KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2027
med utblick 2028-2031

Driftnämnden Kollektivtrafik 3 september 2026



Hallandstrafiken

VI ÄR EN DEL AV
Region Halland

INNEHÅLL

1. Inledning 4
1.1 Sammanfattning 4
1.2 Hur kollektivtrafiken fungerar i Halland 5
1.3 Kollektivtrafikens styrande dokument 5
2. Planeringsförutsättningar 7
2.1 Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige 7
2.2 Hallänningarnas tillgång till kollektivtrafik 10
2.3 Trafikförändringar – Kollektivtrafikplaner 2015 - 2026 12
3. Mål för kollektivtrafiken 13
3.1 Övergripande mål 13
3.1.2 Uppföljning och indikatorer 13
3.2 Övergripande måluppfyllnad 15
3.2.1 Marknadsandel 15
3.2.2 Resande 16
3.2.3 Nöjdhet 18
3.2.4 Självfinansieringsgrad 19
3.2.5 Miljö 20
3.2.6 Övrigt 21
4. Verksamhetsutveckling - vad vi planerar att göra 2027–2031 22
4.1 Mobilitetsåtgärder 22
4.2 Trafikförändringar 2027 24
4.2.1 Objekt 1 – Tågtrafik 26
4.2.2 Objekt 2 – Busstrafik Laholms kommun 29
4.2.3 Objekt 3 – Busstrafik Halmstads kommun 29
4.2.4 Objekt 4 – Busstrafik Hylte kommun 33
4.2.5 Objekt 5 – Busstrafik Falkenbergs kommun 34
4.2.6 Objekt 6 – Busstrafik Varbergs kommun 38
4.2.7 Objekt 7 – Busstrafik Kungsbacka kommun 43
4.3 Trafikförändringar 2028 – 2031 44
4.3.1 Fortsatt utveckling av tågtrafik 44
4.3.2 Fortsatt utveckling av busstrafik 45

5. Särskild kollektivtrafik 48
5.1 Färdtjänst, sjukresor och skolskjuts med personbil 48
5.1.1 Planeringsförutsättningar 48
5.1.2 Mål och måluppfyllnad 49
5.1.3 Verksamhetsutveckling innevarande och kommande år 51
5.2 Skolskjuts med buss 52
5.2.1 Måluppfyllnad 52
5.2.2 Verksamhetsutveckling innevarande och kommande år 54
5.2.3 Långsiktig plan för tidtabellskiften 54
6. Bilagor 55
Bilaga 1. Nyckeltal allmän kollektivtrafik 2025 55
Bilaga 2. Infrastruktur 2025 55
Bilaga 3. Samrådsredovisning 55

1. INLEDNING

1.1 SAMMANFATTNING

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

En god tillgång till kollektivtrafik är en grundläggande förutsättning för att fler ska välja att resa kollektivt. Med god tillgång avses både närhet till hållplatser och stationer samt ett trafikutbud som svarar mot invånarnas resbehov. En attraktiv och hållbar kollektivtrafik förutsätter därför en nära samverkan mellan samhällsplanering, bebyggelseutveckling, infrastrukturplanering och kollektivtrafikplanering. Framtagandet av kollektivtrafikplanen har skett i dialog med Hallands kommuner samt andra berörda aktörer, däribland Trafikverket och angränsande regioner.

Den halländska kollektivtrafiken har under en längre tid utvecklats genom nya linjer och ett ökat antal avgångar. Sedan 2014 har antalet tågavgångar på Västkustbanan ökat med cirka 20 avgångar per vardag och riktning. Under samma period har utbudet i stadsbusstrafiken ökat med drygt 40 procent, samtidigt som regionbusstrafiken har utvecklats genom förstärkningar i viktiga kollektivtrafikstråk och förbättrade anslutningar till järnvägen. Utvecklingen har bidragit till ökad tillgänglighet, stärkt arbetsmarknadsintegration och förbättrade förutsättningar för en hållbar regional utveckling. Mot denna bakgrund pekar kollektivtrafikplanen ut de trafikåtgärder som bedöms nödvändiga för att möta framtida resbehov och bidra till måluppfyllelse i enlighet med trafikförsörjningsprogrammets inriktning.

