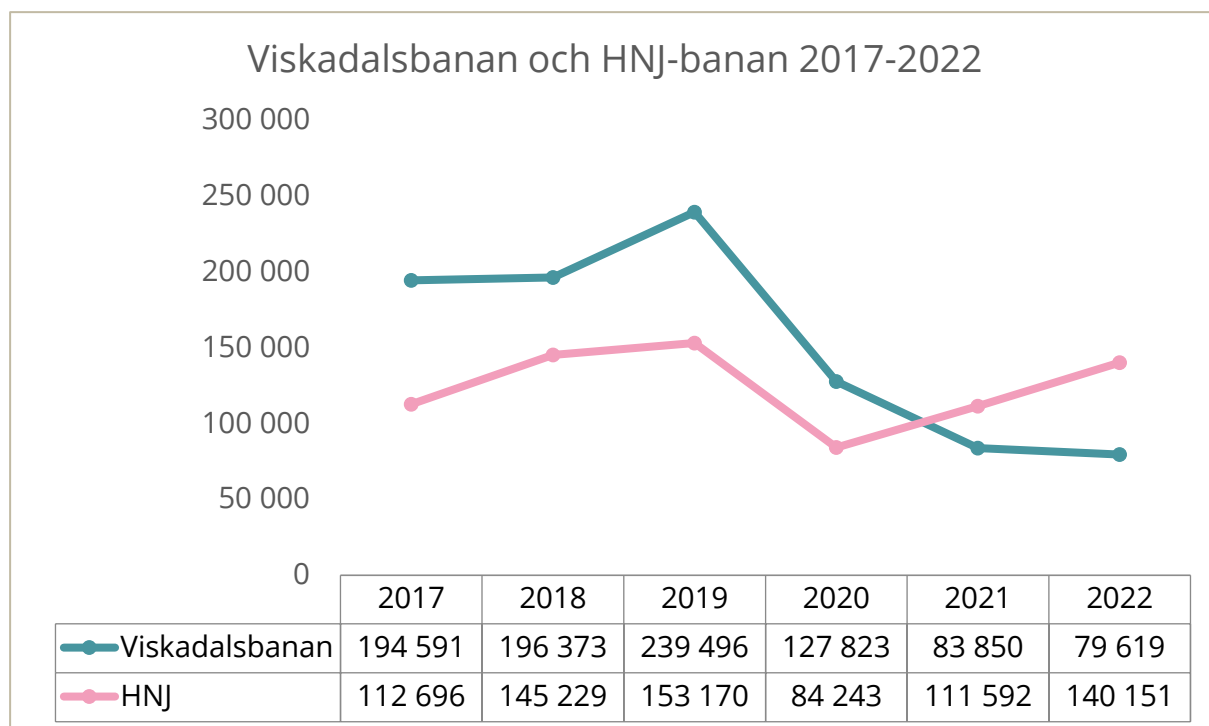
Resandet på Kungsbackapendeln mäts från och med 2017 med kundräkningssystem. Kundräkningssystemet innebär att det finns sensorer i varje dörrpar som räknar antal på- och avstigande. Under 2022 genomfördes över 2,4 miljoner resor med Kungsbackapendeln, en ökning med 35 procent jämfört med 2021. Vid jämförelse med 2019 är resandet 6,3 procent lägre.



## VISKADALSBANAN OCH HALMSTAD-NÄSSJÖ JÄRNVÄG

I likhet med Kungsbackapendeln mäts resandet på Viskadalsbanan från och med 2017 med kundräkningssystem. Under 2022 uppgick resandet till 79 619 resor, en minskning med 5 procent jämfört med 2021. Viktigt att notera är att Viskadalsbanan rustades upp under perioden augusti 2021 till augusti 2022 och trafiken utfördes med ersättningsbuss. I jämförelse med 2019 var resandet 66,8 procent lägre.

Under testperioden 2018 (dec 2017) – 2020 med Krösatåg på Halmstad – Nässjö järnväg genomfördes manuella räkningar under vår och höst. Under 2020 genomfördes inga mätningar som en effekt av pandemin. Resandet fastställdes detta år av antalet stämplingar ombord tillsammans med antal sålda resplusbiljetter. Testprojektet avslutades vid tidtabellskiftet i december 2020 men där antalet turer bibehölls även under 2021. 2022 har en manuell räkning gjorts där man tagit hänsyn till faktorer som pandemin och resmönster. Totalt har 140 151 resor genomförts under 2022 på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) vilket är en ökning med 25,6 procent mot 2021, men 8,5 procent lägre jämfört med resandet 2019. Resandet med Krösatågen har återhämtat sig väl efter pandemin där helgresandet ökat mer än resandet under måndag till fredag.



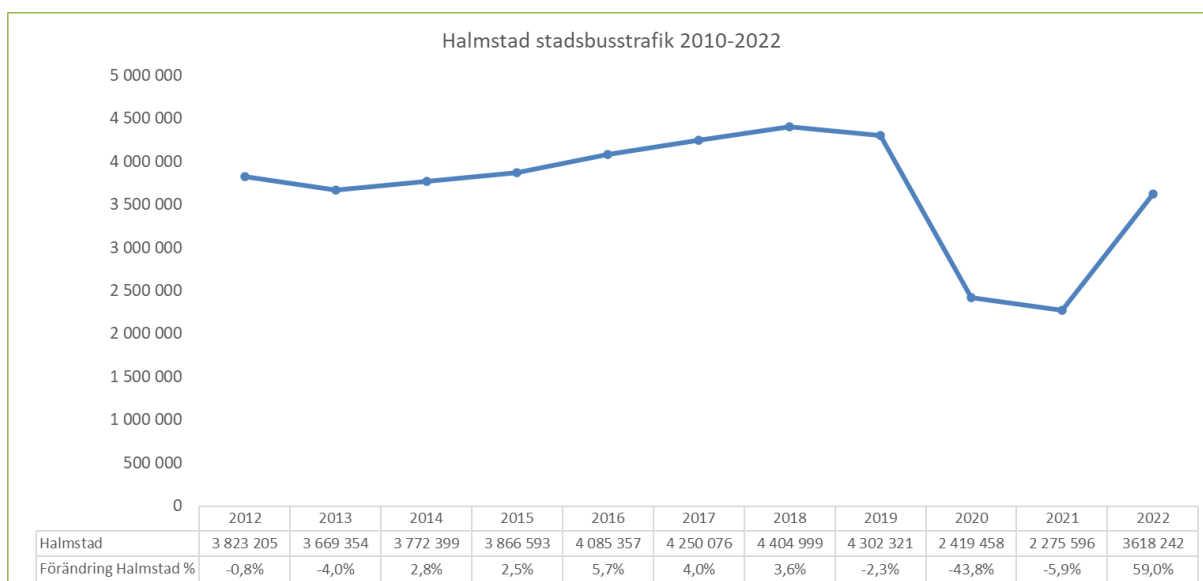
## STADSBUSSTRAFIK

Av samtliga resor i stadsbusstrafiken står Halmstad för 65,4 procent av resorna. Under 2022 genomfördes strax över 5,5 miljoner resor i stadsbusstrafiken. Jämfört med 2021 är det en ökning av resandet med 66,5 procent, men en minskning med 10,6 procent jämfört med år 2019.

### HALMSTAD OCH LAHOLM

Stadsbusstrafiken i Halmstad utgör en viktig del av Hallandstrafikens verksamhet utifrån dess omfattning. Denna står för 20 procent av samtliga resor i Halland och 65,4 procent av resorna i stadsbusstrafiken. Under 2022 genomfördes 3,6 miljoner resor, en minskning med 15,0 procent jämfört med 2019, men en ökning med 59 procent jämfört med 2021.

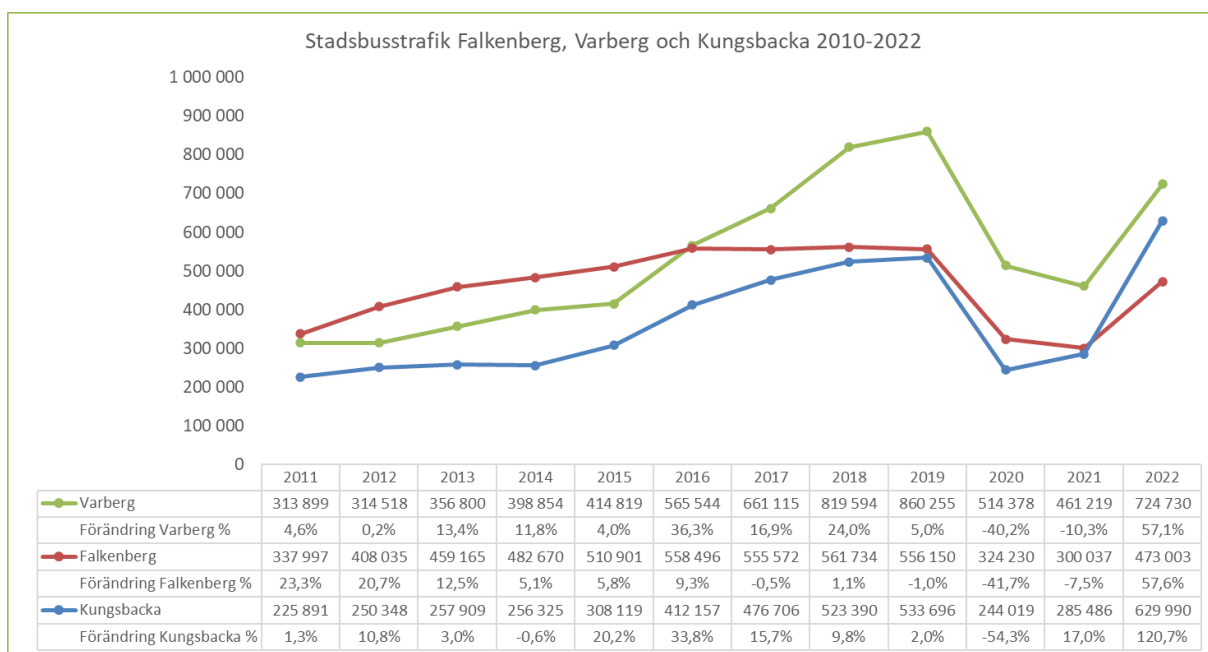
Med start i juni 2020 infördes stadsbusstrafik i Laholm men det var först 2022, efter pandemin, som resandet var möjligt att mäta. Under 2022 genomfördes 86 308 resor i stadsbusstrafiken i Laholm.



## FALKENBERG, VARBERG OCH KUNGSBACKA

Stadsbusstrafiken i Falkenberg, Varberg och Kungsbacka har samtliga genomgått en renodling av linjenäten med satsning på huvudlinjer med ökat turutbud, rakare körväg samt passning till tågtrafiken på Västkustbanan. Linjenätet i Falkenberg gjordes om 2011 och Varberg samt Kungsbacka under 2015. För samtliga städer har det justerade linjenätet medfört en positiv resandeutveckling.

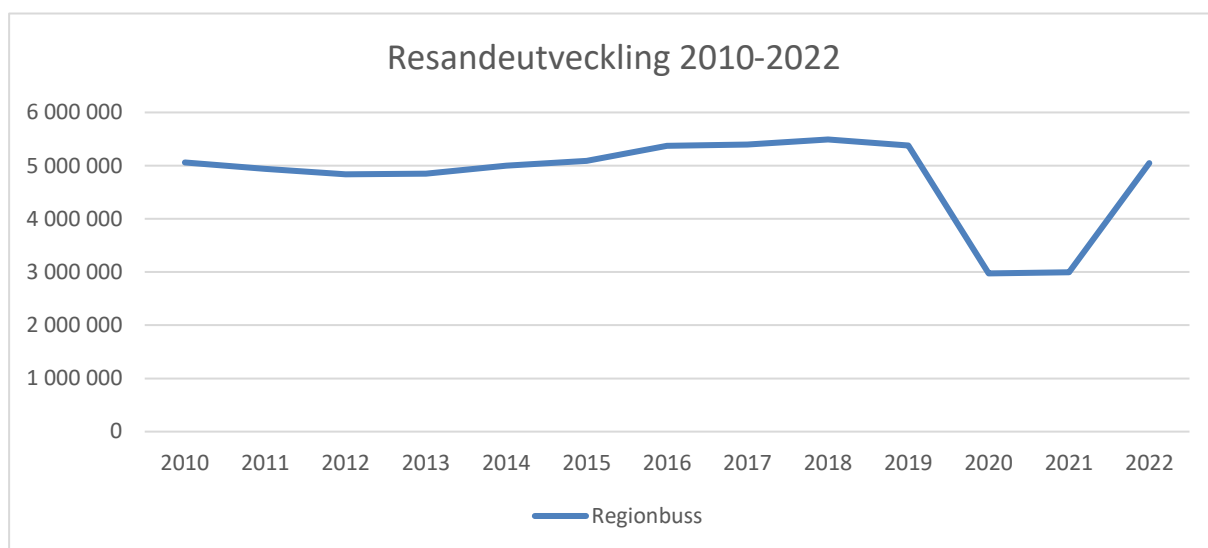
Under 2022 återhämtade resandet sig efter pandemin och resulterade i ett ökat resande jämfört med 2021, där Varberg ökade med 57,1 procent och Falkenberg ökade med 57,6 procent. I en jämförelse med 2019 minskade Varberg med 14,9 procent och Falkenberg 14,0 procent. Kungsbacka har genomfört förändringar i kundräkningssystemet vilket tillsammans med ökad mängd resande resulterade i en ökning på 120,7 procent jämfört med 2021 och 17,8 procent mot 2019.





## REGIONBUSSTRAFIK

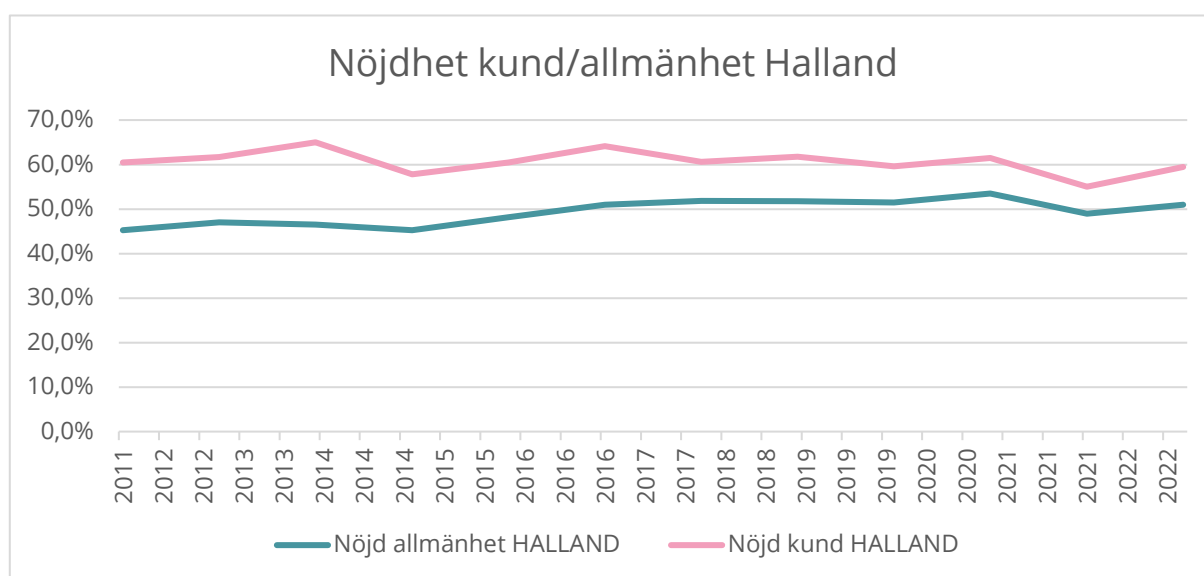
Resandet med regionbusstrafiken minskade när Öresundstågstrafiken tillkom 2009 vilket gav en överflyttning av resenärer till tåget. År 2022 genomfördes över 5 miljoner resor med regionbusstrafiken, vilket är en ökning med 68,8 procent jämfört med 2021 samt 5,2 procent lägre vid jämförelse med 2019. Fördelning av trafikproduktion inom regionbusstrafiken har en övervikt inom Kungsbacka kommun.



## NÖJDHET

Kundnöjdheten mäts med hjälp av Kollektivtrafikbarometern som är en branschgemensam undersökning bland allmänhet och kunder. Med kunder avses de som använder kollektivtrafiken minst varje månad och med allmänhet avses samtliga svarande i Halland, både kunder och icke-kunder. Kundnöjdheten inkluderar kollektivtrafiken i Kungsbacka kommun där Västtrafik ansvarar för utförandet.

Siffrorna för 2022 visar att 59,5 procent av kunderna är nöjda med Hallandstrafiken och 51 procent av allmänheten. I undersökningen framgår också att 79 procent av hallänningarna är nöjda med sin senaste resa.



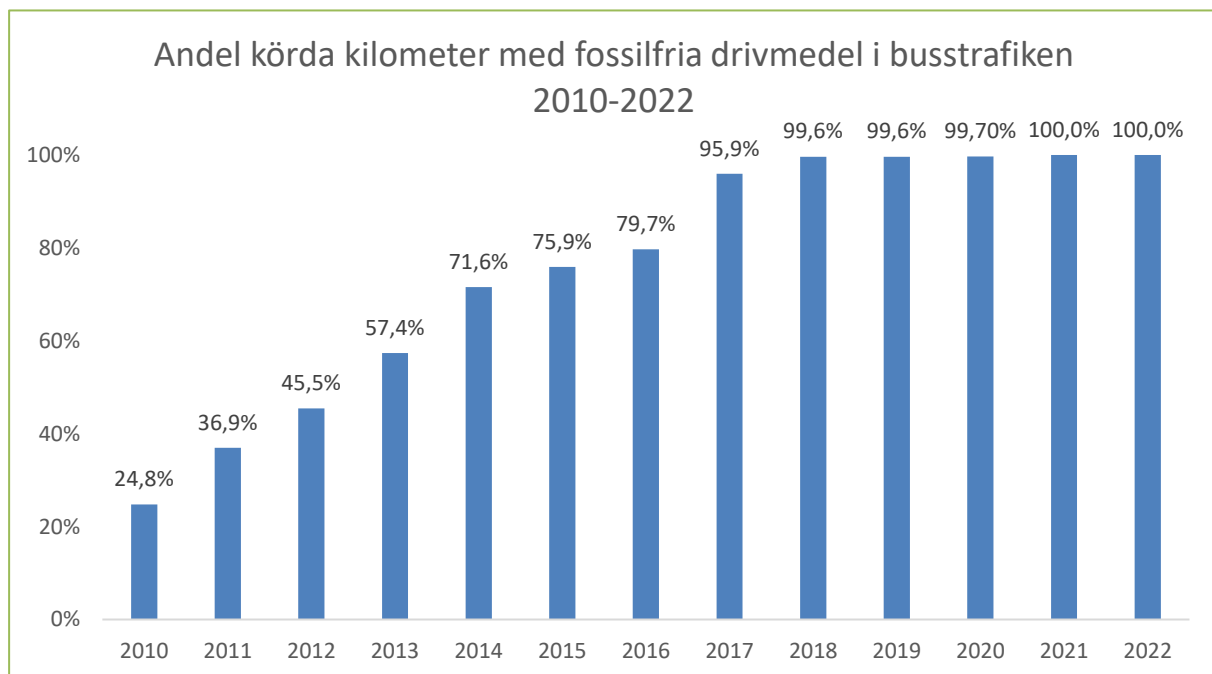
MILJÖ

För att uppnå och bidra till ställda och överenskomna klimatmål, både regionalt och nationellt, är kollektivtrafiken ett av de viktigaste verktygen för att skapa ett hållbart transportsystem.

Kollektivtrafiken är i sig ett hållbart alternativ genom att fler väljer att resa tillsammans. Genom att fler väljer att ställa bilen hemma och i stället väljer hållbara färdmedel såsom gång, cykel och kollektivtrafik uppnås många positiva effekter, dels miljömässiga, dels sociala och ekonomiska. I våra stadsmiljöer innebär en minskad bilanvändning bland annat minskade luftföroreningar, minskat buller och mindre trängsel. Mer utrymme skapas åt människan och en i grunden mer attraktiv stadskärna. Hollandstrafikens satsning på elektrifiering av stadsbusstrafiken bidrar ytterligare till att förbättra luft, buller- och livskvaliteten i städerna.

Utöver kollektivtrafikens inbyggda positiva effekter arbetar Hollandstrafiken mot målet i trafikförsörjningsprogrammet om en fossilfri kollektivtrafik för att uppnå koldioxidneutralitet. Detta mål uppnåddes för busstrafiken i samband med genomförd upphandling av nya trafikavtal med trafikstart 15 juni 2020, där kravställning om fossilfria drivmedel ingick.

Under 2022 har 100 procent av busstrafiken bedrivits med fossilfria drivmedel. Sammanfattat bedrivs samtlig kollektivtrafik i Hollandstrafikens regi från juni 2020 med fossilfri drift, exkluderat persontågstrafiken utmed HNJ-banan. Nya drivmedel såsom HVO har under senare tid vunnit mark mot fossil diesel vilket drivit på utvecklingen snabbt i positiv riktning. Bristande tillgång samt eventuellt ändrat skattetryck på biodrivmedel är dock riskfaktorer som kan förväntas resultera i ökade kostnader framöver.



Hallandstrafikens inriktning är att fortsätta den positiva utvecklingen utifrån målsättning om en minskad miljöbelastning för kollektivtrafiken. Fler elbussar är ett angreppssätt utifrån två perspektiv. Både för att uppnå en koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter, samt i skapandet av attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar företagsamhet, innovationer och kultur.

Hallandstrafiken påverkar målet om en minskad energianvändning främst genom att öka antalet resenärer ombord på bussar och tåg. För att kollektivtrafiken ska bidra till minskad miljöbelastning krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning är det varken miljö- eller klimatomänsigt motiverat att bedriva kollektivtrafik. Utöver att öka belägningsgraden ombord sker fortsatt utveckling inom fordonsindustrin med nya motortekniker och effektivare drivmedel.