För verksamhetsåret 2027 omfattar planen föreslagna förändringar i trafikutbudet motsvarande drygt 14 miljoner kronor. Förslagen syftar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet, tillgänglighet och konkurrenskraft i linje med målen i trafikförsörjningsprogrammet. De ekonomiska förutsättningarna för genomförandet fastställs genom Regionfullmäktiges budgetbeslut i november 2026.

1.2 HUR KOLLEKTIVTRAFIKEN FUNGERAR I HALLAND

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

Lagen om kollektivtrafik ställer krav på att varje län ska upprätta ett regionalt trafikförsörjningsprogram, med tydliga bestämmelser om programmets innehåll. Programmet ska omfatta både en långsiktig strategisk inriktning och en mer detaljerad redogörelse för kollektivtrafikens omfattning på kortare sikt. Regionstyrelsen fullgör Region Hallands uppgifter som regional kollektivtrafikmyndighet och ansvarar för strategiska beslut inom kollektivtrafikområdet. Den operativa planeringen och driften hanteras av Driftnämnd Kollektivtrafik tillsammans med förvaltningen Hallandstrafiken. Hallandstrafiken fastställer årligen en kollektivtrafikplan som grundas på de strategiska val och prioriteringar som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

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

1.3 KOLLEKTIVTRAFIKENS STYRANDE DOKUMENT

REGIONAL UTVECKLINGSSTRATEGI 2035

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

STRATEGI FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT 2021 - 2028

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

REGIONALT TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM 2021 - 2025

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

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

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN

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 en utblick ytterligare fyra år framåt. Kollektivtrafikplanen tar avstamp i trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål att öka och göra resandet med kollektivtrafiken mer attraktivt. Framtagandet av kollektivtrafikplanen sker i dialog med framför allt de halländska kommunerna, men även med övriga relevanta aktörer såsom Trafikverket samt angränsande regioner och kommuner. En förutsättning för att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik är samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand.

Hallandstrafikens trafikplaneringsprocess utgår från Kollektivtrafikplanen och utgör den praktiska grunden för hur de strategiska valen omsätts i konkret trafik. Processen präglas av långa ledtider, vilket innebär att förändringar i trafikutbudet kräver god framförhållning. Den samlade planeringen sträcker sig över minst 1,5 år från det att arbetet initieras till dess att beslutade trafikförändringar kan realiseras. För tågtrafiken ansöker Hallandstrafiken om tåglägen hos Trafikverket redan i april inför det kommande tidtabellsskiftet i december. Även inom busstrafiken är planeringshorisonten lång, särskilt kopplad till fordonsinvesteringar och rekryteringsbehov. Dessa förutsättningar innebär att såväl strategiska som operativa beslut måste fattas i god tid för att säkerställa en robust och välfungerande trafik.



Regional utvecklingsstrategi | Strategi för hållbar tillväxt | Regionalt trafik-försörjningsprogram | Kollektivtrafikplan

Figur 1. Styrdokument Region Halland

2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 HALLAND VÄXER MITT I ETT VÄXANDE SYDVÄSTSVERIGE

Hallands tillväxt i en expansiv sydvästsvensk region innebär ökade krav på en välfungerande och hållbar kollektivtrafik. Kollektivtrafiken är en grundläggande förutsättning för jämlik tillgänglighet till arbete, studier, service och samhällsliv, oavsett bostadsort. En utvecklad kollektivtrafik och tillhörande infrastruktur som möter framtida resbehov är därför avgörande för regionens långsiktiga och hållbara utveckling.

Pendlingen mellan regioner och kommuner i och omkring Halland ökar, samtidigt som vägtrafiken står för den största delen av regionens koldioxidutsläpp. Genom att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och marknadsandel skapas förutsättningar för minskade klimatutsläpp, minskad trängsel samt en mer sammanhållen arbetsmarknad med ökad sysselsättning.

HALLAND VÄXER MEN I EN LÄGRE TAKT

Det totala antalet invånare i Halland förväntas öka med cirka 11 500 personer under perioden 2025–2040, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning om omkring 720 invånare. I förhållande till den historiska utvecklingen innebär detta en lägre tillväxttakt. Sett ur ett nationellt perspektiv bedöms dock Halland fortsatt behålla sin ställning som en tillväxtregion, särskilt mot bakgrund av att flera andra län förväntas uppvisa en stillastående eller minskande befolkning under samma period.