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



## 5. VERKSAMHETSUTVECKLING – VAD VI HAR GJORT

### STÖRRE TRAFIKFÖRÄNDRINGAR UNDER TIDSPERIOD 2015 - 2023

2015

- Nytt stadsbusslinjenät Kungälv
- Förtätning av regionbusstråk

2016

- Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg
- Nytt stadsbusslinjenät Varberg

2017

- En ny dubbeltur (morgon/eftermiddag) Västtåg Varberg - Göteborg
- Utökad trafik Viskadalsbanan
- Utökad trafik Halmstad stadsbusstrafik

2018

- Utökad trafik HNJ-banan (3-årigt testprojekt)
- En ny dubbeltur (morgon/eftermiddag) Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västtåg Kungälv-Göteborg (Kungsälvapendeln)
- Nytt Resecentrum Halmstad (justerat stadsbusslinjenät)

2019

- Två nya dubbelturer mitt på dagen Västtåg Varberg-Göteborg
- Utökad trafik Västtåg Kungälv-Göteborg (Kungsälvapendeln)
- Fler helgturer på HNJ-banan (3-årigt projekt)

2020

- Ny stadsbusstrafik i Laholm
- Utökning av linje 10 Falkenberg med ett fordon
- Fler turer till och från Ullared, brytning av linje 555 i Ullared
- Fler turer på Kungsälvapendeln, förlängd kvartstrafik på vardagar och halvtimmestrafik på helger
- Förändrad linjesträckning linje 10 och 50 i Halmstad, snabbare resa till och från Vallås

2021

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

2022

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

2023

- Omfördelning av produktion. Utökad trafik linje 225 Laholm - Båstad station. Ny busslinje 430 Torup - Hyltebruk. Fler direkturer Harplinge - Halmstad. Ny körväg busslinje 350 via Heberg, förlängd linje 509 till Efra. Fler turer till Kungsäter med linjerna 661 och 664. Linje 741 inom Tölå Ångar i Kungälv.

## FÖRSÄLJNING

Under år 2022 fortsatte arbetet med Hallandstrafikens nya biljett- och betalsystem, där fokus varit på att öka stabiliteten i systemet. Projektet med nytt biljett- och betalsystem utvecklas gemensamt mellan Hallandstrafiken, Kalmar Länstrafik, Jönköpings Länstrafik samt Länstrafiken Kronoberg.

Samverkan med övriga Trafikhuvudmän inom södra Sverige (Sydntaxan) har fortgått. Detta för att utöka möjligheten för resenärer att resa mellan regionerna och på så sätt bidra till samhällsutvecklingen. Utgångspunkten är den framtagna branschgemensamma standarden BoB. Bob står för nationell biljett- och betalstandard och har utvecklats gemensamt av branschen och förvaltas av Samtrafiken. Syftet är en nationell gemensam arkitektur för biljett- och betalsystem som möjliggör samverkan mellan flera Trafikhuvudmän och kommersiella aktörer.

Hallandstrafiken har under de senaste två åren dels förändrat biljettsortimentet, dels infört ett nytt biljett- och betalsystem. Dessa delar utgör två av tre delar i syfte att förenkla resandet och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Den tredje delen är en ny förenklad zonstruktur, där Hallandstrafiken gått från 27 till 8 zoner. Den nya zonstrukturen implementerades i mars 2023. Antalet zoner blir färre för att det ska bli enklare och tydligare att förstå var biljetten gäller, hur man kan resa med biljetten och hur zonerna påverkar priset för biljetten. I arbetet med att ta fram den nya zonstrukturen har hänsyn tagits till befolkningsförändringar i Halland, förändrade resmönster och hur trafiken har utvecklats. Även framtida regional utveckling har tagits hänsyn till. Därmed görs kollektivtrafiken mer kundvänlig, vilket i sin tur ger Hallandstrafiken förutsättningar att nå målet om ökad marknadsandel gentemot bilen.

Idag har Hallandstrafiken sju försäljningskanaler, varav sex är egna kanaler. Den externa försäljningskanalen avser Nationella bokningssystem (exempelvis sj.se, oresundstag.se samt resebyråer). Intäkter från externa försäljningskanaler står för drygt 35 procent av biljettintäkterna. Att erbjuda många kanaler för försäljning av biljetter riskerar dels att driva kostnader, dels är det svårt att säkerställa en enhetlig service till kunden. För att öka försäljningen i de egna kanalerna differentieras prissättningen i de kanaler där Hallandstrafiken erbjuder självservice. Priset i de egna självservicekanalerna ska alltid vara mer fördelaktigt än i andra kanaler. Utöver detta ska Hallandstrafikens egna försäljningskanaler erbjuda bättre priser än i det nationella bokningssystemet. På så sätt kan Hallandstrafiken ge en bra service till kund både före, under och efter resan.

År 2022 genomfördes 73 procent av försäljningen i Hallandstrafikens egna kanaler i appen. Av antalet biljetter såldes 84 procent i appen. Appens betydelse för försäljningen har påskyndats med anledning av pandemin eftersom framdörrarna på bussarna varit stängda under stora delar av år 2020, 2021 samt inledningen av år 2022. Kunderna har vänt sig till appen för biljettköp eftersom det inte gått att köpa ombord. Kommande år bedöms appens betydelse för Hallandstrafiken att öka ytterligare, inte bara som en försäljningskanal utan även som en informations- och kommunikationskanal.

Pandemin har även fått stora konsekvenser för Hallandstrafikens biljettförsäljning. Restriktioner kopplat till hemarbete och kollektivtrafiken har påverkat resandet kraftigt. Detta har lett till ett allmänt lägre resande i samhället och därmed påverkat Hallandstrafikens intäkter.

I det nya biljettsortimentet har andelen biljetter för den som har ett resandebehov mellan enkel- och klassisk periodbiljett utökats. Förändringen har lett till att kunderna går från de typiska periodbiljetterna 30-dagars och 365-dagarsbiljetterna, till periodbiljetter med lägre resefrekvens (exempelvis 10x24-biljetten som lanserades under år 2021). Förändringen av biljettsortimentet har gjorts för att fler kunder ska uppleva kollektivtrafiken som attraktiv. Förändringar i biljettförsäljningen framgår av utfallet 2022 där det skett justeringar inom periodbiljetter. Under året har periodbiljetternas intäkt som andel av försäljningen minskat. En orsak bör vara att fler arbetar hemifrån och därmed deltidspendlar, vilket gör att de köper billigare periodbiljett med lägre frekvens (10x24) alternativt köper enkelbiljetter de gånger de behöver resa till jobbet.

Hallandstrafiken har efter pandemin satsat på att utveckla tjänster för att förenkla för företagen och deras anställda. Under år 2022 pågick ett antal projekt där anställda fick prova på kollektivtrafiken gratis under två veckor i utbyte mot att deras arbetsgivare registrerade sig i vår företagsportal. Som registrerat företag ger företagen anställda möjlighet att köpa biljetter för resor till och från arbetet via förmån. Projekten under år 2022 har fallit väl ut och Hallandstrafiken avser fortsätta med prova-på kampanjer.

## MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

### MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Den 9 februari 2022 släppte Regeringen och Folkhälsomyndigheten på de flesta restriktionerna rörande pandemin. Detta innebar att Hallandstrafiken kunde välkomna kunderna tillbaka och uppmuntra till mer kollektivt resande. Den stora utmaningen var att återuppta arbetet utifrån vårt övergripande mål om en högre marknadsandel. Kopplat till detta tillkom arbetet med att bygga upp varumärket igen. Både Hallandstrafikens varumärke och kollektivtrafiken i stort skadades under pandemin, med tanke på att kollektivtrafiken förknippades med smitta och trängsel. Arbetet startade därför med att långsiktigt åter bygga upp Hallandstrafikens varumärke. Som en del i arbetet genomförde Hallandstrafiken en varumärkesbyggande kampanj under våren 2022. Kampanjen hade en tydlig koppling till vad Hallandstrafiken erbjuder och kollektivtrafikens viktiga samhällsfunktion.

Sommarbiljetten användes som en del i arbetet med att vinna tillbaka resenärerna. En populär biljett till ett mycket bra pris, med ett positivt budskap inför sommaren. En stor sommarkampanj genomfördes, som vilade på den härliga känslan av sommar i Halland. Kampanjen resulterade i att 12 899 sommarbiljetter såldes, vilket innebar att målet att sälja minst 12 000 biljetter nåddes.

Under 2022 startades ett projekt för att nå fler företag och deras anställda. Sex företag kontaktades och fick erbjudandet att bjuda sina anställda på två veckors fri kollektivtrafik. En stor kampanj genomfördes under hösten där de olika företagen lyftes som goda exempel. Konceptet som togs fram var framgångsrikt och kommer återanvändas i framtida kampanjer riktade mot företag. Företagskampanjen följdes av en stor kampanj med erbjudandet om 25 procent rabatt på alla periodbiljetter. Budskapet vilade på att när allt annat blir dyrare, gör vi tvärtom. Kollektivtrafiken blev ett prisvärt alternativ till bilen som är beroende av dyr bensin, diesel eller el.



Kampanjen togs emot mycket positivt och resulterade i att vi slog försäljningsrekord och ökade våra marknadsandelar.

Förändringar i trafiken lyftes i samband med tidtabellsskiftena, med fokus på förbättringar och ökade resmöjligheter. Hushållsutskick (DR) skickades ut till alla hushåll i Halland i samband med trafikförändringarna.

Den 29 mars 2023 infördes Hallandstrafikens nya zonstruktur. Projektet startade redan under 2022, och kommunikationsarbetet intensifierades i början av 2023. En stor kommunikationsinsats genomfördes både internt och externt, med fokus på att det blir enklare att resa hållbart, då det blir lättare att förstå hur och var biljetten gäller.

---

## INFORMATION

En av Hallandstrafikens stora utmaningar är att förbättra informationen till resenärerna vid trafikstörningar. Under året har arbetet med att utveckla både verksamhetens egna rutiner och samverkan med andra aktörer fortgått. Inom detta arbete har kontakt tagits med andra trafikföretag som får bättre resultat när kunder tillfrågas, rörande information vid trafikstörningar. Detta för att lära av andra och hitta förbättringsmöjligheter. Kartläggning har påbörjats om hur resenärerna får information idag, för att kunna ta fram förbättringsförslag. Trafikinformationen har även förbättrats på hemsidan, då det nu finns möjlighet att aktivera en "banner" vid större trafikstörningar. Under 2022 togs det nya telefonisystemet i bruk, vilket har inneburit ett helt nytt och modernt digitalt arbetssätt, med bland annat automatiska telefonsvar. Det ger även förbättrade möjligheter för uppföljning, men framför allt innebär det förbättringar för Hallandstrafikens kunder.

## INFRASTRUKTUR

Hallandstrafiken fortsätter att se över och upprusta sina hållplatser i samklang med de åtgärder som väghållarna utför. Stort fokus har under 2022 varit att förbättra hållplatser i Kungsbacka. Tillsammans med trafikföretag har hållplatsnätet justerats i form av en del nya, flyttade, omdöpta och borttagna hållplatser. En stor mängd skyltning har bytts ut för att uppfylla Västtrafiks nuvarande standard och även Kungsbacka har nu fått blå reflexer på stolpar och ytterhörn på väderskydd. De hållplatser som bara haft en stolpe i ena riktningen har kompletterats med en andra stolpe.



*Stolpe med topp i korrekt design i Ubbhult, Kungsbacka samt nytt väderskydd i Gunnarsjö, Varberg.*

Så som i övriga länet har nu även Kungsbacka inventerats och behovet av tillgänglighetsanpassning redovisats. Det återstår fortfarande ett relativt stort antal hållplatser att bygga om enligt de mål som finns i det regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Dialog kring vilka objekt som är på tur för ombyggnad pågår löpande med kommunerna och Trafikverket. Om andra åtgärder planeras, så som byggnation av cykelvägar eller ombyggnad av korsningar, strävas alltid efter att samordna detta med intilliggande hållplatser. Likt tidigare år görs även rena utbyten och nya utplaceringar av väderskydd. Syftet är att succesivt höja standarden och få bort de allra äldsta och sämsta väderskydden. Av väderskydd i betong och trä återstår nu endast ett fåtal.

Tabellen nedan redovisar antal tillgänglighetsanpassade hållplatser som byggts om under 2022, antalet uppgår till 14 totalt i Halland. Dessutom har 18 väderskydd bytts ut under året.

Tillgänglighetsanpassade eller nybyggda hållplatser under 2022							
	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Kungsbacka	Laholm	Varberg	Totalt
Statligt vägnät	0	1	1	0	0	0	2
Kommunalt/enskit vägnät	3	4	0	2	1	2	12
Summa/kommun	3	5	1	2	1	2	14

Infrastruktur för Hallandstrafiken innebär inte bara direkta ny- och ombyggnader av nedslitna hållplatser utan även daglig framkomlighet i trafiken, drift och underhåll av gator och befintliga hållplatser, provkörning vid tänkta förändringar i linjenät och mycket annat. I Halmstad, Falkenberg och Varberg har det sedan något år funnits ett forum som träffats ungefär en gång i kvartalet (Halmstad) eller halvåret (övriga) med medverkande från kommun, alla i kommunen verkande trafikföretag och Hallandstrafiken. Allt som diskuteras är nära den dagliga verksamheten och de närvarande har mandat att ta enkla och snabba beslut. Under 2022 har forum för infrastruktur tillkommit i Laholm.



Under våren 2022 provkördes stadsbussnätet i Halmstad med en inlånad led buss i syfte att undersöka förutsättningarna för denna typ av fordon framöver. Det visade sig fungera utmärkt på den absoluta majoriteten av körvägar och hållplatser.

## UPPHANDLING AV TRAFIK

### TÅGTRAFIK

Inom tågtrafiken samarbetar Hallandstrafiken i de olika tågsystemen Öresundståg, Västtågen, Krösatåg och Pågatåg. Gällande Öresundståg enades parterna om att avsluta befintligt avtal med SJ Öresund under 2022. Ett nödavtal anordnades och från december 2022 utför Transdev trafiken inom Öresundstågssystemet och Mantena ansvarar för verkstad och underhåll. Upphandlingsarbete har påbörjats under 2022 och fortsätter under 2023.

Inom Västtågen enades parterna om att förlänga dagens avtal med SJ Götalandståg med ett år. Avtalet närmar sig sitt slut och upphandlingsarbete har påbörjats under 2022 och fortsätter under 2023. Inom Krösatåg tilldelades trafiken efter upphandling till SJ Krösatåg i december 2020. Denna tilldelning blev föremål för en överprövningsprocess som fortfarande inte är avgjord. Rättsprocessen befinner sig nu hos Högsta förvaltningsdomstolen och förväntas avgöras under 2023. Ett interimsavtal har tecknats med SJ Krösatåg som utför trafiken från december 2021 i avvaktan på slutgiltigt domslut. Gällande Pågatåg befinner sig detta avtal i mitten av avtalsperioden men närmar sig en ny upphandling.

### BUSSTRAFIK

Hallandstrafiken befinner sig i början av avtalsperioden gällande den allmänna kollektivtrafiken med buss samt skolbusstrafiken. Avtalens trafikstart var i juni 2020. Dessa avtal har en avtalslängd på 10 år och därför befinner sig Hallandstrafiken nu i en längre period utan planerad upphandling av busstrafik. Den upphandling av busstrafik som befinner sig närmst i tid är Kungsbacka skolbusstrafik som beroende på optionsår har trafikstart antingen 2026 eller 2028.

### INFRASTRUKTUR

Avtal som upphandlas inom området infrastruktur är väderskydd (utrustning), skötsel av väderskydd samt en tjänstekoncession för reklam i väderskydd. Under 2022 befann sig samtliga av dessa avtal i mitten av sina avtalsperioder.

### SERVICERESOR

Under året 2021 upphandlade Hallandstrafiken Serviceresor (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts med personbil) och en tilldelning skedde. Denna tilldelning blev föremål för en överprövning. Under 2022 utfördes en direktupphandling av trafiken med tidigare avtalsparter för perioden juli 2022 till juni 2023. Hallandstrafiken fick rätt i förvaltningsrätten och Kammarrätten avsåg ett prövningstillstånd under sommaren 2022. Då tilldelningen stod sig har Hallandstrafiken under sensommaren 2022 skrivit nya trafikavtal och inlett etableringsarbetet med de nya avtalsparterna med trafikstart juli 2023. Detta avtal löper under sex (6) år till juni 2029.

## 6. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2024–2026

### VÅRA ANGREPPSSÄTT

#### VI UTGÅR FRÅN ATT RESBEHOV STYR UTVECKLINGEN AV KOLLEKTIVTRAFIKEN

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

#### VI ERBJUDER KOLLEKTIVTRAFIK I OLIKA FORMER

Eftersom Halland är en del av flera lokala och regionala arbetsmarknader innebär detta att det inte finns en generell kollektivtrafiklösning som gäller för hela Halland. I Halland är det olika transportbehov som behöver tillgodoses beroende på om det är i norr och söder, utmed kusten eller i inlandet.

#### VI GENOMFÖR SATSNINGAR PÅ TÅGTRAFIKEN

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

#### VI GENOMFÖR SATSNINGAR I BUSSTRAFIKEN

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

---

## VI FÖRBÄTTRAR SAMVERKAN OCH SAMPLANERING MED BERÖRDA INTRESSENER

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

---

## VI SER BEHOV AV FORTSATT INVESTERINGAR I INFRASTRUKTUREN

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

---

## VI UTGÅR FRÅN ETT HELA RESAN-PERSPEKTIV

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

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

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

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



---

## VI ÄR MED KUNDEN HELA RESAN

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

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

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

## FÖRÄNDRINGAR I TRAFIKUTBUDET

---

### PROCESS FÖR JUSTERINGAR I UTBUD

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

---

### TRAFIKUTVECKLINGSPRINCIPER

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Den grundläggande principen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra



personer per tur, ska vara föremål för översyn. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer.

---

#### TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2024

För 2024 föreslås justeringar i utbudet till en nettokostnad om cirka 7 miljoner kronor. Beslut om budget avseende verksamhetsåret 2024 beslutas av Regionfullmäktige i juni. Utifrån tilldelad budgetram, tillsammans med omhändertagande av kommunernas synpunkter, fastställs därefter Kollektivtrafikplanen av Driftnämnd Kollektivtrafik.

	Objekt	Beskrivning	Ekonomi (mkr)
1	Öresundståg	Utökade öppettider kvälls- och helgtrafik	
2	Hallandståg	Utökning med tre avgångar per vardag och riktning Varberg – Göteborg	
3	Västtåg Viskadalsbanan	Utökning med en avgång per riktning Varberg – Borås, söndag – fredag	
4	Stadsbusstrafik	Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråk	
5	Regionbusstrafik	Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråk	
6	Stadsbusstrafik Kungsbacka	Trafikering av Björkris och Kungsbacka badhus	
7	Stadsbusstrafik Varberg	Förändrad linjedragning Träslövsläge	
8	Regionbusstrafik Falkenberg	Utökning linje 509, avkortad linjesträckning linje 557	
9	Stadsbusstrafik Halmstad	Justerad linjesträckning linje 2	

## OBJEKT 1 - ÖRESUNDSTÅG

---

### BAKGRUND

I Halland utgör Väst kustbanan stommen i kollektivtrafiken och den har stor betydelse för Hallands utveckling både för arbets- och studiependling men även för fritidsresandet. Resandet med Öresundståg utgör närmare 25 procent av totalt antal resor inom Hallandstrafikens verksamhet där efterfrågan på resor är stor, både inom länet samt över länsgränser. Vid tidtabellsskiftet i december 2023 (tågplan 2024) medger järnvägsinfrastrukturen både ökad kapacitet och kortare restider för resor till och från Skåne. Det nya dubbelspåret Maria – Ängelholm innebär en restidsförkortning om cirka 17 minuter, från dagens 64 minuter till cirka 47 minuter på sträckan Halmstad – Helsingborg.

---

### SYFTE

Väst kuststråket är det starkaste och mest prioriterade kollektivtrafikstråket i Halland. För att möta det ökade resbehovet utmed Väst kustbanan föreslår Hallandstrafiken, tillsammans med Skånetrafiken och Västtrafik, ett utökat utbud genom fler avgångar med Öresundståg.

---

### TRAFIKFÖRÄNDRING

- Nya avgångar natt mot lördag och söndag. Från Göteborg 00.40 med ankomst Halmstad 2.04, samt från Halmstad 23.56 med ankomst Göteborg 01.20.
- Förlängning av ett Öresundståg från Helsingborg till Halmstad under kvällstid. Åtgärden skapar timestrafik Malmö – Halmstad mellan 05.00 och 23.00.
- Ny avgång från Göteborg på vardagar med avgång 4.40. Åtgärden underlättar arbetspendling för de som påbörjar sin tjänstgöring tidigt. Vidare skapas även tidigare förbindelse från Halland till Malmö/Köpenhamn med ankomst Malmö före 08.00.
- Mindre justeringar i helgtrafiken för att skapa ett mer enhetligt upplägg för kunderna som åker både norr och söderut.

## OBJEKT 2 - HALLANDSTÅG

---

### BAKGRUND

Hallandstrafiken trafikerar Väst kustbanan med tåg i olika hastighet och med olika uppehållsbild, detta genom Kungsbackapendeln (lokaltåg), Hallandståg (regiontåg) och Öresundståg (storregionala tåg). En tågtrafik som uppfattas som attraktiv behöver erbjuda korta restider och det är svårt att uppnå om samma tåg ska stanna på alla stationer.

Hallandstågen ska ses som början på införandet av en ny regionaltågslinje längs Väst kustbanan vilket till fullo följer intentionerna i Regionalt Trafikförsörjningsprogram. Hallandstågen planeras trafikera genom Västlänken samt inkludera tågstopp vid Åsa station och planerad ny station i Väröbacka. Utgångspunkten är att tågen trafikerar sträckan Varberg – Göteborg med ett framtida scenario att förlängas söderut men är då knutet till att möta nya resbehov.

---

### SYFTE

Väst kuststråket är det starkaste och mest prioriterade kollektivtrafikstråket i Halland. För att möta det ökade resbehovet utmed Väst kustbanan föreslår Hallandstrafiken, tillsammans med Västtrafik, ett utökat utbud genom fler avgångar med Hallandståg.

---

### TRAFIKFÖRÄNDRING

Tre nya avgångar per vardag och riktning föreslås mellan Varberg och Göteborg. Detta innebär en utökning från dagens fyra turer per vardag och riktning till totalt sju. De nya turerna innebär förbättrade resmöjligheter i norra Halland inkluderat resor till och från Åsa station.

- Ny avgång Göteborg 06.55 – Åsa 07.24 – Varberg 07.46
- Ny avgång Göteborg 09.10 – Åsa 09.39 – Varberg 09.56
- Ny avgång Göteborg 20.10 – Åsa 20.39 – Varberg 20.56
- Ny avgång Varberg 05.38 – Åsa 05.56 – Göteborg 06.25
- Ny avgång Varberg 10.13 – Åsa 10.31 – Göteborg 11.00
- Ny avgång Varberg 17.48 – Åsa 18.06 – Göteborg 18.35

## OBJEKT 3 – VÄSTTÅG VISKADALSBANAN

---

### BAKGRUND

Det bedöms finnas en potential att utöka utbytet mellan Borås och Varberg och därmed skapa en större arbetsmarknad. Att succesivt utöka antalet turer skapar förutsättningar att knyta ihop två arbetsmarknader.

Viskadalsbanan har varit avstängd under delar av 2021 – 2022 där nya spår, växlar och kontaktledning har installerats. Hallandstrafiken ser behov av att Trafikverket tillser hastighetshöjningar för att på detta sätt kunna erbjuda kortare restider mellan Borås och Varberg, med ambitionen att restiden ska understiga 60 minuter. Det pågår ett projekt att minska antalet plankorsningar på sträckan.

---

### SYFTE

För att möta det ökade resbehovet med Västtåg utmed Viskadalsbanan föreslår Hallandstrafiken, tillsammans med Västtrafik, ett utökat utbud med en ny avgång per riktning. Resandet på linjen har haft en bra återhämtning efter återöppnandet i augusti 2022.

---

### TRAFIKFÖRÄNDRING

Med utökningen skapas en attraktiv tidtabell med avgångar varannan timme i lågtrafik och på helger.

- Ny avgång från Varberg 12:40, måndag till fredag
- Ny avgång från Varberg 10:40, söndag
- Ny avgång från Borås 14:00, söndag till fredag

## OBJEKT 4 – STADSBUSSTRAFIK ÖPPETTIDER OCH UTBUD

---

### BAKGRUND

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

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

---

### SYFTE

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

---

### TRAFIKFÖRÄNDRING

För att tillgodose likställda öppettider inom stadsbusstrafiken och tågtrafiken krävs en utökning av utbudet med 24 dubbelturer måndag till torsdag, 11 dubbelturer fredag, 11 dubbelturer lördag samt 26 dubbelturer söndag. I detta första skede föreslås trafiken utökas med 11 dubbelturer måndag till torsdag, 10 dubbelturer fredag, 10 dubbelturer lördag samt 13 dubbelturer på söndagar. Turerna fördelas enligt följande:

- Halmstad, 7 dubbelturer måndag till torsdag, 7 dubbelturer söndag
- Falkenberg, 2 dubbelturer måndag till torsdag, 2 dubbelturer fredag, 2 dubbelturer lördag, 2 dubbelturer söndag.
- Varberg, 2 dubbelturer måndag till torsdag, 8 dubbelturer fredag, 8 dubbelturer lördag, 4 dubbelturer söndag

## OBJEKT 5 – REGIONBUSSTRAFIK ÖPPETTIDER OCH UTBUD

---

### BAKGRUND

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

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

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

---

### SYFTE

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

---

### TRAFIKFÖRÄNDRING

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

Behovet av en fortsatt utbyggd kollektivtrafik är stor, för att uppnå beskriven inriktning krävs en utökning med 13,5 dubbelturer måndag till fredag, 15,5 dubbelturer lördag och 15,5 dubbelturer söndag. I ett första skede föreslås trafiken utökas med 5 dubbelturer måndag till fredag, 11 dubbelturer lördag och 11 dubbelturer söndag. Turerna föreslås fördelas enligt följande:

- Linje 324, 1 dubbeltur lördag, 2 dubbelturer söndag.
- Linje 350, 1 dubbeltur måndag till fredag, 1 dubbeltur lördag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 351, 1 dubbeltur måndag till fredag, 2 dubbelturer lördag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 401, 1 dubbeltur på lördag 2 dubbelturer på söndag.
- Linje 555, 1 dubbeltur måndag till fredag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 651, 1 dubbeltur måndag till fredag, 1 dubbeltur lördag, 1 dubbeltur söndag.
- Linje 652, 1 dubbeltur måndag till fredag, 1 dubbeltur lördag, 2 dubbelturer söndag.
- Linje 615, 1 dubbeltur lördag, 1 dubbeltur söndag.

## OBJEKT 6 – STADSBUSSTRAFIK KUNGSBACKA

### BAKGRUND

Stadsbusslinjenätet i Kungsbacka lades om i juni 2015 vilket inkluderade taktfasta tidtabeller med avgångar på samma minuttal varje timme. Trafiken anpassades till byten till och från Kungsbackapendeln. Resandet i stadstrafiken uppgick 2014 till 256 325 resor och för 2019 till 533 696 resor. Kommunen fortsätter att exploatera tätorten och antal invånare har sedan 2015 ökat med 8 procent.

Björkris är ett område norr om Hede station där första området med cirka 1100 bostäder färdigställdes 2014–2016. Ytterligare två områden är under exploatering där äldreboende och skola planeras vara klart under 2023. Dagens kollektiva resmöjligheter till och från Björkris utgörs av 7 turer per vardag och riktning med regionbuss samt beställningstrafik under lördagar.

I centrala Kungsbacka har det identifierats ett resbehov härlett till nyöppnade engelska skolan och Badhuset. Engelska skolan ligger 300 meter ifrån närmaste hållplats Teatergatan. Badhuset ligger drygt 400 meter från Teatergatan.

### SYFTE

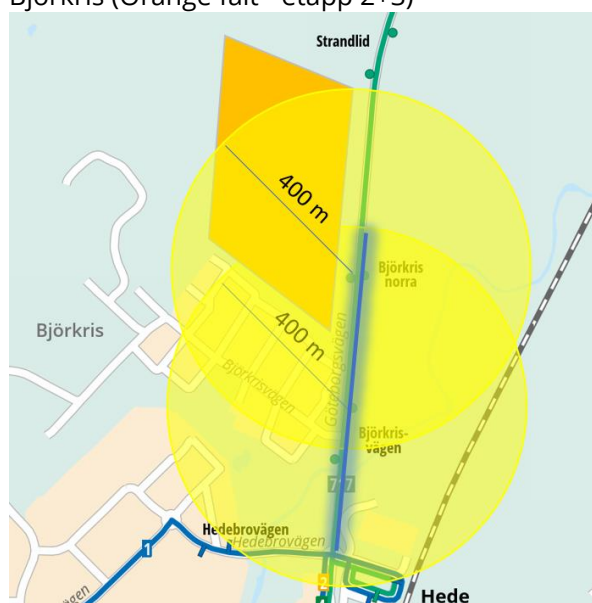
Syftet med objektet är att möta det växande resbehovet i centrala Kungsbacka med nyöppnad skola och simhall samt det växande bostadsområdet Björkris.

### TRAFIKFÖRÄNDRING

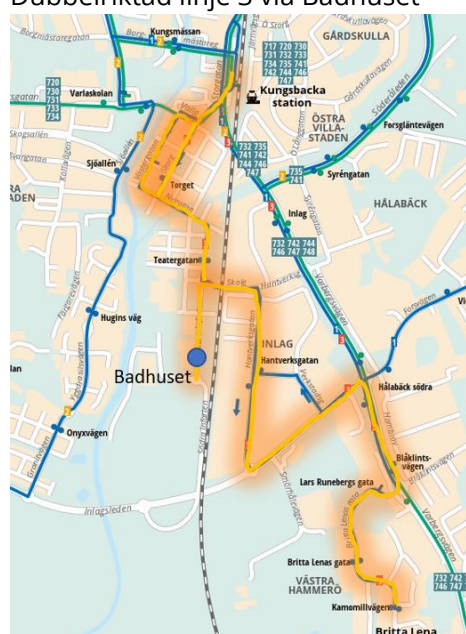
Stadsbusslinjenätet utökas med ytterligare ett elfordon. Linje 3 föreslås ha samma körväg i båda riktningarna inkluderat en ny körväg inom Badhuset. Ny stadsbussförbindelse föreslås även mellan Hede station och Björkris, där linjen trafikerar nya och ombyggda hållplatser utmed Göteborgsvägen. Ingen infraåtgärd är nödvändig.

### KARTOR

Björkris (Orange fält - etapp 2+3)



Dubbelriktad linje 3 via Badhuset



## OBJEKT 7 – STADBUSSTRAFIK VARBERG

---

### BAKGRUND

I december 2015 lades linjenätet i Varberg om till två genomgående huvudlinjer (1,2) vilka kompletteras av övriga linjer (11,12,15). Huvudlinjerna är anpassade efter Öresundstågen vilket möjliggör hela resan med kollektivtrafiken. Resandet 2014 uppgick till 398 854 resor och för 2019 till 860 255 resor. Resultatet av den omlagda stadsbusstrafiken, där resurserna koncentrerats till starka stråk, har inneburit ett ökat resande om 116 procent under en femårsperiod.

Stadsbusstrafikens linjesträckning i Träslövsläge har sedan starten av det nya linjenätet varit föremål för översyn där befintlig slingkörning anses negativ. Det finns främst två nackdelar med slingkörning. En nackdel är att det inte finns någon naturlig ändpunkt där bussen kan reglera för att hämta in förseningar samt anpassa avgångstiden. Men framför allt är slingkörning negativt utifrån ett resenärsperspektiv. Detta kan exemplifieras genom att de resenärer som stiger på bussen före reglerhållplatsen på Storgatan blir tvingade att sitta och vänta på sin fortsatta resa i riktning mot staden. På motsvarande sätt förlängs restiderna för de resenärer som har en slutdestination på hållplatser efter reglerhållplatsen vid resa mot Träslövsläge.

---

### SYFTE

Syftet med objektet är att erbjuda en likställd körväg i båda riktningarna på huvudlinje 1 i Träslövsläge. Föreslagen linjedragning ska tillgodose en konkurrenskraftig kollektivtrafik genom rak och gen körväg samt vara framtidssäkrad genom att linjen kan förlängas söderut.

---

### TRAFIKFÖRÄNDRING

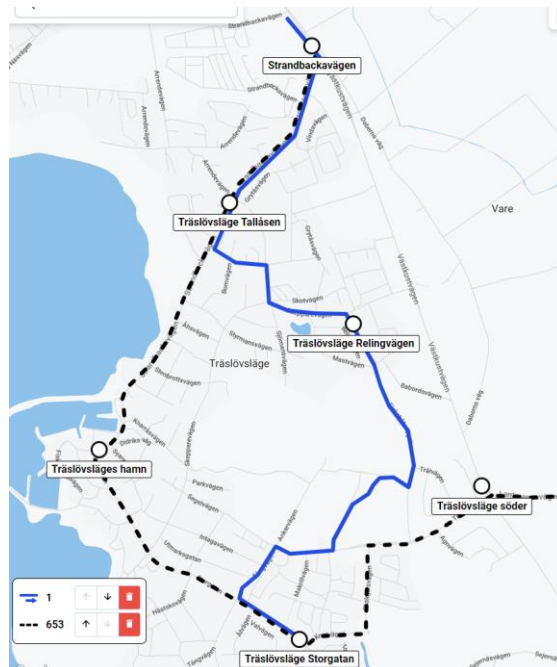
Linje 1 föreslås nu få den eftersträvade linjedragningen med samma körväg i båda riktningarna. Genom att köra ungefär mitt i området, räknat i öst-västlig linje, tillgodoses behovet av närhet till hållplatser för den största delen av Träslövsläge. Jungmansvägen, Skepparevägen och Tångvägen bedöms idag inneha den standard som krävs för att användas för busstrafik, övriga gator trafikeras redan idag med busstrafik. Nya hållplatser går att anlägga relativt enkelt och kan succesivt byggas ut samt tillgänglighetsanpassas. Det behövs således inte en omfattande insats med hållplatser innan trafiken kan starta. Det är dock viktigt att kommunen tillser värdmöjlighet vid hållplats Storgatan, genom att justera rondellen i korsningen Storgatan/Knotvägen. I det fall beskriven åtgärd inte färdigställs behöver bussen vända genom trafikering av Hajvägen och Torskvägen. De delar av Träslövsläge som blir utan linje 1 kommer som ersättning att trafikeras av regionbusslinje 653 med ett enklare utbud och ingen del av området blir helt av med sin trafik.



KARTOR



Dagens linjesträckning  
(blå L1, streckad L653)



Linjesträckning efter förändring  
(blå L1, streckad L653)

## OBJEKT 8 - REGIONBUSSTRAFIK FALKENBERG

### BAKGRUND

I december 2022 ändrades linjesträckningen på linje 350 och 509 med resultat att restiderna minskade på linje 350. I och med detta förlängdes linje 509 från Boberg till Eftra. Linje 509 erbjuder 4 turer mot centrum och 3 turer mot Boberg och Eftra, men saknar på eftermiddagen kopplingen från grundskola vid 15-tiden. Linje 557 går mellan Falkenberg och Ullared via Höstena där delar av linjesträckningen trafikeras av både linje 555 och 556.

### SYFTE

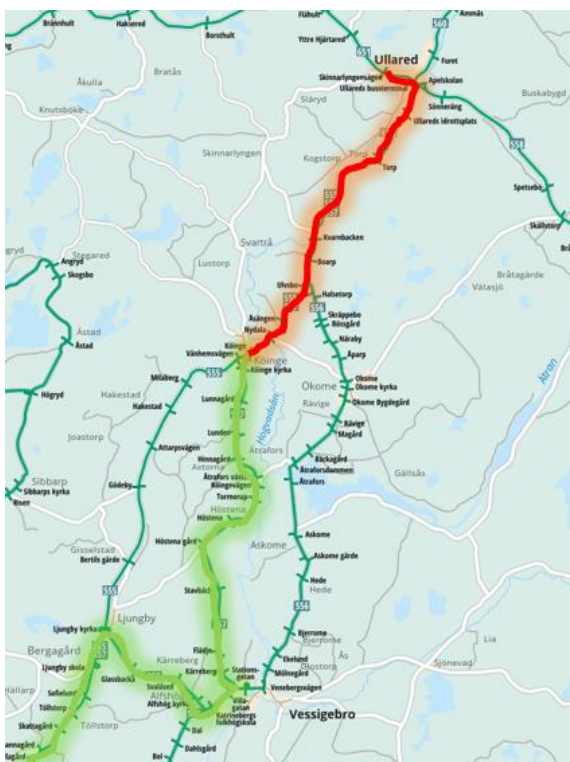
Objektens syfte är att tillgodose ett grundläggande turutbud för arbets- och studiependling längs linjerna 509 och 557.

### TRAFIKFÖRÄNDRING

Linje 509 erbjuder 4 turer mot centrum och 3 turer mot Boberg och Eftra, men saknar på eftermiddagen kopplingen från grundskola vid 15:00. Det avgår turer från centrum strax efter klockan 14:00 och 16:00. Grundskoleelever som slutar mellan klockan 14:30 och 15:00 får därmed lång väntan. Ny tur från centrum cirka 15:00 möter upp behovet för både Grimsholmen och Boberg så väl som sträckan mellan Boberg och Eftra. Som omfördelning av produktion föreslås linje 557 vända i Köinge. Sträckan Köinge - Ullared omhändertas av linje 555 och till delar av linje 556. Det allmänna resbehovet mellan Höstena och Ullared faller inom begreppet lågfrekvent resande där skolornas behov säkerställs genom skolskjuts.

### KARTOR

#### Linje 557



#### 509 Falkenberg - Ringsegård - Boberg

TURNUMMER	Måndag till fredag			Lördag	
	1	3	5	801	803
ANMÄRKNING	T			B	
Falkenberg bussterminal	13.00	14.12	16.12	13.12	15.12
Falkenberg Tullbroskolan	13.06	14.18	16.18	13.18P	15.18P
Falkenberg Hjortsbergsskolans slinga	13.10	14.22	16.22	13.22P	15.22P
Ringsegård	13.16	14.28	16.28	13.28A	15.28A
Boberg	13.33	14.45	16.45	13.45	15.45
KORS AV	FLEX	FLEX	FLEX	Plan	Plan

#### Anmärkningar

## OBJEKT 9 – STADSBUSSTRAFIK HALMSTAD

### BAKGRUND

En av de viktigaste delarna i att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken är att korta restiderna, oavsett vilken kollektivtrafik det gäller. Att korta restiderna för både buss och tågtrafik gör kollektivtrafiken mer attraktiv då snabba kollektivtrafikresor kan konkurrera med bilen. Att korta restiderna kan innebära investeringar och åtgärder i infrastrukturen men kan också innebära översyn av uppehållsbilder eller körsträckor. En annan viktig del i att skapa goda förutsättningar är en rak och gen körväg som är tydlig och lättbegriplig för resenären. Dessa delar är framför allt viktiga för huvudlinjerna vilka trafikerar i starka kollektivtrafikstråk.

Linje 2 i Halmstad har idag en körväg mot sjukhuset via Lasarettsvägen och en annan körväg från sjukhuset in mot centrum. I riktning mot centrum trafikerar linjen rakaste vägen längs Fogdegatan.

Hållplats Fogdegatan har idag i snitt 1,2 påstigande per vardag på linje 2 och hållplats Lasarettsvägen har idag i snitt 20,1 påstigande per vardag på linje 2 fördelat på 60 turer. Hållplats Sjukhuset har idag i snitt 172,2 påstigande per vardag. Från hållplats Fogdegatan är det ca 250 meter till hållplats Magnus Stenbocks väg.

### SYFTE

Syftet med trafikförändringen är att korta ned restiderna med kollektivtrafiken på stadsbusslinje 2, vilket i sin tur ökar kollektivtrafikens konkurrenskraft vid resor till och från sjukhuset.

### TRAFIKFÖRÄNDRING

I riktning mot sjukhuset trafikerar linje 2 raka vägen längs med Fogdegatan vilket innebär att linjen får samma körväg i båda riktningarna. Linje 15 kommer fortsatt att trafikera hållplatserna Fogdegatan och hållplats Lasarettsvägen på samma sätt som busslinjen gör idag.

### KARTOR



---

## TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2025 – 2026

I följande avsnitt ges en övergripande beskrivning av förslag till trafikförändringar inom kollektivtrafikplanens utblick 2025 - 2026.

---

### BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD TÅGTRAFIK

Hallandstrafiken ser ett fortsatt behov av att utveckla tågtrafiken. Utökad sittplatskapacitet kan innebära att köra fler avgångar, eller att säkerställa att befintliga avgångar trafikerar med rätt fordonstorlek.

Inom denna planperiod färdigställs viktiga infrastrukturella järnvägssatsningar i form av Västlänken (december 2026, försening aviserad 2029 - 2032), Varbergstunnel (juli 2025), dubbelspår Ängelholm och söderut (december 2023).

---

### BEHOV AV FORTSATT UTBYGGD BUSSTRAFIK

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

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

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

---

### NÄRTRAFIK 2.0

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

särskilda kollektivtrafiken. Hallandstrafiken ser ett behov av att utveckla Närtrafiken som förutom att vara ekonomisk och socialt hållbar också ska vara tydlig ut mot våra kunder. Principen om att det ska vara enkelt för våra kunder ska genomsyra resevillkoren såväl som bokningsförfarandet och visering.

Utifrån beskriven ambition har Hallandstrafiken konstaterat att det krävs mer arbete för att vidareutveckla dagens Närtrafik. Trafiken kräver en modernare teknisk plattform. Ambitionen är att lansera en ny Närtrafik inom Kollektivtrafikplanens utblick.

---

#### STADSBUSSTRAFIK HALMSTAD - LÄNGRE BUSSAR PÅ HUVUDLINJER

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

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

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

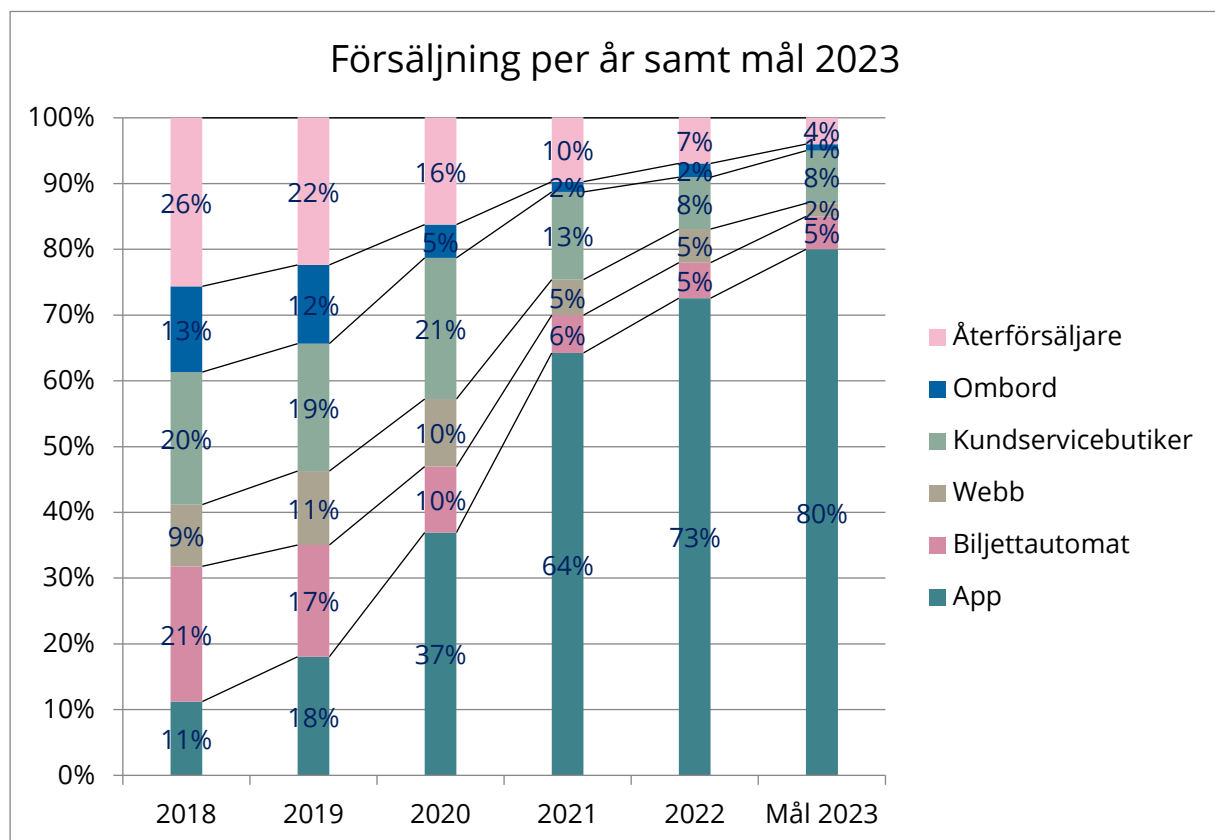
## FÖRSÄLJNING

Hallandstrafikens ambition är att kostnader för försäljning ska minska.