Om den förväntade befolkningstillväxten relateras till dagens sysselsättningsnivåer och pendlingsmönster bedöms detta innebära ett tillskott om knappt 4 900 nya arbetstillfällen i Halland samt cirka 2 400 nya pendlare fram till år 2040. Befolkningstillväxten förväntas även medföra ett behov av över 5 000 nya bostäder. Prognoserna ska inte ses som en exakt beskrivning av den framtida utvecklingen, men de ger en tydlig indikation på att utvecklingen i Halland har varit, är och bedöms fortsätta vara positiv. Även om tillväxttakten förväntas bli lägre än under tidigare perioder, väntas Halland fortsatt vara, i ett relativt perspektiv, en av de mest växande regionerna i landet.

ÖVERGRIPANDE BEFOLKNINGSUTVECKLING

Halland är med sina 345 074 invånare (december 2024) Sveriges sjunde största län. Sedan millennieskiftet har länets befolkning ökat med över 70 000 invånare, vilket motsvarar en ökning om 25 procent. Detta innebär att Halland är det fjärde snabbast växande länet i landet. Halmstad är länets största kommun med 106 084 invånare, följt av Kungsbacka med 85 792 invånare, Varberg med 69 070 invånare, Falkenberg med 47 337 invånare, Laholm med 26 595 invånare samt Hylte med 10 196 invånare. Till skillnad från många andra län i Sverige, som ofta präglas av en dominerande kommun i kombination med flera mindre, utmärker sig Halland genom att bestå av flera relativt jämnstora kommuner. Samtidigt är skillnaden mellan länets största och minsta kommun fortfarande betydande.

Samtliga kommuner i Halland, med undantag för Hylte, har haft en positiv befolkningstillväxt sedan millennieskiftet. Befolkningstillväxten har dock varit ojämnt fördelad mellan kommunerna. Den starkaste utvecklingen har skett i Kungsbacka kommun, där befolkningen har ökat med 32 procent. Därefter följer Varberg med en ökning om 31 procent, Halmstad med 25 procent, Falkenberg med 22 procent samt Laholm med 17 procent. Hylte kommun avviker från övriga genom att under samma period ha haft en befolkningsminskning på 3 procent.

EN BOENDEREGION MED STOR ARBETSKRAFTSRÖRLIGHET

Under 2000-talet har antalet kommunöverskridande arbetspendlare till eller från en halländsk kommun ökat från cirka 43 000 personer till omkring 73 500 personer dagligen, vilket motsvarar en genomsnittlig årlig ökning om drygt 1 300 personer. Den inomregionala pendlingen har under perioden mer än fördubblats, medan den utomregionala pendlingen har ökat med över 60 procent. Av de sysselsatta som är bosatta i Hallands län pendlar 33 procent över en kommungräns, medan 22 procent pendlar över en länsgräns. Ur ett regionalt perspektiv utgör Halland i hög grad en boenderegion, vilket innebär att antalet utpendlare till andra regioner avsevärt överstiger antalet inpendlare från andra regioner. Under 2023 arbetspendlade knappt 16 700 personer dagligen till Halland, samtidigt som över 39 000 personer pendlade ut från länet, vilket resulterade i ett negativt arbetspendlingsnetto om drygt 22 000 personer per dag.

Vid utgången av 2023 var cirka 56 800 dagliga arbetspendlare bosatta i Hallands län. Av dessa pendlade hälften till en kommun i Västra Götalands län och närmare en tredjedel till en annan kommun inom Halland. Under samma år arbetspendlade över 16 700 personer dagligen från kommuner i län utanför Halland till en kommun i Hallands län. Sammantaget uppgår därmed antalet arbetspendlare som pendlar inom, till eller från länet till drygt 73 500 personer dagligen. Mot bakgrund av rådande pendlingsmönster kan Hallands kommuner, i förenklad form, indelas i två arbetsmarknadsregioner. Halmstad, Laholm och Hylte ingår i Halmstads arbetsmarknadsregion, medan Falkenberg, Varberg och Kungsbacka tillhör en gemensam arbetsmarknadsregion med Göteborgs och Mölndals kommuner. Utvecklingen har varit positiv i båda arbetsmarknadsregionerna, men är starkare i norra Halland, särskilt avseende jobbtillväxt, befolkningsutveckling och produktivitetsutveckling.