Försäljningsomkostnaderna är kopplade till administration, systemkostnader (rörliga och fasta), provisioner och avgifter samt kostnader som uppstår i andra delar av verksamheten. I takt med ökad digitalisering i samhället kommer det vara centralt att fortsätta satsningen på självservicekanaler och i synnerhet appen. Sammantaget ökar detta både den geografiska täckningen och tillgängligheten i tid för kunden. Appen ska vara enkel och attraktiv samt erbjuda tjänster som förhöjer kundnyttan, såsom realtidsinformation, reklimations- och förseningsärenden.

Konsekvensen av ökad tillgänglighet i självservicekanaler gör att det finns ett behov av att se över hur våra stationära kanaler är placerade utifrån var kundernas behov finns. Det innebär att återförsäljare och biljettautomater i huvudsak ska komplettera våra egna butiker i såväl öppettider som i geografisk placering. För Hallandstrafikens del är det av stor vikt att ha hög tillgänglighet och ge god service.

I diagrammet nedanför visas Hallandstrafikens försäljning per försäljningskanal och år. Längst till höger framgår de mål Hallandstrafiken fastslagit för respektive försäljningskanal (försäljningen är exklusive den externa försäljningen i Nationella bokningsystem).



Pandemin har förändrat hela samhällets resande. Fler jobbar hemifrån och färre genomför tjänsteresor. Genom telefondata från Telia Insights kan vi se att rörelserna i allmänhet i Halland hösten 2022 jämfört med hösten 2019 minskat med -8 procent samt att resandet mellan kommuner i Halland minskat med -17 procent. Totalt befinner sig -16 procent färre dagligen på en arbetsplats i Halland. Detta har påverkat Hallandstrafikens intäkter och kommer att göra så under lång tid framöver. Försäljningsutvecklingen de senaste åren har varit svår att förutspå. Pandemin och dess följdverkningar har påverkat människor mer än vad vi kunde ana från början av pandemin.

Målsättningen för Hallandstrafiken är att biljettintäkterna för den allmänna kollektivtrafiken under år 2023 ska uppnå 500 miljoner sek. Sett till pandemin och dess följdverkningar är det ett ambitiöst mål som kräver nya kunder samt ökat resande.

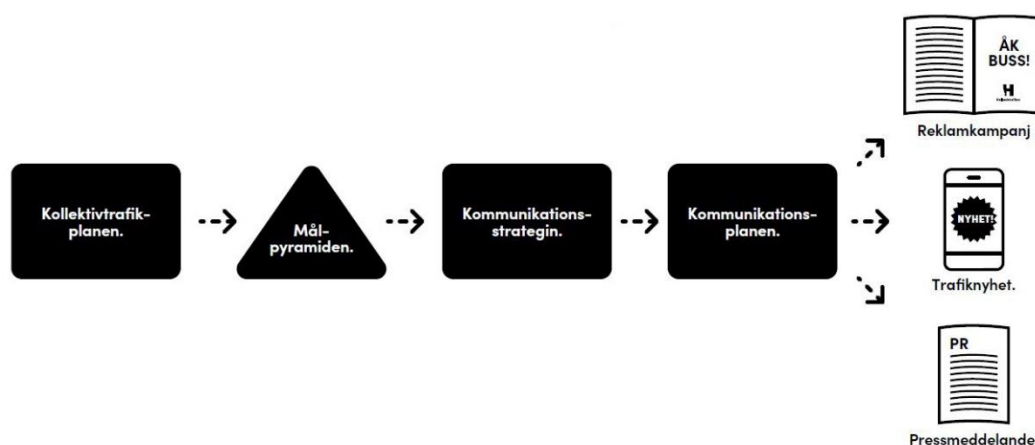
För att attrahera fler kunder samt att få de kunder som idag reser med oss att genomföra fler resor med kollektivtrafiken kommer Hallandstrafiken arbeta aktivt med utveckling av biljettsortiment och försäljningskanaler. Hallandstrafiken kommer även intensifiera arbetet med att proaktivt värva kunder i nybyggnadsområden, att få nya företag att erbjuda sina anställda kollektivtrafikresor via förmån samt att företag genomför sina tjänsteresor med Hallandstrafiken. Vidare kommer vi arbeta med att uppmärksamma möjligheten att resa kollektivt till Hallands sommar- och turistattraktioner. Hallandstrafiken har utvecklat verktyg och metoder för att jobba mer med kundinteraktioner i syfte att bättre lyssna på våra kunders behov. Detta arbete har gett oss värdefulla insikter för att förbättra våra försäljningskanaler, biljettsortiment samt informationsmaterial. Dessa metoder avser Hallandstrafiken jobba vidare med i syfte att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

## MARKNADSFÖRING, KOMMUNIKATION OCH INFORMATION

### MARKNADSFÖRING OCH KOMMUNIKATION

Hallandstrafikens marknadsföring och kommunikation tar avstamp i kommunikationsstrategin. Kommunikationsstrategin säkerställer att verksamheten har en genomtänkt och enhetlig kommunikation, samt hjälper oss att skapa en samlad bild av vad vi vill uppnå med kommunikationen kring vårt varumärke. Strategin lutar sig på verksamhetens mål, som finns beskrivna i denna Kollektivtrafikplan.





Kommunikationsavdelningens uppdrag är att uppmuntra till ökat kollektivt resande samt lyfta och utveckla Hallandstrafikens varumärke. Avdelningens uppdrag är också att hjälpa våra kunder att veta mer. Så att de kan göra rätt val och fatta kloka, faktabaserade beslut – före, under och efter resan. Detta genom kommunikation och information i relevanta kanaler.

Syftet med all kommunikation är att bidra till de övergripande målen och stärka Hallandstrafikens varumärke

---

#### VÅRA FOKUSOMRÅDEN UNDER 2024 - 2026:

**Varumärkesbyggande arbete** – Fortsatt och långsiktigt arbete där Hallandstrafikens varumärke står i fokus. I detta arbete planeras och genomförs kampanjer som stärker varumärket. Hallandstrafiken är ett miljövänligt alternativ och har en viktig samhällsfunktion. Förarna och deras viktiga roll ska även lyftas.

**Målstyrning** - Arbetet med målstyrning fortsätter. Under 2022 bröts de övergripande kommunikationsmålen ned och omsattes i underliggande delmål och aktiviteter. Målen med tillhörande aktiviteter är fortsatt fokus för verksamhetens arbete framåt.

**Förarna** - Förarna är Hallandstrafikens "ansikte utåt" och det är viktigt att Hallandstrafiken har ett högt förtroende hos förarna. Under 2022 har ambassadörmöten införts med representanter från förarna. Detta med syftet att komma närmare varandra och få en dialog. Under 2023 tillkommer en ny kommunikationskanal direkt till förarna via display i bussen.

**Översyn av hemsidan** - Det finns ett behov av att förnya Hallandstrafikens hemsida för att kunna möta kundernas behov bättre. Som ett första steg i detta kommer Hallandstrafiken se över startsidan, med en tydligare och uppdaterad design där besökare enklare kan se trafikläget och få information om eventuella störningar, kampanjer och nyheter. I steg två ses möjligheten att kunna lansera en helt ny plattform över. En möjlig väg framåt är att följa Region Halland och ansluta Hallandstrafikens hemsida till deras framtida digitala plattform.



**Stora trafikförbättringar** – Hallandstrafiken ska lyfta de förbättringar och förändringar som görs i både buss- och tågtrafiken. Pågående investeringar på Väst kustbanan kommer ge nya möjligheter för tågtrafiken. Detta ska Hallandstrafiken kommunicera även innan de står klara. När arbetena påverkar trafiken måste målet kommuniceras ihop med avstängningar etcetera. Detta för att öka förståelsen av insatserna. När arbetena är klara ska fördelarna för resenärerna lyftas i kampanjinsatser.

- I december 2023 förväntas dubbelspårsutbyggnaden söder om Ängelholm vara färdigställd. Detta minskar restiderna söderut.
- I december 2024 beräknas dubbelspår mellan Hamra och Varberg vara färdigställt.
- Senast 2026 beräknas Västlänken vara klar (förseningar aviserade av Trafikverket)

**Events och kampanjer** – Hallandstrafiken ska fortsätta att synas i positiva sammanhang, och kommunicera vårt erbjudande. Vi ska synas på stora event som går av stapeln i Halland, som exempelvis Scandinavian Mixed under 2022, för att på så sätt förknippas med den positiva känslan som dessa event bidrar med. Sommarbiljetten är också en positiv kampanj där Hallandstrafiken kan lyfta sitt varumärke.

**Riktade insatser och Prova på-kampanjer** – För att öka marknadsandelen behövs mer riktade insatser för att lyfta vår trafik och vårt utbud. I detta arbete ingår att hitta var det finns potential för ett ökat resande, nya bostadsområden med bra trafik, nyinflyttade och så vidare. Hallandstrafiken behöver löpande bearbeta dessa möjligheter med riktade marknadsföringsaktiviteter.

---

## INFORMATION

Information är en av flera kritiska faktorer som påverkar kundens möjlighet att genomföra sin resa med kollektivtrafiken och upplevelsen av densamma. Innehållet i sig är viktigt, men kanalerna den tillhandahålls genom och hur informationen är disponerad är också av betydelse. Beroende på hur väl vi lyckas med vår trafikala leverans så varierar betydelsen av information till kund därefter. Vid avsaknad av information om fordonets avgång och ankomsttider uppstår en upplevd osäkerhet hos kunden, vilket i sin tur leder till en bedömning av att tjänsten är opålitlig. Detta förstärks ytterligare i de fall då avsaknad av information kombineras med störningar i trafiken.

I dagsläget upplever våra kunder att Hallandstrafikens information i normalläget är tillfredsställande. De stora utmaningarna ligger i information i samband med trafikstörningar och att förbättra denna information till våra kunder. Detta är också ett av våra identifierade måltal inom "förbättrad information".

Hallandstrafiken behöver främst utveckla systemstödet för att kunna distribuera störningsinformation i de kommunikationskanaler som kunderna i första hand föredrar. Detta handlar i praktiken om att ha verktyg för att kunna uppdatera trafiklägesinformationen i reseplanerare på såväl hemsida som i app, så att den överensstämmer med verkligheten. Men det handlar också om att kunna ge våra kunder förvarningar, innan de påbörjar sin färd mot

hållplatser och stationer för att på plats ställas inför faktum att en störning påverkar deras resa. Utöver detta har våra kunder behov av att förstå störningarnas orsaker och vilka konsekvenser det får för deras resa.

Hallandstrafiken kommer fortsätta arbetet med att se över och utveckla våra egna arbetssätt och rutiner, fortsätta samverka med andra aktörer för att utveckla störningsinformationen ytterligare. Detta tillsammans med de inblandade parterna, såsom trafikföretag, kommuner, väghållare och Trafikverket, och naturligtvis med våra kunder.

Det pågår ett flertal initiativ och aktiviteter hos Hallandstrafiken för att säkerställa att våra kunder får korrekt och förståelig information vid rätt tidpunkt och i rätt kanal. Allt från att utveckla trafikinformationen i appen så att det blir tydligt när det är störningar till att verksamheten ser över de egna rutinerna och vad vi kan göra bättre själva.



## INFRASTRUKTUR

De mål om tillgänglighetsanpassning som pekats ut i Regionala Trafikförsörjningsprogrammet kvarstår och arbetet med att uppnå målen fortgår, i god samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Hallandstrafiken. Utöver detta arbetar Hallandstrafiken med löpande utbyte och uppgradering av hållplatsutrustning, såsom väderskydd.

Inför varje större ombyggnad ska en analys göras.

- Kommer hållplatsen att trafikeras under överskådlig tid?
- Kan flera närliggande hållplatser slås samman till färre i antal? Det kan finnas fördelar både från en säkerhetsmässig och en ekonomisk horisont. Vi ska sträva efter de avstånd mellan hållplatser som anges i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet.
- Kan arbetet samordnas med andra byggprojekt, såsom GC-banor och liknande? Även omvänt bör gälla – om en GC-bana ska byggas, går det att förbättra hållplatser inom samma projekt?

Återigen finns nyckeln i en fortsatt god samverkan men även i en fungerande finansiering. En fullständig förteckning över de hållplatslägen som idag återstår att bygga om presenteras i bilaga 2.

Återstående antal hållplatslägen att bygga om till 2025 (inventerat senhösten 2022)							
	Falkenberg	Halmstad	Hylte	Kungsbacka	Laholm	Varberg	Totalt
Statligt vägnät	23	16	5	44	3	17	<b>108</b>
Kommunalt/enskit vägnät	35	107	2	62	14	58	<b>278</b>
Summa/kommun	<b>58</b>	<b>123</b>	<b>7</b>	<b>106</b>	<b>17</b>	<b>75</b>	<b>386</b>



Hållplats Vrångagatan, Varbergs kommun

## UPPHANDLING AV TRAFIK

### TÅGTRAFIK

Avtalet för Öresundståg avslutades i förtid och ett nytt upphandlingsarbete har påbörjats. Ägarna till Öresundståg leder detta upphandlingsarbete med avstamp i tidigare upphandlade avtal. Under 2023 kommer en stor del av arbetet inför upphandling utföras för att så tidigt det är möjligt och rimligt ersätta dagens direktupphandlade avtal med Transdev. Utöver upphandling av trafiken har en process påbörjats under 2022, vilket intensifieras under 2023, gällande nästa generation Öresundståg (NGÖ). Denna upphandling avser nya tåg som ska ersätta dagens fordonsflotta med start någon gång under 2030-talet.

Avtalet för Västtågen har förlängts med ett år och avslutas december 2026. Västtrafik ansvarar för upphandlingen där Hallandstrafiken deltar. Upphandlingsarbetet har påbörjats och kommer under 2023 att intensifieras. Grunden för trafikvolymen för kommande avtal är diverse styrdokument från beställarna. Att notera är att Hallandstrafikens del av Västtågssystemet kraftigt kommer att öka under kommande avtalsperiod med primärt ökad trafikering av sträckan Varberg – Göteborg.

Beroende på utfall i Högsta förvaltningsdomstolen, som förväntas ske under 2023, kan det eventuellt bli aktuellt med en ny upphandling av Krösatågen. Region Jönköping leder detta arbete om så sker med inspel från övriga aktörer inom Krösatåg systemet.

Arbetet med upphandling av Pågatåg inleds sannolikt av Skånetrafiken under 2023.

Sammantaget innebär de redan beslutade upphandlingarna en stor volym av tågupphandlingar i södra Sverige inom de kommande åren.

### BUSSTRAFIK

Majoriteten av busstrafiken inom Region Halland är nyligen upphandlad vilket med längre avtalslängder innebär en period utan planerad upphandling av busstrafik. Nästkommande planerade upphandling är skolbusstrafik för Kungsbacka kommun som, beroende på om optioner i avtalet utlöses, kommer utföras under perioden 2024–2027.

### INFRASTRUKTUR

Samtliga avtal inom infrastrukturområdet löper ut under kollektivtrafikplanens period då dessa avtal generellt är av kortare karaktär. Upphandlingsarbete och upphandling av väderskydd (utrustning) och reklam i väderskydd planeras att utföras under 2023.

### SERVICERESOR

Hallandstrafikens tilldelning av Serviceresor 2021 som överprövades stod sig i domstol med besked sommaren 2022. Detta innebär att tidigare tilldelning gäller och en trafikstart sker under sommaren 2023. Avtalet löper på under sex år vilket innebär en period utan behov av upphandling.

BEFINTLIGA TRAFIKAVTAL

Avtal	Trafik	VERKSAMHET	AVTALS ÅR	AVTALSTID	AVTALSPART
<b>NS-1708</b>	Buss	Skoltrafik	8	2018-08 > 2026-06	Göteborgs Buss AB
<b>Trafik 2018</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2019-04 > 2028-06	Nobina AB
<b>Trafik 2019</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2019-06 > 2029-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
<b>Trafik 2019</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2020-06 > 2029-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik	10	2020-06 > 2030-06	Nobina AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Karl Erik Elofsson Buss AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Veddige Buss & Transport AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Flexbuss Sverige AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Sambus AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Buss i Väst AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	LK Buss AB
<b>Trafik 2020</b>	Buss	Allmän kollektivtrafik och Skoltrafik	10	2020-06 > 2030-06	Västbo Taxi AB
<b>NS2207</b>	Person bil	Serviceresor	1	2022-07 > 2023-06	Göteborgs Buss AB
<b>NS2207</b>	Person bil	Serviceresor	1	2022-07 > 2023-06	Kungsbacka Taxi- och Handikapptransport AB
<b>NS2207</b>	Person bil	Serviceresor	1	2022-07 > 2023-06	Varbergs Taxi AB
<b>NS2207</b>	Person bil	Serviceresor	1	2022-07 > 2023-06	Bud o Taxi Stjärnraketen AB
<b>NS2207</b>	Person bil	Serviceresor	1	2022-07 > 2023-06	Cabonline Region Syd AB
<b>NS2207</b>	Person bil	Serviceresor	1	2022-07 > 2023-06	Österblad Carlsson Taxi AB
<b>NS2207</b>	Person bil	Serviceresor	1	2022-07 > 2023-06	Sennans Taxi AB
<b>Västtåg</b>	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2015-12 > 2026-12	SJ Götalandståg AB
<b>Pågatåg</b>	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2018-12 > 2026-12	Arriva Tåg AB
<b>Öresundståg</b>	Tåg	Allmän kollektivtrafik	8	2022-12 >	Transdev AB
<b>Krösatåg</b>	Tåg	Allmän kollektivtrafik	12	2021-12 >	SJ Krösatåg AB

## 7. EKONOMI

Hallandstrafiken utvecklar kollektivtrafiken utifrån principer fastställda i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Förutom den ekonomiska aspekten är det viktigt att se till kollektivtrafikens andra samhällsekonomiska vinster, till exempel som ett medel för ökad tillväxt med tillhörande regionförstoring, minskad miljöpåverkan samt skapandet av attraktiva stads- och bostadsmiljöer.

### BILJETTINTÄKTER

Pandemin präglade verksamheten under inledningen av 2022 och framdörrarna på bussarna hölls stängda till mitten på februari. Därefter öppnade samhället upp successivt och resenärerna återvände till kollektivtrafiken. Under sommaren ökade resandet och intäkterna återhämtade sig till en nivå som låg över 2019. Totalt för 2022 hamnade biljettintäkterna 64 procent över föregående år men 4 procent lägre jämfört med 2019.

### TRAFIKKOSTNADER

Trafikkostnaderna i ingångna avtal påverkas av index, en faktor som används för att kompensera trafikföretaget för kostnadsutvecklingen. Inom Hallandstrafikens verksamhet utgör trafikföretagens personal och drivmedelskostnader stora kostnadsposter vilket innebär att även små förändringar i index ger stor påverkan på kostnadsnivån. Index innebär en risk för kostnadsökningar som är svår att påverka. En utmaning under 2022 har varit den kraftiga prisutvecklingen på både fossila och fossilfria drivmedel (HVO/RME). Detta har sin grund primärt i omvärldshändelser som kriget i Ukraina och dess påverkan på energipriser i Europa men även nationella beslut med ökad reduktionsplikt. Även frågan om energi- och bränsletillgång har varit en ny fråga att hantera under året. Dessa omvärldsfaktorer har lett till ett kraftigt stigande index med ökade trafikknaster som följd.

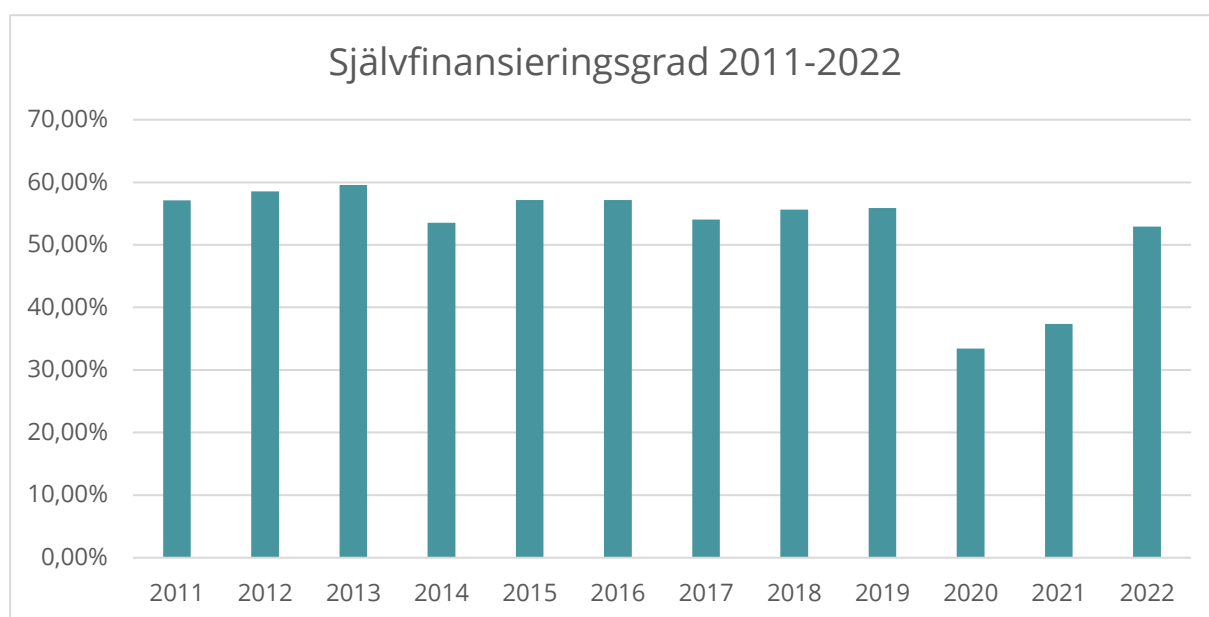
Kostnadsökningar till följd av ett ökat index har fått störst påverkan på kostnaden för linjelagd busstrafik men även skolbusstrafiken och serviceresor där kommuner och region är kostnadsbärare. Blickar man framåt kvarstår en stor osäkerhet om utvecklingen av index även nästkommande år då inflation och bränslepriser fortsatt kommer att vara svårprognostiserade.

Planerade avstängningar på Väst kustbanan var under 2022 färre än 2021, därav en lägre kostnad för ersättningstrafik. Störningar i infrastrukturen är en risk i verksamheten som får en negativ påverkan främst för våra resenärer som får längre restider men som även bidrar till höga kostnader för ersättningstrafik och förseningsersättningar. Avbrott i infrastrukturen tillsammans med platsbrist på spåren är ett problem och en risk som kommer att påverka verksamheten negativt även kommande år.

## SJÄLVFINANSIERINGSGRAD

Kostnaderna för kollektivtrafiken fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Målet enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram är att trafikintäkterna ska utgöra minst 60 procent av kostnaden för kollektivtrafiken baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod. Trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna (självfinansieringsgraden) har under många år varit god i Halland och för 2019 var den 56 procent. Pandemin har därefter kraftigt påverkat Hallandstrafikens verksamhet i form av minskat resande med tillhörande intäkter. Samtidigt har Hallandstrafiken upprätthållit kollektivtrafiken under hela pandemin utifrån dess grundläggande samhällsfunktion för resa till skola eller arbete utan risk för trängsel och ökad smittspridning.

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





## 8. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

Särskild kollektivtrafik är kollektivtrafik som tillhandahålls resenärer efter någon form av myndighetsbeslut eller reglemente. Hallandstrafiken sköter på uppdrag av de halländska kommunerna och Region Halland samverkan och utveckling av skolskjuts, färdtjänst och sjukresor. Uppdraget innebär i stort att upphandla, planera och hantera avtal och affär samt driftrelaterade frågor med kontrakterade trafikföretag och intressenter. Hallandstrafiken utför även uppdrag genom att tillhandahålla en beställningscentral för färdtjänsten i Laholm, Halmstad, Hylte, Falkenberg och Varbergs kommun och för sjukresor i hela Halland. Den sociala och ekonomiska hållbarheten i dessa transporter är av stor vikt, därutav ett starkt fokus på trygga, säkra och kostnadseffektiva resor.

### SERVICERESOR

Serviceresor kan delas upp i två delar, en allmän del och en särskild del. Den allmänna delen är öppen för alla och omfattar Närtrafik och Beställningstrafik. Den särskilda delen omfattar färdtjänst, sjukresor och skolskjuts vilken är öppen för resenärer först efter att beslut har fattats om resenärens rättighet till trafikslaget. Gemensamt för samtliga resor är att dessa samplaneras med övrig anropsstyrd trafik för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan.

De senaste trafikavtalen med start 1 juli 2018, har haft god effekt gällande kvalitet i verksamheten. Antalet förseningar och kundärenden är på låga nivåer och kundnöjdheten ligger på samma nivå eller strax över snittet i riket gällande serviceresor. Även punktligheten är på en hög och stabil nivå. Hallandstrafiken följer löpande upp utvecklingen genom fastställda nyckeltal som idag är punktlighet, antal kundärenden och kundnöjdhet både med förarens bemötande samt bemötande i beställningscentralen och övergripande nöjdhet med serviceresan. Detta sker genom statistik från systemstöd och genom Svensk Kollektivtrafiks branschgemensamma verktyg ANBARO. Uppföljning av leverans kvalitet sker kommunvis och sammanställs i tertiärrapporter som skickas ut till av kommunen utsedda kontaktpersoner. Hallandstrafiken samordnar även dialogmöten "Forum för Serviceresor" samt "Forum för Färdtjänst" vilka avhandlar den senaste tidens leverans kvalitet men även gemensamma strategiska frågor.

Samverkan med våra uppdragsgivare och kostnadsbärare har fortskridit under 2022, vilket inledningsvis under året var påverkat av pandemin men där fokus under våren flyttades till kostnadsutvecklingen kopplat till bränslepriserna samt resandeutveckling under 2022. Utökad reduktionsplikt och dess utformning men även kriget i Ukraina har medfört ökade bränslepriser vilket återspeglas i avtalspriserna när trafikavtalen indexeras. En normal utvecklingstakt av index ligger normalt sett på 2-4 procent, under 2022 indexreglerades priserna med 10 procent.

Utifrån en ökad kostnad för trafiken samt en fortsatt ökning av antalet resor är det framöver ett stort fokus på att säkra så god kostnadseffektivitet som möjligt. Hallandstrafiken har under 2022 utrett denna fråga och kan konstatera att utifrån regelverk och uppdrag från verksamheterna utförs verksamheten kostnadseffektivt. Framledes är därför ett stort fokus på att finna nya vägar



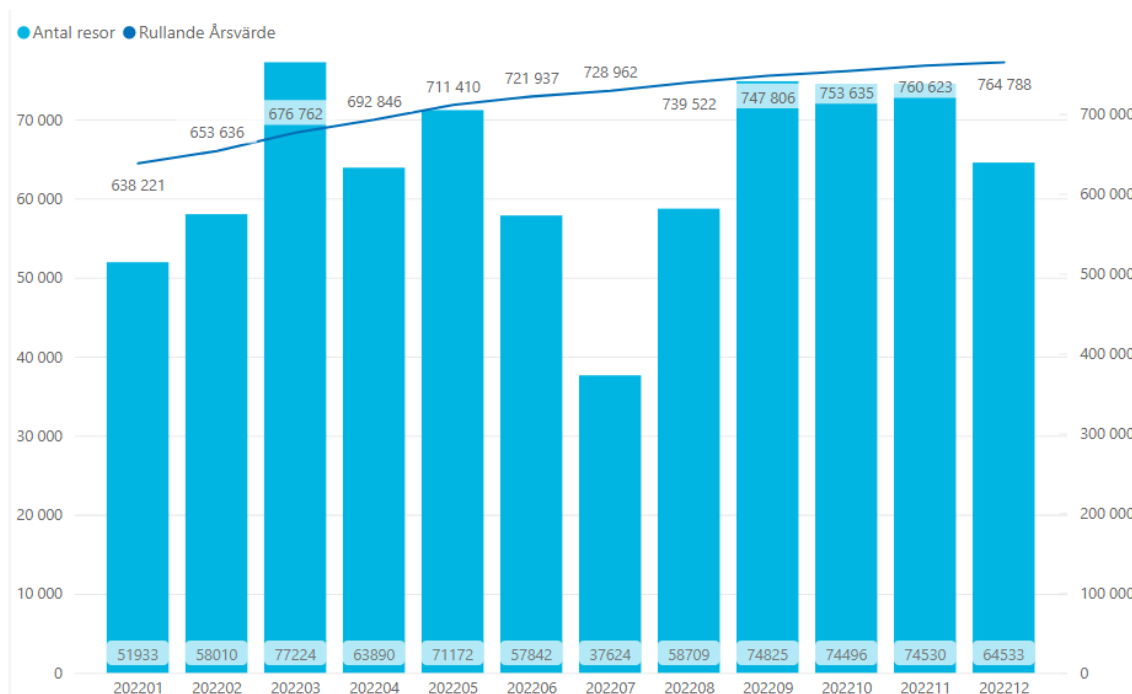
för att effektivisera verksamheten i samråd med uppdragsgivarna och samtidigt bibehålla den sociala hållbarheten i uppdragen.

## RESANDEUTVECKLING

Kalenderåret 2022 inom särskild kollektivtrafik har inledningsvis påverkats av covid-19. Den främsta påverkan har skett efter rekommendationer från nationella- eller regionala myndigheter gällande åtgärder för att begränsa smittspridningen.

Under våren 2022 i samband med att smittspridningen minskade i samhället ökade också resandet, främst inom färdtjänst som tidigare legat på mycket låga nivåer. Sjukresor har under hela 2022 legat på höga nivåer, dels på grund av den vårdskuld som byggts upp under pandemin, dels att den ensamåkning för sjukresor som rekommenderats under pandemin fortsatt har beviljats i större utsträckning efter pandemin än tidigare. Skolskjuts med personbil har ökat kraftigt under 2022 och vi ser utmaningar med att få resurser att räckta till för samtliga uppdrag.

Under 2022 utfördes ca 765 000 vilket är cirka 20 procent fler resor än 2021. Som grafen visar nedan har vi stora variationer i mängden utförda resor under året med ett kraftigt ökat resande under hösten. Detta återspeglas även i samtalsstatistiken till Hallandstrafikens beställningscentral; Under 2022 togs det emot 480 000 samtal, 22 procent fler jämfört med 2021. Detta har stundtals medfört stora utmaningar för beställningscentralen; svårigheter med att bemanna beställningscentralen för att stämma överens med resandeutvecklingen och inkomna samtal har inneburit längre väntetider än normalt.



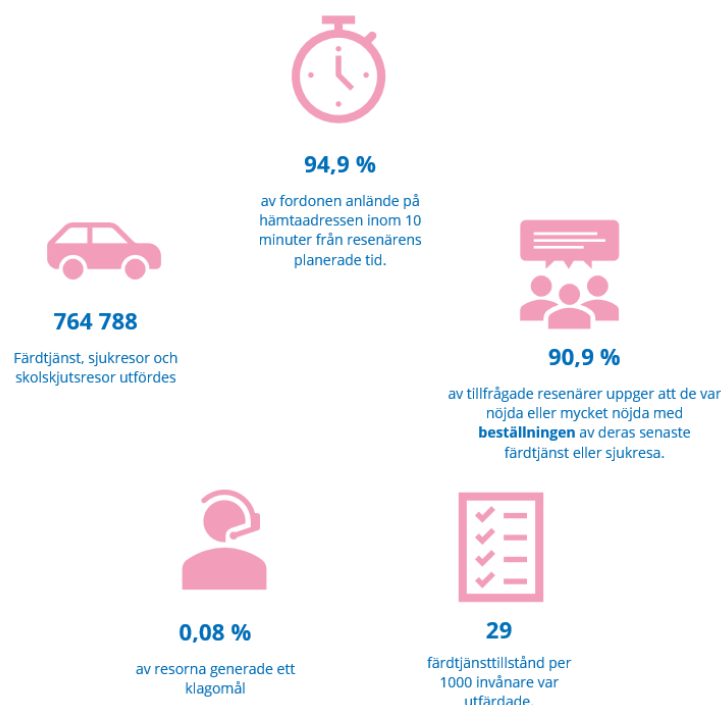
**Graf:** Resandeutveckling Serviceresor 2022 (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på regional nivå)

Med anledning av resandeutvecklingen under 2022 ser vi ett fortsatt stort behov av nära dialog med våra uppdragsgivare för att gemensamt kartlägga kostnadsdrivande faktorer och tillsammans hitta kostnadseffektiva och hållbara lösningar som möter framtida behov av serviceresor. Hallandstrafiken har under 2022 utfört fler Serviceresor än någonsin.

## NYCKELTAL OCH MÅLUPPFYLLNAD

Verksamhetsåret 2022 vittnar om en kraftig resandeutveckling inom Serviceresor och Hallandstrafiken kan konstatera att resandet är på samma nivå och inom vissa verksamheter till och med högre nivå än innan pandemin.

Bilden nedan visar en sammanfattning av utvalda nyckeltal för 2022.



Punktligheten för hela 2022 landar på 94,9 procent vilket är strax under Hallandstrafikens ambition om 95 procent. Detta nyckeltal är starkt påverkat av händelser som Hallandstrafiken inte kan kontrollera, bland annat har förbindelsen mellan planeringssystemet och trafikföretagen legat nere enstaka dagar samt att dagar med vinterväg har påverkat framkomligheten, vilket har bidragit till kraftiga förseningar.

Antal klagomål ligger under 2022 under 0,1 procent för samtliga serviceresor och arten av klagomål handlar till stor del om brister i grundläggande service. Under 2022 har Hallandstrafiken återupptagit förarutbildningarna som ställdes in under pandemin och har under året tagit emot cirka 400 förare som har gått utbildning och skrivit prov i Hallandstrafikens lokaler.

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

Den största utmaningen kopplat till nämnda nyckeltal handlar om den förarbrist som råder inom Serviceresor. Denna utmaning ses i samtliga län i Sverige och det är ett ämne som lyfts i branschrådet Svensk Kollektivtrafik som söker samverkan med berörda myndigheter för att hitta nya vägar att locka fler till yrket. Även om ökade kostnader för uppdragen kan accepteras är det en utmaning att få förare till yrket och bemanna dessa nya pass inom avtalen.

---

#### VERKSAMHETSUTVECKLING SERVICERESOR INKL DIGITALISERING

Under 2023 kommer Serviceresor, med utgångspunkt i tidigare utvalda nyckeltal, arbeta fram en verksamhetsplan med tydligt uppsatta mål, strategier och handlingsplaner enligt ambition om socialt och ekonomisk hållbara transporter.

Under 2023 fortgår arbetet med att utveckla den nya versionen av Hallandstrafikens digitala plattform. Utvecklingsarbetet sker i samverkan med andra trafikhuvudmän för serviceresor för att underlätta vardagen och servicen för de resenärer som önskar detta. För de som inte vill eller inte kan använda den digitala plattformen kvarstår möjligheten att hantera sina ärenden per telefon till kundcenter.

Fokus under 2023 är att erbjuda verksamheterna större möjligheter att vara involverade i resor till och från dagliga verksamheter och gruppbostaderna genom en ombudsfunktion som gör det möjligt att överskådligt se resor till och från deras verksamheter. Samtidigt pågår en undersökning om möjligheten att få påminnelse om förestående resor som en push notis i appen som ett led i att minska antal bommade resor (förgäveskörning).

Under 2023 kommer nuvarande manuella periodkort för verksamhetsresor ersättas av digitala periodkort. Utvecklingen innebär att resenärer inte längre behöver besöka en fysisk butik eller få inbetalningskort hemskickade för att teckna periodkort. I stället känner systemet varje månad av när resenärer utfört resor upp till det belopp som motsvarar ett 30-dagars periodkort. Därmed blir de inte fakturerade för egenavgifter som överstiger detta belopp. Denna utveckling kommer underlätta betydligt för den enskilda resenären samt att manuell hantering och administration kopplat till periodkortet försvinner.

Kopplat till verksamhetsutvecklingen inom Serviceresor kommer Hallandstrafiken under 2023 arbeta fram fastställa nyckeltal för andelen resor som bokas via digitala plattformar. För att uppnå fastställda nyckeltal krävs ett arbete med att informera och utbilda både omsorgspersonal samt resenärer och möjligheten att hantera sina resor i appen eller på webbportalen.

---

#### ÖKAD SAMORDNING SJUKRESOR, HÄNVISNING SJUKRESELINJEN

Under hösten 2022 infördes en teknisk funktion i planeringssystemet med syfte att fånga upp sjukresor som kan utföras med sjukreselinjen i stället för personbil. Utvärdering av resultatet kommer ske under 2023 för att se om vidareutveckling behövs. En fortsatt översyn pågår

tillsammans med Region Halland för att se över ökningen av ensamåkning som i sin tur kräver fler resurser i ett redan ansträng läge.

---

#### KOSTNADSEFFEKTIVISERING

Inom serviceresor fortsätter arbetet under 2022 och även 2023 med att fastställa fler nyckeltal som mäter kostnadseffektiviteten som ett led i att uppfylla en social och ekonomisk hållbarhet. Ambitionen är att öka Hallandstrafikens förmåga att i ett tidigt skede uppmärksamma dels brister i leverans, dels trender som leder till minskad kostnadseffektivitet. Det gör det möjligt att i ett tidigt skede utforma lämpliga åtgärder eller föra dialog med uppdragsgivare och kostnadsbärare om lämpliga åtgärder.

Hallandstrafiken har med anledning av resandeutveckling under 2022, med fokus på verksamhetsresor, identifierat resandemönster som kan effektiviseras och utföras mer kostnadseffektivt genom bättre samplanering och manuella turläggningar. Detta innebär att resurser på Hallandstrafiken måste tillsättas för att analysera resandemönster och planera nya turer. Genom manuell turplanering kommer färre resurser att behövas för uppdraget vilket i slutändan kommer innebära en nettobesparing för Hallandstrafikens uppdragsgivare. Arbetet med att identifiera omfattningen av behovet pågår under 2023 med ambition att testa denna funktion under året. Utöver en beräknad nettokostnadsbesparing bedöms detta även innebära en kvalitetshöjning för verksamheter och resenärer som nyttjar fasta resor då man får en tydligare part att föra dialog med.

---

#### KOMMANDE TRAFIKAVTAL

Under 2022 slutfördes upphandlingen av nya trafikavtal med framskjuten trafikstart till 1 juli 2023 som löper 6 år. Trafikstarten var från börjat planerat till 1 juli 2022 men blev framskjutet ett år med anledning av att tilldelningen överprövades. Hallandstrafiken fick i slutändan rätt och kunde skriva kontrakt med vinnande avtalsparter hösten 2022. Etableringsprocessen inleddes hösten 2022 för att säkerställa att trafikföretagen har resurser och kompetens på plats till trafikstarten. Detta arbete fortskrider under våren 2023. Ett starkt fokus i detta avtal är att bibehålla dagens leveranskvalité och förbättra kostnadseffektiviteten till kommande avtal samt högre ställda miljökrav med en stegvis upptrappning av krav om fossilfria drivmedel under avtalsperioden.

---

#### ORGANISATIONSFÖRÄNDRING

I och med att Hallandstrafiken AB övergått till en förvaltning och ett nytt reglemente har fastslagits kommer färdtjänsthandläggarna återigen ingå i förvaltningen Hallandstrafiken. Detta kommer ske under våren 2023. I samband med detta har förvaltningen Hallandstrafiken sett över sin organisation med ett ökat fokus på den särskilda kollektivtrafiken vilket inkluderar Serviceresor.

## SKOLSKJUTS

Enligt skollagen (2010:800) är Sveriges kommuner skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskoleelever till den skola där kommunen placerar eleven. Möjlighet till skolskjuts finns även om eleven väljer annan skola, såväl offentlig som privat, om detta kan ske utan ekonomiska eller organisatoriska svårigheter för kommunen. Rätten till skolskjuts bedöms utifrån färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Alla dessa förutsättningar ska prövas individuellt. Myndighetsutövningen, d.v.s. beslut om vem som har rätt till skolskjuts och hur, får inte överlåtas till någon annan organisation och hanteras därför av de halländska kommunerna. I kollektivtrafiklagen finns dock stöd för kommunen att överlåta upphandling och samordning till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

I Halland upphandlar och samordnar Hallandstrafiken skolskjutstrafiken i samtliga kommuner. Genom samordning av kompetens och resurser är Hallandstrafikens mål att kunna utforma en så säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik som möjligt. Samordning sker både mellan linje- och skoltrafik men även mellan olika former av särskild kollektivtrafik. Denna samordning leder till både bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet och tar vara på samhällets resurser på bästa sätt. Hallandstrafiken planerar för de större skolbussfordonen (8–60 platser) och även de mindre serviceresefordonen med (4–8 platser). De mindre serviceresefordonen används framför allt till särskola och elever med växelvist boende.

Arbetet med integrationen av olika system, främst kopplingen mellan handläggningssystem som kommunen administrerar och planeringssystem som Hallandstrafiken administrerar har fortsatt under 2022. Ambitionen är att öka kvalitén i tillgängligt data, minska onödiga administrativa moment och även tillgängliggöra olika typer av uppgifter enklare för handläggare, verksamheter och vårdnadshavare. Denna ambition har inte nåtts ännu under 2022 och det kommer krävas ytterligare arbete under 2023 för att nå den ursprungliga ambitionen.

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

## LÅNGSIKTIG PLAN FÖR TIDABELLSSKIFTEN

Tidtabellsskiften är en naturlig del av kollektivtrafiken och återkommer varje år, under vanligtvis tre tillfällen. Det största skiftet sker i december och är samma i hela Sverige där Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet enligt årlig fastställd järnvägsnätsbeskrivning (JNB) följer EU-standard. Skiftet i december har under en längre tid utgjort det stora skiftet när det gäller trafikförändringar. Tidtabellsskiftena under sommaren genomförs främst för att anpassa utbudet efter ett förändrat resbehov jämfört resterande del av året. I Halland minskar generellt omfattningen av regiontrafik på sommaren härlett till minskat arbets- och skolresande samtidigt som stadsbusstrafiken i viss mån ökar härlett till ett ökat fritidsresande.

Behovet av långsiktiga riktlinjer för tidtabellsskifte har främst uppkommit på grund av att vissa kommuner historiskt har planerat sitt läsår för grund- och gymnasieskola med avvikelse från Hallandstrafikens befintliga tidtabellsskiften under sommaren. Detta har medfört att Hallandstrafiken vid återkommande tillfällen behövt göra utökningar i sommartidtabellen under ett antal dagar för att lösa skolelevernas resbehov vilket har inneburit oförutsedda kostnadsökningar i trafiken. Hallandstrafiken följer med start från tidtabellsår 2019 den av Samtrafiken framtagna planen för gemensamma tidtabellsskiften för tåg- och busstrafiken. I det fall en kommun avviker från fastställd plan för tidtabellsskiften med utökad behov av skolresor under sommarperiod är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp.