Kommun	Inpendlare	Utpendlare	Pendlingsnetto
Kungsbacka	8 568	24 843	-16 275
Varberg	6 471	9 137	-2 666
Falkenberg	4 751	6 607	-1 856
Halmstad	10 925	8 648	2 277
Laholm	2 329	5 965	-3 636
Hylte	1 386	1 621	-235
Halland	16 693	39 084	-22 391

Figur 2. Pendling över kommun- och länsgräns 2023. Källa: SCB

HALLAND ÄR LITET OCH TÄTBEFOLKAT

Halland är Sveriges fjärde minsta län till ytan och det sjunde mest befolkade. De relativt korta avstånden mellan länets olika delar bidrar till god tillgänglighet och starka funktionella samband, där städernas större arbetsmarknader samspelar med mindre orter och den halländska landsbygden. I takt med fortsatt utveckling av transportsystemen och ökad digitalisering förväntas flerkärnighetens effekter förstärkas ytterligare i Halland och dess omland.

Länet är tätbefolkat med en befolkningstäthet på 63,3 invånare per kvadratkilometer, vilket endast överträffas av de tre storstadsregionerna. Befolkningstätheten är högst längs kusten, där en stor andel av befolkningen är bosatt. Totalt bor 86 procent av invånarna i tätorter, vilket är en hög andel i nationell jämförelse. Tätortsgraden varierar mellan kommunerna och är som högst i Halmstads kommun, där 93 procent av invånarna bor i tätort, och som lägst i Hylte kommun, där drygt två tredjedelar av befolkningen är bosatt i tätort. Samtidigt är befolkningstätheten i länets tätorter relativt låg jämfört med andra snabbväxande regioner och riksgenomsnittet. När städer

och tätorter växer genom utbredning ökar avstånden mellan olika målpunkter, vilket riskerar att leda till ett ökat bilberoende och försvårar förutsättningarna för en tillgänglig och ändamålsenlig kollektivtrafik.

TURISMEN BIDRAR TILL HALLANDS UTVECKLING

Turismen utgör en viktig del av Hallands utveckling och bidrar till en tydlig säsongsvariation i befolkningen, med en markant ökning under sommarmånaderna. Regionen har ett stort antal sommarbostäder och omkring tre miljoner övernattningar per år, där den inhemska turismen dominerar. Som en följd ökar befolkningen betydligt under högsäsong, vilket ställer krav på tillgänglighet och service.

Kollektivtrafiken har en central roll i att möjliggöra besökarnas resor till stränder, naturmiljöer samt handel och evenemang. Genom årliga tidtabellsskiften anpassas trafikutbudet efter förändrade resbehov, särskilt under sommaren. I Halland innebär detta generellt en minskning av regionbusstrafiken till följd av minskat arbets- och skolresande, samtidigt som stadsbusstrafiken förstärks för att möta det ökade fritidsresandet.

UTSLÄPPEN FRÅN TRANSPORTSEKTORN ÄR HÖGA

Transportsektorn är den största källan till klimatutsläpp i Halland och står för 45 procent av länets territoriella utsläpp av växthusgaser, vilket är den sjätte högsta andelen i landet. Sedan 2010 har de transportrelaterade utsläppen minskat med 32 procent. Enligt Sveriges klimatpolitiska ramverk ska utsläppen minska med minst 70 procent till år 2030. Med nuvarande minskningstakt beräknas minskningen i Halland endast uppgå till 45 procent till 2030, vilket innebär att en genomsnittlig årlig utsläppsminskning om 11 procent krävs under återstående period för att målet ska nås.

Transportsektorn svarar för cirka 66 procent av Hallands koldioxidutsläpp, varav personbilstransporter utgör omkring två tredjedelar. För att nå de nationella klimatmålen till 2030 behöver transportsektorns koldioxidutsläpp halveras, vilket inte bedöms ske med nuvarande utveckling. Samtidigt förväntas befolkningen i Halland öka, liksom pendlingen och antalet fritidsresor, vilket ställer ökade krav på utsläppsminskningar. De utsläppsreduktioner som hittills uppnåtts beror inte på minskad trafikvolym, utan på ett ökat kollektivresande samt mer energieffektiva transporter för både person- och godstrafik.