Samtrafiken har i samråd med Samtrafikägarnas referenskommitténs arbetsgrupp för planeringsövervakning beslutat att anta som riktlinje nedanstående långsiktiga plan för det gemensamma tidtabellsskiftet för tåg och buss samt för övergång till sommar- och vintertidtabell. Syftet med planen är att ge trafikföretagen och de parter som är beroende av kollektivtrafikplaneringen såsom kommuner, skolor med flera, ett underlag för planering på flera års sikt.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabellsskifte i december, startdag:
2022	Må 13 juni	Må 15 augusti	Sö 11 december
2023	Må 19 juni	Må 21 augusti	Sö 10 december
2024	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december
2025	Må 16 juni	Må 18 augusti	Sö 14 december
2026	Må 15 juni	Må 17 augusti	Sö 13 december

## 9. BILAGOR

### BILAGA 1: NYCKELTAL FÖR DEN ALLMÄNNA KOLLEKTIVTRAFIKEN 2022

#### REGIONBUSSTRAFIK

Nyckeltal för den allmänna kollektivtrafiken i Halland 2022

*Ej anropsstyrt*

Linjenr	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.prod uktion	% av tot tim.prod uktion	Medel- hastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
145	Halmstad - Växjö	133 045	1%	2 487	0,8%	53,5	25 647	4 104	16%	0,5%	9	2	2
223	Laholm - Knäred	76 445	1%	1 683	0,6%	45,4	17 076	6 489	38%	0,3%	7	0	0
225	Laholm - Mellbystrand - Båstad Station	154 194	1,3%	4 537	1,5%	34,0	38 985	22 797	58%	0,8%	14	0	0
226	Laholm - Skottorp - Båstad	59 872	0,5%	1 931	0,6%	31,0	7 586	3 114	41%	0,2%	5	0	0
227	Laholm - Ränneslöv - Växtorp	95 908	0,8%	2 825	0,9%	33,9	22 601	11 513	51%	0,5%	10	0	0
228	Laholm - Ysby - Hishult	19 859	0,2%	425	0,1%	46,7	2 402	1 441	60%	0,0%	2	0	0
314	Halmstad - Gullbranna - Eldsberga	281 065	2,4%	9 678	3,2%	29,0	65 658	16 729	25%	1,3%	20	10	6
316	Halmstad - Åled - Oskarström	387 800	3,3%	12 316	4,1%	31,5	136 131	28 459	21%	2,8%	28	12	9
318	Halmstad - Simlångsdalen - Lidhult	75 353	0,6%	2 030	0,7%	37,1	8 362	1 581	19%	0,2%	5	8	2
319	Halmstad - Tönnersjö	22 369	0,2%	713	0,2%	31,4	2 271	1 750	77%	0,0%	3	0	0
320	Halmstad - Laholm (Snabbuss)	105 789	0,9%	2 846	0,9%	37,2	84 802	27 962	33%	1,7%	10	0	0
323	Halmstad - Veinge by - Laholm	30 637	0,3%	860	0,3%	35,6	5 852	2 718	46%	0,1%	2	0	0
324	Halmstad - Veinge - Laholm	462 380	3,9%	13 879	4,6%	33,3	131 881	31 515	24%	2,7%	27	16	8
325	Halmstad - Markaryd	42 313	0,4%	843	0,3%	50,2	4 177	2 074	50%	0,1%	1	0	1
330	Halmstad - Harplinge	123 761	1,0%	3 826	1,3%	32,3	30 852	11 074	36%	0,6%	17	0	0
340	Halmstad - Oskarström - Spenshult	137 002	1,2%	3 388	1,1%	40,4	73 447	10 267	14%	1,5%	9	5	5
350	Halmstad - Haverdal - Falkenberg	559 570	4,7%	15 275	5,0%	36,6	102 605	21 557	21%	2,1%	25	13	8
351	Halmstad - Getinge - Falkenberg	685 524	5,8%	18 834	6,2%	36,4	186 811	40 638	22%	3,8%	27	13	8
400	Halmstad - Oskarström - Hyltebruk	213 680	1,8%	4 431	1,5%	48,2	54 840	20 776	38%	1,1%	9	0	0
401	Hyltebruk - Oskarström - Halmstad	685 796	5,8%	15 289	5,0%	44,9	201 804	48 988	24%	4,1%	21	10	7
410	Halmstad - Kinnared	116 570	1,0%	2 471	0,8%	47,2	19 284	5 932	31%	0,4%	4,5	0	0
431	Hyltebruk - Unnaryd	163 432	1,4%	3 247	1,1%	50,3	15 909	6 635	42%	0,3%	13	0	0
432	Hyltebruk - Gisslaved	87 561	0,7%	1 670	0,5%	52,4	4 375	2 194	50%	0,1%	5	0	0
509	Falkenberg - Bobergsudde - Efra	27 864	0,2%	963	0,3%	28,9	6 472	4 551	70%	0,1%	3,5	0	0
517	Falkenberg - Årstad - Bjärnared	57 041	0,5%	1 325	0,4%	43,0	8 579	4 524	53%	0,2%	4,5	0	0
553	Falkenberg - Långås - Morup	113 194	1,0%	3 198	1,1%	35,4	33 622	16 211	48%	0,7%	13	4	0
555	Falkenberg - Ullared	382 337	3,2%	8 324	2,7%	45,9	165 901	42 732	26%	3,4%	19	9,5	4,5
556	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	357 766	3,0%	8 096	2,7%	44,2	113 880	22 233	20%	2,3%	17	7	7,5
557	Falkenberg - Vessigebro - Ullared	30 756	0,3%	759	0,2%	40,5	13 132	6 542	50%	0,3%	2	1	1
558	Ullared - Åtran - Fegen	133 974	1,1%	2 626	0,9%	51,0	46 757	24 550	53%	1,0%	13	2,5	0
560	Ullared - Älvsered	78 293	0,7%	1 661	0,5%	47,1		0			13	2,5	0
614	Varberg - Åsa	68 996	0,6%	1 452	0,5%	47,5	22 052	5 954	27%	0,5%	12	0	0



615	Varberg - Bua - Frillesås	889 931	7,5%	22 980	7,6%	38,7	245 564	53 121	22%	5,0%	35	11	9
616	Varberg - Veddige	131 304	1,1%	3 855	1,3%	34,1	39 842	9 564	24%	0,8%	10	6	0
620	Varberg - Kärradal - Veddige	9 335	0,1%	283	0,1%	33,0	5 660	4 244	75%	0,1%	1	0	0
651	Varberg - Ullared	401 022	3,4%	8 958	2,9%	44,8	144 544	21 811	15%	3,0%	22	15	11
652	Varberg - Tvååker - Falkenberg	433 559	3,7%	11 926	3,9%	36,4	163 852	48 734	30%	3,3%	25	10	4,5
653	Varberg - Tvååker - Falkenberg	39 502	0,3%	1 099	0,4%	35,9	9 430	5 460	58%	0,2%	6	0	1
660	Varberg - Himle - Dagsås	20 193	0,2%	500	0,2%	40,4	3 302	2 185	66%	0,1%	1	0	0
661	Varberg - Rolfstorp - Karl-Gustav	116 393	1,0%	2 752	0,9%	42,3	26 685	10 628	40%	0,5%	6	1	0
662	Varberg - Trönninge - Valinge	59 908	0,5%	1 478	0,5%	40,5	16 977	9 730	57%	0,3%	7	0	0
664	Varberg - Stackenas	81 708	0,7%	1 887	0,6%	43,3	22 607	16 589	73%	0,5%	5	0	0
666	Varberg - Träslövsläge - Skällinge	12 795	0,1%	295	0,1%	43,4	1 618	4	0%	0,0%	1	1	0
668	Varberg - Sällstorp - Istorp	16 203	0,1%	400	0,1%	40,5	3 215	2 319	72%	0,1%	1	0	0
690	Breared - Varö Bruk - Ringhals	39 925	0,3%	1 098	0,4%	36,4	11 346	5 026	44%	0,2%	2	0	0
691	Träslövsläge - Ringhals	16 700	0,1%	451	0,1%	37,0	7 069	93	1%	0,1%	1	0	0
692	Varberg - Ringhals	33 349	0,3%	852	0,3%	39,2	21 809	6 232	29%	0,4%	2	0	0
693	Träslövsläge - Ringhals	18 652	0,2%	506	0,2%	36,9	6 650	230	3%	0,1%	1	0	0
694	Varberg - Ringhals	14 073	0,1%	337	0,1%	41,7	8 271	203	2%	0,2%	1	0	0
695	Trönninge - Ringhals	31 306	0,3%	751	0,2%	41,7	10 207	218	2%	0,2%	2	0	0
697	Varberg - Ringhals	14 183	0,1%	283	0,1%	50,2	6 518	10	0%	0,1%	1	0	0
717	Röshult - Kungsbacka	71 627	0,6%	1 758	0,6%	40,7	34 966	21 329	61%	0,7%	9	0	0
720	Kungsbacka - Särögården	396 149	3,4%	12 807	4,2%	30,9	237 911	73 752	31%	4,9%	44	21	21
730	Älskogsbr-Iserås-KBA stn	31 857	0,3%	1 045	0,3%	30,5	22 901	6 382	28%	0,5%	6	0	0
731	Kba stn. - Älskogsbräcka	459 530	3,9%	15 073	5,0%	30,5	524 428	198 742	38%	10,7%	41	27	17
732	Frillesås-Fjärås-KBA stn	564 012	4,8%	13 649	4,5%	41,3	432 433	119 950	28%	8,8%	28	30	16
733	Älskogsbr-Stenstugan-KBA stn	200 487	1,7%	5 712	1,9%	35,1	134 934	62 454	46%	2,8%	19	14	7
734	Älskogsbr-Tröskeberg-KBA stn	342 446	2,9%	8 992	3,0%	38,1	264 808	99 457	38%	5,4%	39	29	17
735	Kungsbacka stn. - Lindome stn.	32 079	0,3%	1 061	0,3%	30,2	24 409	13 215	54%	0,5%	6	0	0
740	Hällingsjö - Fjärås	91 572	0,8%	2 038	0,7%	44,9	16 354	10 654	65%	0,3%	8	0	0
741	Kba stn.-Näkälla-Sätla	102 035	0,9%	2 491	0,8%	41,0	45 684	24 830	54%	0,9%	9	0	0
742	Kungsbacka station-Förlanda	219 367	1,9%	5 874	1,9%	37,3	165 191	51 137	31%	3,4%	28,5	20	15
743	Litserhult-Fjärås	77 407	0,7%	1 651	0,5%	46,9	24 041	19 761	82%	0,5%	7	7	0
744	Kungsbacka stn.-Idala-Horred	109 924	0,9%	2 267	0,7%	48,5	48 621	21 494	44%	1,0%	8	0	0
745	Fjärås-Åsa-Idala	56 233	0,5%	1 211	0,4%	46,4	18 387	16 354	89%	0,4%	6	0	0
746	Kba stn-Frilesås-Stättaredev	51 444	0,4%	1 104	0,4%	46,6	17 640	10 941	62%	0,4%	4	0	0
747	Kungsbacka station-Ölmanås	43 422	0,4%	1 478	0,5%	29,4	28 227	20 243	72%	0,6%	6	0	0
748	Kyrkobyn-Landa-Åsa	41 239	0,3%	1 087	0,4%	37,9	17 216	15 136	88%	0,4%	5	0	0
X3	Sarö/Kullavik - Göteborg	403 639	3,4%	8 581	2,8%	47,0	425 460	119 129	28%	8,7%	94	43	43
	<b>Summa</b>	<b>11 787 932</b>		<b>303 987</b>		<b>38,78</b>	<b>4 895 981</b>	<b>1 558 966</b>			<b>868</b>	<b>351</b>	<b>231</b>

## STADSBUSSTRAFIK

Linjenumer	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.prod uktion	% av tot tim.prod uktion	Medelhastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal turer en vardag	Antal turer en lördag	Antal turer en söndag
1-18	Halmstad stadstrafik	3 144 334	60,2%	151 810	59,6%	20,7	3 618 246	243 970	6,7%	65,4%	896	612	443
1	Laholm stadstrafik	180 403	3,5%	6 968	2,7%	25,9	86 308				106	70	66
1-14	Falkenberg stadstrafik	558 686	10,7%	26 562	10,4%	21,0	473 003	27 151	5,7%	8,5%	273	130	93
1-15	Varberg stadstrafik	903 651	17,3%	46 563	18,3%	19,4	724 730	61 889	8,5%	13,1%	300	147	143
1-4	Kungsbacka stadstrafik	436 280	8,4%	22 981	9,0%	19,0	629 990	144 898	23,0%	11,4%	230	105	91
	<b>Summa</b>	<b>5 223 354</b>		<b>254 884</b>		<b>21,21</b>	<b>5 532 277</b>	<b>477 909</b>			<b>1 805</b>	<b>1 064</b>	<b>836</b>

## TÅGTRAFIK

Linjenr	Linjesträckning	Km produktion	% av tot produkt km	Tim.prod uktion	% av tot tim.prod uktion	Medelhastighet	Antal resor	Antal resor med skolkort	% med skolkort	% av tot produkt resande	Antal dt en vardag	Antal dt en lördag	Antal dt en söndag
Krösätågen	Halmstad-Jönköping/Nässjö	180 142	5,3%	2 453	6,3%	73,4	160 808	-	-	2,2%	5	4	4
Västtågen	Varberg-Borås	55 513	1,6%	935	2,4%	59,4	33 647	-	-	0,5%	12	7	5
Öresundstågen	Malmö-Halland-Göteborg	2 718 025	79,7%	29 426	75,4%	92,4	4 512 337	-	-	62,6%	30,5	19	17
Västtågen	Varberg - Göteborg	102 049	3,0%	1 050	2,7%	97,2	193 101	-	-	2,7%	4	0	0
Pågatåg	Halmstad-Helsingborg	87 468	2,6%	1 046	2,7%	83,6	106 299	-	-	1,5%	7	0	0
Västtågen	Kungsbacka-Göteborg	265 021	7,8%	4 112	10,5%	64,5	2 205 638	-	-	30,6%	58	38	34
	<b>Summa</b>	<b>3 408 218</b>		<b>39 022</b>		<b>78,40</b>	<b>7 211 830</b>				<b>117</b>	<b>68</b>	<b>60</b>



BILAGA 2: INFRASTRUKTUR 2022

## ÅTERSTÅENDE HÅLLPLATSLÄGEN FÖR TILLGÄNGLIGHETSANPASSNING

Uppdaterad senhösten 2022. Bokstaven efter hållplatsnamnet är lägesbeteckningen.

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

LAHOLM

På Trafikverkets väg	På kommunal/enskild väg
Laholm Brandstationen A	Laholm Altona A
Laholm Brandstationen B	Laholm Blåkulla A*
Veinge station A*	Laholm Blåkulla B
	Laholm Glänninge vårdcentral A*
	Laholm Grönkulla B
	Laholm Industrigatan A
	Laholm Industrigatan B
	Laholm Repslagaregatan A
	Laholm Repslagaregatan B
	Laholm Sologatan B
	Laholms bussterminal B
	Laholms bussterminal C
	Laholms bussterminal D
	Laholms bussterminal E

HALMSTAD

På Trafikverkets väg	På kommunal/enskild väg
Getingskolan A	Eldsberga Hemgården A
Getingskolan B	Frösakull A
Haverdalsbro A *	Frösakull B
Kvibille A	Frösakull Campingstigen A
Kvibille B	Frösakull Campingstigen B
Nissaström A	Frösakull Erik Staels väg A
Nissaström B	Frösakull Erik Staels väg B
Oskarström Bronsgatan A	Frösakull Villavägen A
Oskarström Bronsgatan B	Frösakull Villavägen B
Sennan A	Gullbrandstorp Gullevi A
Sennan B	Görvik A

Trönninge A	Görvik B
Åled Kullavägen A	Halmstad Abborrvägen A
Åled Kullavägen B	Halmstad Bergsgårdsvägen B
Åled A	Halmstad Bildhuggarevägen A
Åled B	Halmstad Bildhuggarevägen B
	Halmstad Byvägen B

### På kommunal/enskid väg forts

Halmstad Bäckagårdsvägen C	Halmstad Noppvägen B
Halmstad Bäckagårdsvägen D	Halmstad Norra kyrkogården A
Halmstad Cirkusplatsen A	Halmstad Norra kyrkogården B
Halmstad Cirkusplatsen C	Halmstad Norra Utmarken A
Halmstad Flygaregatan B *	Halmstad Pihlgården A
Halmstad Flygaregatan C	Halmstad Pihlgården B
Halmstad Flygplats A	Halmstad Pumpvägen A
Halmstad Flygstaden A *	Halmstad Skyttevägen A
Halmstad Flygstaden B *	Halmstad Slottsjordsskolan A
Halmstad Fogdegatan B	Halmstad Slottsjordsskolan B
Halmstad Frennarp A	Halmstad Slottsparken B
Halmstad Frennarpsvägen A	Halmstad Sofieberg A
Halmstad Frennarpsvägen B	Halmstad Sofieberg B
Halmstad Fridhemsparken A	Halmstad Stenalyckan A
Halmstad Fridhemsparken B	Halmstad Stenalyckan B
Halmstad Furet A	Halmstad Stenen A
Halmstad Furet B	Halmstad Sturegymnasiet A
Halmstad Giganten A	Halmstad Sturegymnasiet B
Halmstad Giganten B	Halmstad Södra Andersberg A
Halmstad Grönevångs torg A	Halmstad Södra Andersberg B
Halmstad Grönevångs torg B	Halmstad Torsgatan A
Halmstad Grönevångsvägen A	Halmstad Torsgatan B
Halmstad Grönevångsvägen B	Halmstad Vapnöhöjden A
Halmstad Hjortvägen A	Halmstad Varpvägen A
Halmstad Hjortvägen B	Halmstad Varpvägen B
Halmstad Jesperslundsvägen A	Halmstad Väktarevägen A
Halmstad Järnvägsgatan A	Halmstad Väktarevägen B
Halmstad Järnvägsgatan B	Halmstad Åttingsstigen A *
Halmstad Kardvägen A	Halmstad Åttingsstigen B *
Halmstad Kardvägen B	Halmstad Örlogsvägen A
Halmstad Klackerupsgatan A	Halmstad Örlogsvägen B

Halmstad Kolastigen A	Halmstad Östergård A
Halmstad Kolastigen B	Halmstad Östergård B
Halmstad Kvarnbacken A	Halmstad Östergårdsskolan A
Halmstad Kvarnbacken B	Halmstad Östergårdsskolan B
Halmstad Kvarnbacken C	Halmstad Östervägen A
Halmstad Kärleken A	Haverdal Haverdalsvägen A
Halmstad Larsfridsvägen A	Haverdal Haverdalsvägen B
Halmstad Larsfridsvägen B	Oskarström Björkallén A
Halmstad Lasarettsvägen B *	Oskarström Björkallén B
Halmstad Linehed A	Skipås A
Halmstad Linehed B *	Spenshult Övre A
Halmstad Lummervägen B	Trönninge B
Halmstad Magnus Stenbocks väg A	Tylöback A
Halmstad Noppvägen A	Tylöback B

HYLTE

**På Trafikverkets väg**

**På kommunal/enskild väg**

Hyltebruk Bruket A\*

Hyltebruk Sjukstugan A

Hyltebruk Bruket B\*

Hyltebruk Sjukstugan B

Rydöbruk A

Rydöbruk B

Unnaryd A\*

FALKENBERG

**På Trafikverkets väg**

**På kommunal/enskild väg**

Falkenberg Smedjeholm A \*

Agerör A

Falkenberg Smedjeholm B \*

Agerör B

Glommen Galtåsvägen A

Falkenberg Falkagårdsvägen A

Glommen Galtåsvägen B

Falkenberg Falkagårdsvägen B

Glommen Sammelsväg A \*

Falkenberg Herting A

Glommen Sammelsväg B \*

Falkenberg Herting B

Hebergs skola A

Falkenberg Hertings kyrka A

Hebergs skola B

Falkenberg Hertings kyrka B

Köinge A

Falkenberg Hjortsberg B \*

Köinge B

Falkenberg Lerhålan A

Morup A

Falkenberg Lerhålan B

Morup B	Falkenberg Ljungholmen A
Morups Tånge A	Falkenberg Ljungholmen B
Morups Tånge B	Falkenberg Ljungholmsvägen A
Olofsbo södra A	Falkenberg Ljungholmsvägen B
Olofsbo södra B	Falkenberg Sandslättsvägen A
Ryssa kvarn A	Falkenberg Sandslättsvägen B
Ryssa kvarn B	Fegen A
Torsåsen A *	Långås A
Torsåsen B	Långås B
Vessigebro Stationsgatan B.*	Skogstorp Bånga A
Vinbergs samhälle A	Skogstorp Bånga B
Vinbergs samhälle B	Skogstorp Humlevägen A
	Skogstorp Humlevägen B
	Skogstorp Hyacintvägen B *
	Skogstorp Prästkragevägen A
	Skogstorp Prästkragevägen B
	Skogstorpsskolan A
	Slöinge Göteborgsvägen A
	Slöinge Göteborgsvägen B
	Ullared Apelskolan A
	Ätran A
	Ätran Stationsvägen A
	Ätran Stationsvägen B
	Ätranskolan A

VARBERG

<b>På Trafikverkets väg</b>	<b>På kommunal/enskild väg</b>
Bua Pingstkyrkan A	Jonstaka A *
Bua Pingstkyrkan B	Jonstaka B *
Bua skola A	Kuragård, A
Bua skola B	Kuragård, B
Lillebacka A	Lindbergs skola, A *
Lillebacka B	Ringhals, Vakten A
Limabacka Brandstation A	Ringhals, Vakten B
Limabacka Brandstation B	Ringhals, Vakten C
Ringhals A	Ringhals, Vakten D
Ringhals B	Ringhals, Vakten E
Smea Larsa B	Ringhals, Vakten F

Tvååker Grusvägen A	Strandbackavägen A
Tvååker Grusvägen B	Träslövsläge Badplatsen A *
Tvååker Munkagårdsgymnasiet A *	Träslövsläge Fiskebåtsvägen A
Tvååker Munkagårdsgymnasiet B *	Träslövsläge Jungmansvägen A
Väröbacka A	Träslövsläge Pilagårdsvägen A
Väröbacka B *	Träslövsläge Relingvägen A *
	Träslövsläge Rockavägen A
	Träslövsläge Storgatan A
	Träslövsläge Tallåsen A
	Träslövsläge Åhsvägen A *
	Träslövsläge Älvvägen A
	Träslövsläges hamn A *
	Träslövsläges kyrka A
	Varberg Birger Svenssons väg A
	Varberg Birger Svenssons väg B
	Varberg Bolmen A
	Varberg Bolmen B
	Varberg Breared A
	Varberg Breared B
	Varberg Brunnsberg södra A
	Varberg Brunnsberg södra B
	Varberg Göingegården A *
	Varberg Göingegården B *
	Varberg Håstens torg A
	Varberg Håstens torg B
	Varberg Håstensskolan A
	Varberg Håstensskolan B
	Varberg Karlbergsvägen A
	Varberg Karlbergsvägen B
	Varberg Kurorten Apelviken A
	Varberg Lassabacka norra B *
	Varberg Lassabacka södra A
	Varberg Lindbergsvägen A *
<b>På kommunal/enskild väg forts</b>	
Varberg Lindbergsvägen B *	Varberg Rosenfredsskolan B
Varberg Peder Skrivares skola A	Varberg S:t Jörgens kapell A
Varberg Peder Skrivares skola B	Varberg S:t Jörgens kapell B
Varberg Peder Skrivares skola C	Varberg Sjukhuset A *
Varberg Polishuset A	Varberg Valen A

Varberg Polishuset B	Varberg Valen B
Varberg Rosenfredsskolan A	Varberg Vrångagatan B *

## KUNGSBACKA

På Trafikverkets väg	På kommunal/enskild väg
Anneberg station A	Fjärås Bräckaskolan A *
Anneberg station B *	Fjärås Bräckaskolan B *
Bedagårdens äldreboende A	Fjärås Bräckaskolan C *
Bedagårdens äldreboende B	Fjärås Bräckaskolan D *
Bolsheden A	Fjärås Bräckaskolan E *
Bolsheden B	Fjärås Bräckaskolan F *
Fjärås centrum B	Fjärås Smedingeskolan A
Fjärås station D	Fjärås Smedingeskolan B
Fjärås station E	Fjärås Smedingeskolan C
Forsbäck övre A	Fjärås Smedingeskolan D
Forsbäck övre B	Fjärås Smedingeskolan E
Hjälms bro A	Fjärås Smedingeskolan F
Hjälms bro B	Fjärås Smedingeskolan G
Karsegården A	Fjärås Smedingeskolan H
Karsegården B	Fjärås station C
Kobbavik A	Gottskär A
Kobbavik B	Gällingeskolan A
Kullavik centrum A *	Kullaviks hamn A
Kullavik centrum B	Kungsbacka Basunvägen A
Kullavik A	Kungsbacka Basunvägen B
Kullavik B	Kungsbacka Bengtsgårdsgatan B
Kullaviksvägen A	Kungsbacka Fors A
Kullaviksvägen B	Kungsbacka Gårdskulla A
Leksandsgården A *	Kungsbacka Gårdskulla B *
Leksandsgården B *	Kungsbacka Hede station A
Maleviksvägen A *	Kungsbacka Hede station B *
Maleviksvägen B *	Kungsbacka Hede station C *
Onsala kyrka A *	Kungsbacka Hedebrovägen A *
Onsala kyrka B *	Kungsbacka Hedebrovägen B *
Onsala kyrka C *	Kungsbacka Kungsmässan A
Presseskolan A	Kungsbacka Nils Ebbesgårdsgatan A
Presseskolan B	Kungsbacka Smeagatan A
Stenstugan A	Kungsbacka station A



Stenstugan B	Kungsbacka station B
Tallbacken A	Kungsbacka station C
Tallbacken B	Kungsbacka station D
Vallda kyrka A	Kungsbacka station E
Vallda kyrka B	Kungsbacka station F
Vickan A	Kungsbacka station G
Vickan B	Kungsbacka station H
Ängsvägen A	Kungsbacka station J
Ängsvägen B	Kungsbacka station K
Ölmanäsvägen A *	Kungsbacka station L
Ölmanäsvägen B *	Kungsbacka station M
	Kungsbacka Stora Bäcksleden A
	Kungsbacka Stora Bäcksleden B *
	Kungsbacka Tingberget A *
	Kungsbacka Tingberget B *
	Kungsbacka Tingberget C
	Kungsbacka Tölö kyrka C *
	Kungsbacka Varlaskolan C *
	Toråsskolan A
	Toråsskolan B
	Toråsskolan C
	Toråsskolan D
	Åsaskolan A *
	Åsaskolan B *
	Åsaskolan C *
	Älskogsbräcka B
	Älvsåkers skola A
	Älvsåkers skola B
	Älvsåkers skola C

---

EXEMPEL - OMBYGGDA HÅLLPLATSLÄGEN

**Rosenfred, Varbergs kommun, fullständig ombyggnad med tillgänglighetsanpassning**



**Kvibilleskolan, Halmstad kommun, enbart utbyte av väderskydd**





### BILAGA 3. SAMRÅDSREDOVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2024

Driftnämnd kollektivtrafik beslutade 2023-03-30 att översända Kollektivtrafikplan 2024 med utblick 2025 – 2026 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2023-06-30 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

## KUNGSBACKA KOMMUN

1

Kungsbacka kommun är inte positiva till det framlagda förslaget. Frågan om de höjda taxorna för de som åker från och till Kungsbacka finns inte med. Inte heller hur Hallandstrafiken ska lösa hur de som bor i Kungsbacka ska kunna ta del av sommarkortet för Halland.

Totalt gjordes 18,1 miljoner resor i Hallands län år 2022 och Kungsbacka kommun stod för en tredjedel av dessa, det vill säga 6 miljoner resor. Region Halland är en boenderegion med stor arbetskraftsrörlighet. Av de sysselsatta som bor i Hallands län pendlar 31 procent över en kommungräns och 21 procent över en länsgräns. Det vi vill belysa är avsaknaden av konsekvensanalys som borde följt med i remissen för det nya zonstrukturen när den genomfördes. Vid implementeringen den 29 mars i år framkom med all tydlighet att det blev konsekvenser för pendlarna. Vi hoppas Hallandstrafiken agerar och skapar en lösning inom kort.

Vi vill belysa den nya zonstrukturen som infördes 29 mars 2023. ...I trafikplanen redovisas de stora pendlingsströmmar som sker över kommungränser som länsgränser. Region Hallands tillväxtstrategi beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas hållbart "När fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen och trängseln på våra vägar." Om man läser strategierna, målbeskrivningarna så inser man att det nya zonstrukturen som genomförts i Halland skapar problem för att nå målen och att följa strategierna som Region Halland har satt upp.

Problemet vi vill lyfta är avsaknaden av konsekvensanalys som borde följt med i remissen för det nya zonstrukturen när den genomfördes. Vi fick höra att detta inte berörde Kungsbacka kommun eftersom vi ingår i Västtrafiks zonstruktur. Och i informationen för pendlarna redovisades bara det positiva med att gå från 27 till 8 zoner. Många pendlare har hört av sig till oss och givetvis också till er. Många förstår inte hur hållbarhetsfrågan tagits omhand i detta beslut. Varför finns inte Kungsbacka med på kartan över Halland? Följer vi Region Hallands vision om "vårdens bästa kollektivtrafik – för hallänningarna"?

Kostnaden för ett årskort mellan Kungsbacka och Halmstad ökade med 32 %. Från 14 977 kronor till 19 756 kr. Detta avfärdar VD/förvaltningschef med att "Kungsbackaresenärerna som ska söderut är väldigt få". Det är inget acceptabelt uttalande.

*Kommentar: Hallandstrafiken ser vikten av förbättrad samordning mellan Hallandstrafiken och Västtrafiks taxeområden. En sådan samordning är till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt. Utöver att erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor behöver kollektivtrafiken med tillhörande biljettsortiment uppfattas som enkelt.*

*Idag är priset detsamma för resor över taxegräns oavsett ifall kunden köper sin resa hos Hallandstrafiken eller hos Västtrafik. Förändringarna som genomförts innebär en anpassning till en nationell standard för biljett- och betalsystem, vilket på sikt, när även Västtrafik har anpassat sitt biljett- och betalsystem möjliggör än mer förenklade resor över taxegränser.*

*Hallandstrafiken är medvetna om den priseffekt som uppstått i vissa reserelationer och dialog är upprättad med Västtrafik. Hallandstrafiken har för avsikt att löpande hålla kommunen informerad om dialogens framdrift.*

2

---

Vi saknar också vision om utveckling av trafiken, till exempel fler tågstopp i Åsa, stadstrafiken och en ny linje från Onsala via Vallda. Vi anser inte att remissutgåvan kan ligga till grund för antagande av kollektivtrafikplanen för 2024.

*Kommentar: Utvecklingen av den halländska kollektivtrafiken beskrivs i kapitel 6 - Verksamhetsutveckling. Kollektivtrafikplan 2024 innehåller exempelvis förslag om fler tågstopp i Åsa(objekt 2) samt en utökad stadsbusstrafik(objekt 6).*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

3

---

I utblicken för 2025–2026 saknar kommunen en plan för utveckling av stadsbusstrafiken. Det är viktigt att påbörja en plan för införandet av kvartstrafik, vilken linje med mera för att möta människors behov av att förflytta sig i den växande staden. En översyn av tidtabellen för linjen som trafikerar sjukhuset behövs, då dess tider idag passar dåligt för de resenärer som byter linje på resecentrum.

*Kommentar: Behovet av en fortsatt utbyggd stadsbusstrafik beskrivs på en övergripande nivå inom utblicken 2025 – 2026.*

4

---

Vi ser också ett behov av att utveckla busstorleken eller utbudet för att lösa det positiva problemet med överfulla regionbussar som vi har vid vissa linjer och tider.

*Kommentar: Hallandstrafiken är medvetna om den trängselproblematik som infunnit sig inom delar av regionbusstrafiken. Utöver behovet av utökad samordning med skolbusstrafiken motiverar resbehovet både fler avgångar samt mer kapacitetsstarka fordon.*

5

---

Kungsbacka kommun vill även återigen påtala behovet av ny busslinje i det västra pendlingsstråket, Onsala, Vallda till västra Göteborg. Detta är ett stråk med hög andel biltrafik och få som väljer kollektivtrafik då restidskvoten är orimligt hög. En ny busslinje här hade gett både miljövinster och minskat antalet bilar på den hårt belastade 158:an, vilket i sin tur möjliggör kollektivtrafikens framkomlighet. Idag tar det 1 timma och 20 minuter att åka från Onsala Kyrka till Frölunda Torg med kollektivtrafiken. Med bil 28 minuter. Ska vi få de som idag sitter ensamma i sin bil att istället välja kollektivtrafiken, måste den vara attraktiv. Det är den inte för de som bor i Onsala och arbetar i västra Göteborg.

*Kommentar: Onsala och Vallda är kategoriserade som mycket starka stråk enligt det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken på Onsalahalvön utgörs av regionbusstrafik vilken är anpassad för byten till tågtrafiken utmed Västkustbanan. Här synliggörs vikten av en snabb regionbusstrafik med hög prioritet i gatuutrymmet vilket ger minskade restider med kollektivtrafiken.*

*I övrigt har Region Halland/Hallandstrafiken och Västra Götaland/Västtrafik inlett en utredning om framtidens kollektivtrafik utmed stråk 158, ett arbete där kommunen involveras.*

6

---

Vi ser att fler och fler väljer att resa kollektivt efter att pandemins restriktioner dragits tillbaka, vilket är mycket glädjande. För att möta ett ökat antal resande är det viktigt att ta höjd för en ökad kapacitet varför vi återigen vill påtala vikten av fler tågstopp på Åsa Station för Öresundståget.

*Kommentar: En tågtrafik som ska klara restidsmålen behöver vara snabb och det är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Principen om parallella tågssystem hämtas från det regionala trafikförsörjningsprogrammet vilket stöds av tågstrategiska underlag i både Västra Götaland och Skåne. Genom att erbjuda parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild uppstår regionala nyttor i form av restidsvinster för de storregionala Öresundstågen, samtidigt som fler tågavgångar kan erbjudas. Halland är ett av landets mest växande län vilket till stor del förklaras av länets goda tillgång till växande arbetsmarknader. Befolkningen i Halland har ökat med 65 000 invånare sedan millennieskiftet vilket motsvarar en ökning på 24 procent. Starkast har utvecklingen varit i Kungsbacka med 31 procent. Väst kustbanan har högst prioritet i det halländska kollektivtrafiksystemet vilket utgör grund för Kollektivtrafikplanens förslag om fler tågavgångar med både Öresundståg och Hallandståg.*

## VARBERG KOMMUN

1

Trafik. Varbergs kommun välkomnar de relativt stora satsningarna på kollektivtrafiken som görs i den föreslagna planen. Detta innebär stora förbättringar för många av kommunens invånare. Flera av de åtgärder som Varbergs kommun tidigare efterlyst genomförs nu och det är mycket välkommet. Både satsningarna på ökade turer med Öresundståg och Hallandståg samt satsningarna på utökad trafik på Viskadalsbanan ger betydligt bättre utbud. Varbergs kommun vill emellertid även att utvecklingen framåt även omfattar satsningen på utökad helgtrafik med Hallandståg som aviserades innan pandemin.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

2

Trafik. Även satsningar på stadsbusstrafik är mycket välkommet. Utökningen av trafiken med stadsbusspassning till fler tåg är mycket positivt för hela resan-perspektivet och målsättning med trafik hela trafikdygnet ger större möjligheter för fler att välja ett hållbart resande.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

3

Trafik. Förändringen av stadsbusstrafikeringen i Träslövsläge kräver dock ny infrastruktur form av hållplatser och vändplatser som inte finns med i kommunens investeringsplan. De åtgärder som krävs för trafikstart kommer prioriteras i den interna planeringen som exempelvis nya hållplatslägen vid Rellingvägen och Ankarskolan samt vändmöjligheten i korsningen Storgatan/Knotvägen så vändning via rundkörning på Hajvägen och Torskvägen undviks. Resterande åtgärder kommer hanteras i det löpande arbetet med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och utifrån kommunala medel för genomförandet. För skolan är den förändrade linjedragningen positiv. Huvudlinje 1 som berörs används av flertalet elever till och från skolan.

*Kommentar: Hallandstrafiken stödjer av kommunen beskriven prioritering gällande ombyggnation av hållplatser och vändplats.*

4

Trafik. Inom utblicken för Kollektivtrafikplan 2023 presenterades två trafikeringförändringar i Varberg, ändrad trafikering i Träslövsläge och utökad stadstrafik i Trönninge. Varbergs kommun saknar utveckling av kollektivtrafiken i Trönninge i utblick 2025–2026.

Varbergs kommun är även positiva till de satsningar som görs på utökad regionbusstrafik i starka stråken särskilt med utökad trafik på helgerna. Kommunen vill dock se fortsatt satsning på detta under kommande åren då helgtrafiken i de starka stråken är relativt gles.

Varbergs kommun noterar de positiva ambitionerna som finns i planens utblick på fortsatta satsningar på tåg samt region- och stadsbusstrafiken.

Varbergs kommun efterlyser dock ett större nytänkande kring kollektivtrafiken utanför de starka stråken. Det är positivt att det finns planer på att utveckla närtrafiken. Men även utöver det ser Varbergs kommun ett behov av att hitta nya lösningar för den mer reguljära busstrafiken. Varbergs kommun deltar gärna i arbetet med utvecklingen av såväl närtrafiken som regionbusstrafiken i stort.

Utanför de starka stråken efterlyser också Varberg satsningar mer i närtid. Kommunen önskar att den lösning för ändrad trafik på buss 660 till Dagsås och Sibbarp som föreslagits av invånare och utredare på Hallandstrafiken genomförs under möten våren 2023.

Ett annat exempel på behov som Varbergs kommun ser är utökad trafik till Veddige via Trönninge-Lindberg-Tofta och fortsatt utveckling av trafiken i de nordöstra delarna av kommunen. Samt även att Hallandstrafiken utökar samarbetet med Västtrafik för att få bussförbindelser mellan Kungsäter-Horred.

*Kommentar: Regionbusstrafiken utanför kollektivtrafikstråken i Varbergs kommun behöver en översyn där kommunen ska involveras. Ett arbete som planeras ske inom process för upprättande av Kollektivtrafikplan 2025. Översynen ska inkludera trafikering av Dagsås, Sibbarp samt de nordöstra delarna av Varbergs kommun.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

5

---

...tillägg i yttrandet att Hallandstrafiken utökar samarbetet med Västtrafik för att få bussförbindelser mellan Kungsäter-Horred.

*Kommentar: Eventuell framtida busstrafik mellan Kungsäter och Horred ingår i översyn av regionbusstrafik utanför kollektivtrafikstråken.*

6

---

Zonindelning och taxa. Varbergs kommun är mycket kritiska till de effekter som den nya zonindelningen har fått på biljettpriserna för resor mellan Varberg och Kungsbacka. Med den nya zonindelningen där Kungsbacka enbart ingår i Västtrafiks zonsystem har kostnaderna för resor över kommungränserna ökat avsevärt. Detta var heller inte tydligt konsekvensbeskrivet i det förslag till ny zonindelning som kommunen tidigare haft på remiss. Kommunen önskar att Hallandstrafiken fortsätter en dialog med Västtrafik om att hitta en lösning som innebär en rimligare prisnivå för resor över ansvarsgränsen mellan Västtrafik och Hallandstrafiken.

*Kommentar: Hallandstrafiken ser vikten av förbättrad samordning mellan Hallandstrafiken och Västtrafiks taxeområden. En sådan samordning är till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt. Utöver att erbjuda snabba, punktliga och bekväma resor behöver kollektivtrafiken med tillhörande biljettsortiment uppfattas som enkelt.*

*Idag är priset detsamma för resor över taxegräns oavsett ifall kunden köper sin resa hos Hallandstrafiken eller hos Västtrafik. Förändringarna som genomförts innebär en anpassning till*

*en nationell standard för biljett- och betalsystem, vilket på sikt, när även Västtrafik har anpassat sitt biljett- och betalsystem möjliggör än mer förenklade resor över taxegränser.*

*Hallandstrafiken är medvetna om den priseffekt som uppstått i vissa reserelationer och dialog är upprättad med Västtrafik. Hallandstrafiken har för avsikt att löpande hålla kommunen informerad om dialogens framdrift.*

7

---

Infrastruktur. Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om en prognos för arbetet framåt hade presenterats. I Varberg arbetar kommunen aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden och planerar de kommande åren att bygga om cirka 15–20 hållplatslägen. Det är dock tydligt att kommunen inte kommer kunna åtgärda alla identifierade hållplatser varför målet i Varberg inte kommer vara uppnått till 2025.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

8

---

Särskild kollektivtrafik. Under avsnittet "Skolskjuts" står det att "Sveriges kommuner är skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskolelever till den skolan kommunen placerar eleven". Senare i avsnittet står det att rätten till skolskjuts bedöms utifrån ett antal kriterier. Det vore bra om dessa meningar står tillsammans så inga missuppfattningar sker.

...Det är viktigt att i den samplanering som sker för att uppnå den mest kostnadseffektiva resan fortsatt säkerställa en god och trafiksäker resa mellan bostad och skola samt skola och bostad för de elever som är beviljade skolskjuts. I samband med planeringsarbetet behöver också hänsyn tas till grundskolans tider.

...Då indexpåverkan är svår att förutse är det ytterst viktigt att kommunen som kostnadsbärare inkluderas i planerade förändringar som har en kostnadspåverkan. Kommunen behöver kunna hushålla en god ekonomi och säkerställa att planerade förändringar är gynnsamma eller nödvändiga.

...Förbättrad information vid trafikstörningar samt integration mellan kommunen och Hallandstrafikens system kan leda till både bättre kvalitet, ökad kostnadseffektivitet och minska administrativa moment vilket behöver prioriteras.

*Kommentar: Även Hallandstrafiken ser behov av förbättrad information vid trafikstörningar. Ett bra exempel inom området är att skolskjuts med taxi numera går att positionera via en särskild mobilapplikation. Hallandstrafikens planering av skolskjuts beaktar både skolornas behov och förvaltningens behov av ekonomisk hållbarhet. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt god samverkan och dialog gällande kommunens skolskjutsverksamhet.*

## FALKENBERG KOMMUN

1

Falkenbergs kommun har mottagit Hallandstrafikens kollektivtrafikplan på remiss, Kollektivtrafikplan 2024 med utblick mot 2025-2026. Planen ger en bra överblick över de utmaningar och tillgångar som finns i Halland samt den övergripande riktningen för utvecklingen av kollektivtrafiken i länet. Samhällsutvecklingsperspektivet är stärkt i denna version av plan, vilket är något som kommunen uppskattar. Det är också mycket glädjande att se den stora återhämtning som skett i kollektivtrafiken under år 2022.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

2

Tågtrafik. Falkenbergs kommun värnar restid på Västkustbanan, detta för att underlätta och stimulera en hållbar arbets- och studiependling. Falkenbergs kommun menar att Region Halland/Hallandstrafiken urholkar Öresundstågssystemet genom att tillåta stopp på mindre stationer för detta tågssystem. Det är av största vikt att Region Halland och Hallandstrafiken håller fast vid de ord som återfinns i Regional Trafikförsörjningsprogram: Storregiontåg stannar på stora stationer. I Trafikförsörjningsprogrammet framgår även tydligt att Öresundståg är ett storregionalt-tågssystem, inte ett regionaltågssystem som har en mer tillåtande uppehållsbild där även mindre stationer ingår. Med detta sagt förutsätter Falkenbergs kommun att den utökning av Öresundståg som föreslås på sid. 38 i Kollektivtrafikplanen, inte inkluderar stopp annat än i de halländska kommunhuvudorterna.

Falkenbergs kommun förutsätter att det så kallade Hallandståget införs först när kapacitet är säkerställd på Västkustbanan. Nytt regionaltågssystem och/eller ytterligare stationsuppehåll få inte äventyra tidshållning och robustheten för Öresundstågssystemet. Vidare bör ett utredningsuppdrag påbörjas som även inkluderar Falkenbergs station i uppehållsbilden vid ett fullskaligt införande av det nya regionaltågssystemet kallat Hallandståget.

*Kommentar: En tågtrafik som ska klara restidsmålen behöver vara snabb och det är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna på alla stationer längs järnvägen. Principen om parallella tågssystem hämtas från det regionala trafikförsörjningsprogrammet vilket stöds av tågstrategiska underlag i både Västra Götaland och Skåne. Genom att erbjuda parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild uppstår regionala nyttor i form av restidsvinster för de storregionala Öresundstågen, samtidigt som fler tågavgångar kan erbjudas. Halland är ett av landets mest växande län vilket till stor del förklaras av länets goda tillgång till växande arbetsmarknader. Befolkningen i Halland har ökat med 65 000 invånare sedan millennieskiftet vilket motsvarar en ökning på 24 procent. Starkast har utvecklingen varit i Kungsbacka med 31 procent. Västkustbanan har högst prioritet i det halländska kollektivtrafiksystemet vilket utgör grund för Kollektivtrafikplanens förslag om fler tågavgångar med både Öresundståg och Hallandståg.*



3

---

Stadsbuss. ...Vad är nästa steg för utvecklingen av stadsbusslinjenätet i kommunen? Här önskar kommunen en gemensam plan framåt och precis som Hallandstrafiken anger så kommer samverkan och samplanering krävas. Med utgångspunkt i den fördjupade översiktsplanen för staden, (Föp Staden), behöver vi gemensamt lägga riktningen för stadsbusslinjenätets fortsatta utveckling. Föp Staden är ett första steg mot utbyggnaden av ett stort antal bostäder i Falkenbergs stad. Här finns stora områden som framåt kommer behöva kollektivtrafikförsörjas, exempelvis Stafsingeområdet samt områden i anslutning till Skogstorp.

Kommunen ser även kopplingen mot stationen som viktig att arbeta vidare med för att säkerställa ett robust, framtidssäkert och attraktivt kollektivtrafiksystem. Det externa stationsläget är en utmaning. Vi behöver arbeta tillsammans och utreda vad som behövs för att göra stationsområdet mer tillgängligt och underlätta för resenärerna ur ett hela-resan-perspektiv.

*Kommentar: Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är viktigt för att gynna hållbar samhällsutveckling. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt samverkan, samplanering och samarbete med Falkenbergs kommun.*

4

---

Stadsbuss. Falkenberg genomför nu sin största investering någonsin, utbyggnad av ny stadsdel Tröingedal med tillhörande grundskola (fyra paralleller, F-9) och idrottshall. Inflytt påbörjas till hösttermin 2025. I denna första etapp ingår även bostäder (ca 200-400, merparten i flerbostadshus), förskola samt en större parkyta. Bara skolan i sig kommer vara en målpunkt för arbetspendling då runt 190 personer kommer ha sin arbetsplats här. Detta sammantaget borde motivera en utbyggnad av stadsbusslinjenätet hit. Falkenbergs kommun anser att denna investering borde läggas till i planen och den gemensamma planeringen för ett genomförande borde ha startats. Att kollektivtrafiken är på plats vid hösttermin 2025 borde vara en självklarhet.

Kommunen planerar att arbeta med MM-åtgärder i samband med inflytt i Tröingeskolan. Nya resvanor etableras snabbt och vid en förändring så ökar benägenheten till nya vanor. Hallandstrafiken bjuds gärna in för gemensamt arbete i frågan, vilket ligger helt i linje med Hallandstrafikens ambition om att proaktivt värva resenärer från nybyggnadsområden. Detta förutsätter dock att det finns ett rimligt alternativ för kollektivtrafikresenärerna. Att marknadsföra och stimulera hållbara resvanor, kräver att bussalternativet är konkurrenskraftigt. Att hänvisa till busslinje 556 som går en gång i timmen drygt 800 meter från platsen utgör inte något rimligt alternativ.

*Kommentar: Behovet av en fortsatt utbyggd stadsbusstrafik beskrivs övergripande i utblick 2025 – 2026. Utbyggnad av stadsdel Tröingedal och dess behov av en väl utbyggd kollektivtrafik behöver omhändertas inom processen för framtagande av Kollektivtrafikplan 2025. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i stadsbusstrafiken är cirka 400 meter.*

5

---

Stadsbuss. Vidare ser kommunen behov av stärkt busstrafik avsedd för arbetspendling till/från verksamhetsområdena i kommunen. Kollektivtrafiken som möjliggör hållbar arbetspendling är en viktig pusselbit om vi ska lyckas i den gröna omställningen. Falkenbergsmotet är ett av våra verksamhetsområden som växer i närtid. Arbetstillfällena vid detta mot kommer öka till antalet inom de närmsta åren. Bland

annat ska en hotell- och restaurangverksamhet etableras, samt att ytterligare fyra företagsetableringar är på gång. Samtidigt bygger Engelseasons ut sin verksamhet och sedan tidigare har Biltema och Mycorena etablerat sig i området. Finns utrymme i tidtabellen så föreslår kommunen att linje 1 förlängs hit.

Annat område med verksamheter som är värt att nämna utifrån hållbar arbetspendling är området invid Tångarondellen, utmed Kanslistvägen. Här finns verksamheter redan idag, såväl privata som kommunala. Kommunen stärker underlaget ytterligare för busstrafik, genom att Socialförvaltningen flyttar delar av sin verksamhet hit i september. Detta innebär ytterligare 130 arbetstillfällen i området.

*Kommentar: Hallandstrafikens inriktning är att linje 1 fortsatt ska ha slutdestination i närhet av Falkenbergs tågstation. Detta utifrån dess uppgift att erbjuda kollektiva resor med enkla byten mellan bussar och tåg mellan centralorten och det externa stationsläget. Bussarnas möjlighet att invänta eventuell försenad tågtrafik kan försvåras i det fall linjen förlängs bortom tågstationen.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

6

---

Stadsbuss. Falkenberg är, likt övriga Halland, en destination för besökare. Kommunen vill i detta sammanhang lyfta fram Skrea strand. Kollektivtrafik hit kan förstärkas och förtydligas. Ett första steg kan vara att under sommartid utveckla linje 12, till en förbindelse mellan tågstationen, staden och Skrea strand. Förutom besökare så ökar också antalet arbetstillfällen under sommaren, vilket också bidrar med resenärsunderlag. Kommunen arbetar gärna tillsammans med Hallandstrafiken i marknadsföringen av en sådan satsning.

*Kommentar: Hallandstrafiken har under sommaren 2023 utökat antalet turer på linje 12. Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens vilja att medverka i marknadsföringen framöver.*

7

---

Stadsbuss. Objekt fyra i planen innebär en utökning av stadsbusstrafikens öppettider som föreslås anpassas till tågavgångarna. Falkenbergs kommun ser detta som positivt men ser att all busstrafik på sikt borde anpassas till tågen. Kommunen antar att det är linje 1 samt linje 2 som ingår i objektet. Vilka linjer som berörs kan förtydligas.

*Kommentar: Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats. Huvudlinjer är sådana linjer som trafikerar i kollektivtrafikstråk. Synpunkt föranleder ett förtydligande i planen, trafikobjekt 4: Stadsbusstrafikens huvudlinjer är de linjer vilka trafikerar i lokala kollektivtrafikstråk (se kapitel 5 Regionalt Trafikförsörjningsprogram).*

8

---

...komplettera yttrandet med att påvisa behovet av förbindelser till arbetsplatserna på Kanslistvägen i Falkenberg.

*Kommentar: Trafikering till och från verksamhetsområde Kanslistvägen synliggör behovet av utökad samverkan- och samplanering mellan bebyggelse, - infrastruktur och kollektivtrafikplanering. Hallandstrafiken ser behov av översyn av hållplatsernas placering med tillhörande infrastruktur i närhet av Tångarondellen, med mål att kunna erbjuda korta gångvägar vid resa med kollektivtrafiken till verksamhetsområdet utmed Kanslistvägen.*

9

Regionbuss. Falkenberg tycker det är glädjande att även Region Halland nu ser behovet av bussförbindelse mellan Falkenberg och Hylte. Sedan 2012 är Region Halland regional kollektivtrafikmyndighet och har därmed ansvar för att kollektivtrafikförsörja hela länet. I detta ansvar ingår även kollektivtrafikens kostnader, något som reglerats genom en skatteväxling. Region Halland består av sex kommuner och i de flesta fall är det möjligt att resa till grannkommunen med kollektivtrafik. Här finns ett undantag och det är mellan Falkenberg och Hylte. Med detta som utgångspunkt yrkar därför Falkenbergs kommun att ytterligare ett objekt ska inkluderas i planen. Objekt 10 – ny busslinje mellan Hylte och Falkenberg som skapar tillgänglighet mellan två halländska kommuner, vilket möjliggör för en hållbar arbets- och studiependling.

*Kommentar: Kollektivtrafiklagen medger att kommuner finansierar ett utbud som är av bättre kvalitet eller billigare för resenären än vad Region Halland tillhandahåller. Regionfullmäktige beslutade 2023-06-21 att utreda möjligheten att införa en busslinje på pilot på väg 150 samt undersöka möjligheten till eventuell medfinansiering av Hylte och Falkenbergs kommun.*

10

Regionbuss. Det är inte enbart i Falkenbergs stad som utveckling sker. Just nu pågår planläggning för ytterligare bostäder i Vessigebro, Morup, Långasand, Slöinge och Ätran. Utbygganden ligger dock något år fram i tiden. När dessa planer genomförs så stärks underlaget för busstrafik till/från dessa orter. Falkenbergs kommun förutsätter att detta synliggörs i kommande kollektivtrafikplaner.

Ullared är en viktig knutpunkt för kommunen och regionen, inte minst då orten utgör hemvist för Gekås som är ett stort besöksmål och även en stor arbetsgivare. Busstrafik till och från Ullared behöver kunna hanteras flexibelt över året och anpassas till företagets öppettider för att medge arbetspendling med kollektivtrafik. Falkenbergs kommun uppmanar Hallandstrafiken till fortsatt tät dialog med Gekås i frågan. Även koppling mot Svenljunga och Älvsered är en viktig att ha med i detta sammanhang.

Falkenbergs kommun vill uppmärksamma Hallandstrafikens på att den allmänna kollektivtrafiken i Ullaredstrakten kan behöva ses över så att den passar gymnasieelevernas resbehov och skolans tider. Gymnasieelever är beroende av busstrafiken för att komma hela vägen hem efter skoldagen. Generellt kan kopplingarna mellan orter i inlandet stärkas.

*Kommentar: Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är viktigt för att gynna hållbar samhällsutveckling. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt samverkan, samplanering och samarbete med Falkenbergs kommun.*

11

---

Regionbuss. Kommunen noterar att ett objekten berör Falkenberg specifikt, objekt nummer åtta. Detta är en mindre justering av utbud och kommunen har inte någon synpunkt kring detta.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

12

---

Hållplatser. På sidan 55 i planen redovisas återstående hållplatser att bygga om till 2025. Kommunen önskar här en separering i tabellen på samma sida, så att det tydligt framgår vilka hållplatser som ingår på kommunalt vägnät och vilka som ligger längs med enskilda vägar. Falkenbergs kommun är endast väghållare för vägnätet i Falkenbergs tätort, Vinbergs hed samt ytterligare några få platser i kommunen. Av de hållplatser som inventerats ligger 16 längs med vägar med enskilt huvudmannaskap där olika vägföreningar är väghållare. Falkenbergs kommun får inte göra investeringar på vägföreningars område då vi inte är huvudman. Detta är ett problem som behöver belysas.

*Kommentar: Trafikförsörjningsprogrammets mål om tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning gäller oavsett väghållare. Det är viktigt att kommunen, tillsammans med Hallandstrafiken, säkerställer tillgång till viktig infrastruktur.*

13

---

Skolskjuts. På sidan 66 i Kollektivtrafikplanen, i kapitlet om skolskjuts så framgår att Hallandstrafiken synkar sina skiften av sommartidtabellen utifrån Samtrafikens riktlinjer. Kommunen välkomnar tydligheten och även framförhållningen. Här ser dock Falkenbergs kommun att Hallandstrafiken har en för lång tid med sommartidtabell och uppmanar Hallandstrafiken att övergå till hösttidtabell en vecka tidigare än vad som är angivet i planen.

*Kommentar: En långsiktig plan för gemensamma tidtabellskiften är en förutsättning för fungerande kollektiva resor över kommun och länsgränser. I det fall en kommun avviker från fastställd plan genom utökat behov av skolresor inom den allmänna kollektivtrafiken, är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp.*

14

---

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

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

## HALMSTAD KOMMUN

1

Hela resan. På sidan 35-36 lyfts perspektivet "hela resan". Att kunna erbjuda det är viktigt för att kunna konkurrera med andra transportslag och tjänster. Genom utökade öppettider och utbud för stadsbussar och regionbussar kopplat till tågans ankomster och avgångar ges bra förutsättningar. Men det är inte alltid som hela resan kan ske med kollektivtrafik till alla platser och under hela dygnet. Ytterligare en dimension för att verkligen få till "hela resan" från dörr till dörr är att inkludera/samarbeta med aktörer som tillhandahåller andra mobilitetstjänster, exempelvis hyrcyklar, elsparkcyklar, taxi, hyrbil m.fl.

*Kommentar: Hela resan-perspektivet innebär att planera för resor från dörr till dörr vilket medför att fler aktörer än Hallandstrafiken inkluderas.*

2

Trafikförändringar.

Objekt 1 – Öresundståg: Utökade öppettider kvälls- och helgtrafik.

Halmstads kommun ser positivt på ökningen av avgångar på Västkustbanan, som medför både större möjligheter för arbets- och studiependling och fritidsresor.

Objekt 4 – Stadsbusstrafiken: Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråk.

Det är väldigt bra att perspektivet hela resan har tagits i beaktning så att stadstrafiken anpassas till de utökade ankomsterna och avgångarna för tågen på Västkustbanan och att resenärer inte blir strandade på stationen utan möjlighet att ta sig vidare kollektivt.

Objekt 5 – Regionbusstrafiken: Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråk.

Liksom stadsbussen är det positivt att även justeringar görs för att synka regionbussen med tågen.

Objekt 9 – Stadsbusstrafik Halmstad: justering linjetrafik linje 2.

Halmstads kommun ser generellt positivt kring förändringen att göra linje 2 rakare och snabbare, då det sannolikt är flest resenärer som stiger av vid hållplats Sjukhuset. Det hade däremot varit intressant att veta även hur många avstigande det är vid hållplatserna Fogdegatan och Lasarettsvägen. Detta skulle kunna skilja en hel del mot antalet påstigande vid en sådan här linjedragning där bussen inte går samma sträcka fram och tillbaka. Det är inte konstigt att det är få påstigande då dessa får åka med "runt", vilket tar lång tid för resenären. Detta hade kanske kunnat påverka beslutet och även vara intressant för att veta behovet av eventuella alternativa hållplatser.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

3

Försäljning (biljettpris). På sidan 51 tas skillnaden i resmönster före och efter pandemin upp och där har produkten 10 x 24 timmar underlättat för de som inte åker lika ofta som tidigare. Taxan och de nya zonerna har också blivit enklare att förstå. Men för att locka nya resenärer behöver enkelbiljetten bli mer attraktiv. Resenären börjar sin upplevelse genom enstaka resor, och detta måste kännas prissvärt, innan periodkort inhandlas. Motivet hos de som inte åker kollektivt hamnar lätt på att det är för dyrt med enkelbiljetter.

*Kommentar: Biljettsortimentet, och hur biljetterna prissätts, är ett av flera verktyg i arbetet med att göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Hallandstrafikens nya zonstruktur innebär att stadszonerna har utökats vilket har bidragit till sänkt pris för fler kommuninvånare. Priset för en enkelbiljett i stadszonen är 25 kronor. Motsvarande pris i jämförbara städer; Helsingborg 31 kronor, Växjö 29 kronor, Jönköping 38 kronor och Borås 35 kronor.*

4

Information till resenärer. Det är positivt gällande ambitionen för området Försäljning (s. 50) och där "Appen ska vara enkel och attraktiv samt erbjuda tjänster som förhöjer kundnyttan, såsom realtidsinformation, reklamlations- och förseningsärenden." Likaså tas detta upp gällande Information (s. 53-54). Vi har under vintern som gått sett att det har funnits brister inom detta område, inte minst gällande realtidsinformation och mer anpassad information för den enskilde resenären eller geografiska området (exempelvis vid trafikstörningar inom länet).

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

5

Hållplatser. Kollektivtrafikplanen visar en tydlig ambitionsnivå med tillgänglighetsanpassning och upprustning av hållplatser i starka stråk/många resenärer. Då markarbeten av denna typ ingår i det kommunala ansvaret ställer det höga krav på fortsatt investering i ombyggnad och utbyggnad av hållplatser på vägar med kommunalt ansvar. Teknik- och fastighetsnämnden har under 2022 antagit en reinvesteringsplan som anger ombyggnad enligt kollektivtrafikplanens mål. Den kommunala reinvesteringsplanen sträcker sig fram till och med år 2028 och förutsätter en kommunal budget på ca 4 mkr per år.

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

6

Linjedragning till gymnasier. Antalet gymnasieelever ökar i kommunen och det planeras för en utökning av de befintliga gymnasieskolorna, men även nybyggnationer kommer att vara aktuella de närmsta åren. Vissa utbildningar, såsom fordonsutbildningar och byggutbildningar, kan av utrymmesskäl inte placeras i direkt anslutning till befintliga gymnasieskolor. Dessa utbildningar kan behöva placeras på plats som i dag inte fullt ut nås av befintlig kollektivtrafik. För att uppmuntra fler gymnasieelever att använda kollektivtrafiken till och från skolorna behöver linjedragning och tidtabeller anpassas till nya skolor.

*Kommentar: Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats. Att tydligt peka ut de stråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är viktigt för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik kommer att bedrivas inom överskådlig framtid. Det är av stor vikt att kommunen beaktar kollektivtrafiken vid val av placering av skolverksamhet.*

## HYLTE KOMMUN

1

Hylte kommun ser positivt på att Krösatågen har återhämtat sig relativt väl efter pandemin, i och med att resorna som gjorts på Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ) under 2022 har ökat med 25,6 procent i jämförelse mot 2021. Likväl har HNJ fortfarande 8,5 procent lägre resande i jämförelse mot 2019. Då det är helgresandet som ökat mest, och inte resandet under måndag till fredag, tolkar kommunledningskontoret det som att utbudet på avgångar inte är konkurrenskraftigt att stå sig mot konkurrerande färdmedel vid pendling till arbete och studier.

*Kommentar: Resandet med Krösatåg har återhämtat sig väl efter pandemin. För att till fullo tillgodose resor till arbete och studier med Krösatåg krävs ett utbud om ett tåg per timme och riktning, ett utbud vilket idag inte kan erbjudas på HNJ-banan. Detta synliggör vikten av den parallella busstrafiken i stråket.*

2

Hylte kommun delar Hallandstrafikens uppfattning gällande att Närtrafiken är i behov av utveckling och att den förutom att den ska vara ekonomisk och socialt hållbar också behöver vara tydlig gentemot kunderna. Därmed välkomnar Hylte kommun ett fortsatt arbetet med att utveckla och tydliggöra Närtrafiken på landsbygden.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

3

Jönköpings länstrafik har aviserat om en neddragning på 25% på Jönköpings länstrafik och Hallandstrafikens gemensamma busslinje 432 mellan Gislaved/Smålandsstenar och Hyltebruk utifrån ett uppdrag att finna besparingsåtgärder. Detta är mycket olyckligt för både Hylte kommun och Gislaved kommun, speciellt vad gäller näringslivets kompetensförsörjning.

Hylte kommun påtalade redan i sitt remissvar gällande Kollektivtrafikplan 2023 med utblick 2024–2025 att man ser ett behov av att kollektivtrafikförbindelserna med Gislaved utvecklas pga. en förväntad ökning av arbetspendling i och med Gnotecs etablering i Hyltebruk. Gnotec flyttade 2022 sin verksamhet i Reftele, Gislaveds kommun till sina anläggningar i Hylte kommun. Flertalet av medarbetarna valde att följa med och fortsatte således sin anställning på anläggningarna i Hyltebruk eller Kinnared. Hallandstrafiken hörsammade då detta och stöttade en förlängning av linje 432 till Gnotecs anläggning i Hyltebruk.

*Kommentar: Linje 432 har som uppgift att tillgodose resbehovet för gymnasieelever till och från studier i Gislaved samt möjliggöra arbetspendling mellan Hyltebruk, Smålandsstenar och Gislaved. Hallandstrafiken instämmer att de av Jönköpings Länstrafik, i sent skede, aviserade neddragningarna medför negativa effekter även för den halländska kollektivtrafiken. Hallandstrafiken beklagar beslutet samtidigt som vi respekterar detta utifrån att vardera länstrafikbolag är suverän i sina beslut. Hallandstrafiken bevakar fortsatt frågan, med inriktning att öka antalet avgångar med linje 432 samt förlänga vissa av dess turer till Gnotecs anläggning i Hyltebruk.*



## LAHOLM KOMMUN

1

I planen berörs inte kollektivtrafikens roll som motor för ett socialt hållbart samhälle, som verktyg för att minska segregationen och öka delaktigheten i samhällsbyggande för resurssvaga individer. Kollektivtrafiken har en viktig roll att spela i alla de tre hållbarhetsperspektiven som medborgarna måste förhålla sig till och skapar förutsättningar för ökad jämlikhet. Inte minst bland ungdomar som inte har möjlighet till att själva kontrollera sin mobilitet på samma sätt som vuxna. Det saknas ett resonemang om kollektivtrafikens roll för att skapa ett socialt hållbart samhälle och att de sociala hållbarhetsaspekterna får en större tyngd i prioriteringarna kring vart Hallandstrafikens resurser skall koncentreras.

Kollektivtrafiken är också en bärande del i möjligheterna att erbjuda ett brett utbildningsutbud i hela Halland på såväl gymnasie- som eftergymnasial nivå. Vi hade gärna sett ett tydligare resonemang om hur Hallandstrafiken ser på sin roll i möjligheterna till utbildning och kompetensförsörjning inom hela regionen.

*Kommentar: Trafikförsörjningsprogrammet sätter ramarna för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Utifrån de strategiska val och prioriteringar som finns i programmet arbetar Hallandstrafiken årligen fram en kollektivtrafikplan. Kollektivtrafikplanens syfte är att beskriva hur Hallandstrafiken omsätter målen i trafikförsörjningsprogrammet i verksamheten inom en treårig utblick, exempelvis genom förändringar i trafikutbudet. Kollektivtrafikplanen är en genomförandeplan och kan inte läsas enskilt. Kollektivtrafiken och dess samhällsbyggande funktion beskrivs mer grundligt i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet.*

2

Det saknas en uppföljning av indikatorn restidskvoter för olika linjer och orter i underlaget.

Inpendlingen från andra regioner är inte tillräckligt belyst i planen, och öst-västra resemönster är mindre synliga. Kollektivtrafikplanen fokuserar nästan enbart på norr-syd och kustregionens resande.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

3

Framtidsplanering gällande pågatågen är viktigt för pendlare boende i Laholm och Halmstad. Få avgångar mellan Laholm och Knäred gör att pendling till arbete behöver ske med bil.

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

4

Planen visar inte i tillräcklig omfattning hur kollektivtrafik med mindre bussfordon skulle kunna vara effektivt och lönsamt på vissa linjer.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

5

---

Laholms kommun har påbörjat arbete med en ny översiktsplan ÖP 2050. Planens antagande är planerat till andra kvartalet 2025. Laholm vill bli en ännu mer välmående och attraktiv boendekommun och planerar för en balanserad och hållbar tillväxt i strategiska lägen. Kommunen satsar stort på utveckling av Markarydsbanan med två stationsorter, Knäred och Veinge samt utveckling kring Laholm station. Detta ger nya förutsättningar för att utveckla en mycket mer effektiv kollektivtrafik för alla kommunens invånare, där bytespunkter mellan olika transportmedel är viktiga att uppmärksamma och planera. Detta kan innebära utökade eller ändrade busslinjer på landsbygden, både för att möta befintliga behov och att skapa nya resvanor. Kommunen vill gärna ha utökad dialog och samverkan med Hallandstrafiken under pågående arbete med den nya översiktsplanen.

I övrigt ställer sig kommunstyrelsen positiv till det omfattande och välformulerade underlaget.

*Kollektivtrafiken i sig är inte ett mål utan ett verktyg för att växa hållbart. Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens arbete med ny översiktsplan och ser fram emot utökad dialog och samverkan inom arbetet med denna.*