MÖJLIGHET TILL DISTANSARBETE PÅVERKAR RESBEHOVEN

Under covid-19-pandemin ökade arbete hemifrån kraftigt, vilket ledde till minskat resande för delar av den arbetande befolkningen. Erfarenheterna från pandemin visade att distans- och hybridarbete kan bidra till färre arbetsresor, framför allt genom minskad pendling. Efter pandemin har dessa arbetssätt delvis blivit kvar, vilket påverkar efterfrågan på resor i kollektivtrafiken, särskilt under högtrafik.

Möjligheten att arbeta hemifrån varierar mellan olika branscher och yrkesgrupper. Betydligt större förutsättningar finns inom exempelvis offentlig förvaltning och företagstjänster, medan möjligheterna är begränsade inom hotell- och restaurangverksamhet samt andra yrken där fysisk närvaro utgör en central del av arbetsuppgifterna. Under pandemin arbetade kvinnor något oftare hemifrån än män, vilket i hög grad kan förklaras av skillnader i yrkes- och branschstruktur. Sammantaget innebär detta att distansarbete påverkar resmönster och resbehov över tid, samtidigt som kollektivtrafiken fortsatt spelar en viktig roll för arbets-, studie- och fritidsresor i länet.

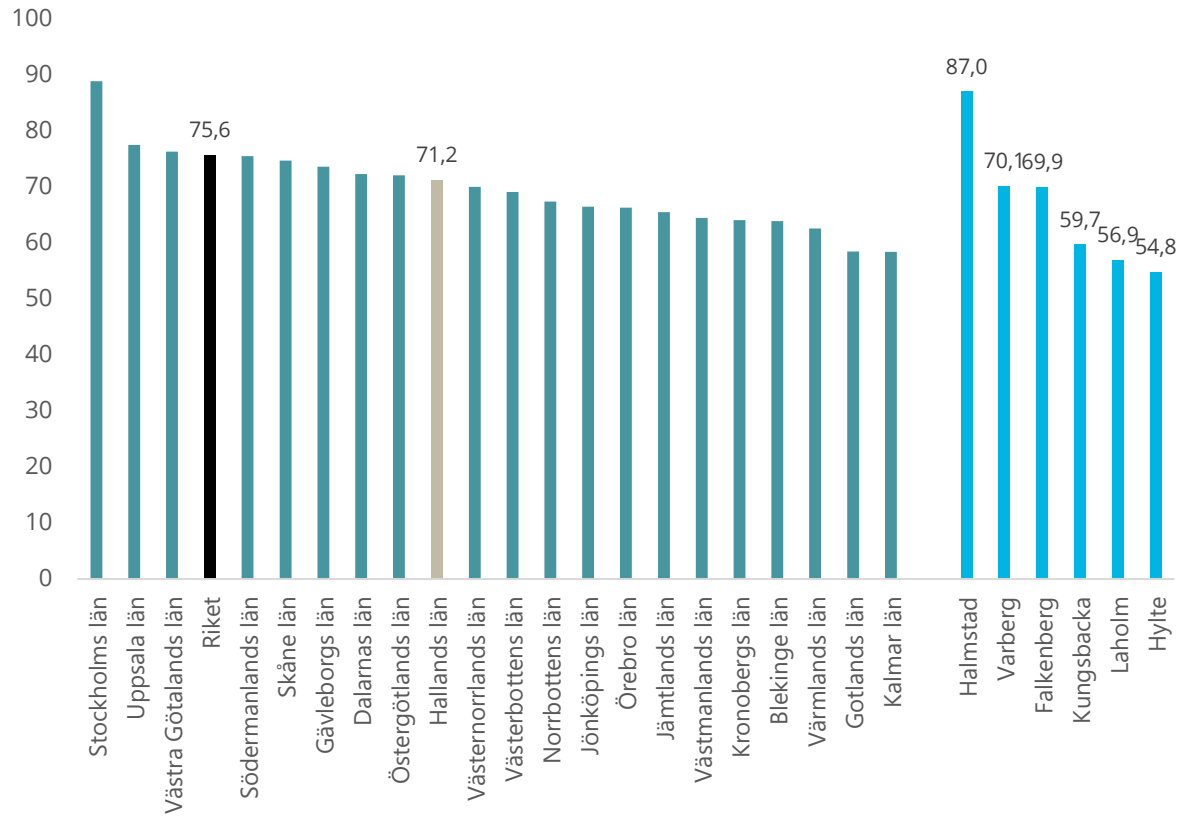
2.2 HALLÄNNINGARNAS TILLGÅNG TILL KOLLEKTIVTRAFIK

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

BOENDE I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

I Halland bor 71,2 procent av befolkningen, motsvarande 244 813 personer, i närhet av kollektivtrafiken. På kommunal nivå varierar detta avsevärt. I Halmstad bor närmare 87 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafiken, medan andelen i Kungsbacka endast uppgår till 60 procent. Den lägsta andelen återfinns i Laholm med 57 procent och i Hylte med 55 procent.

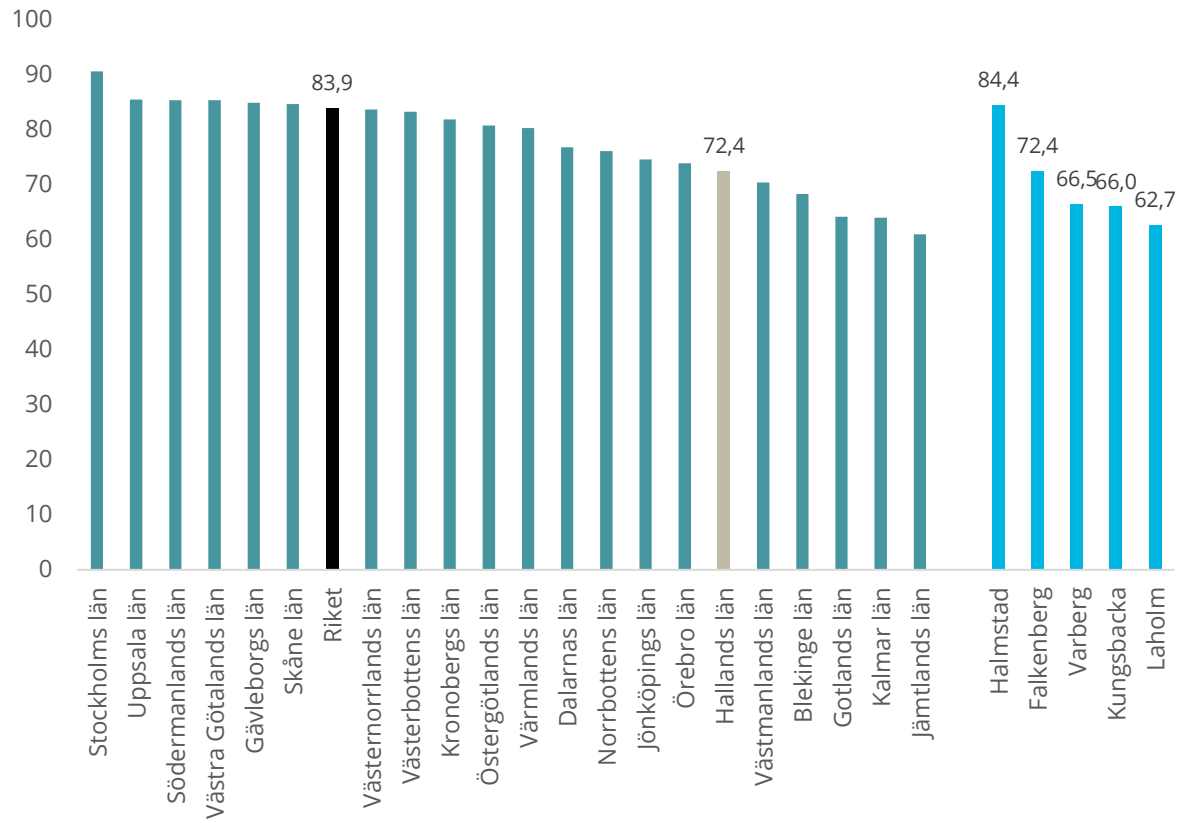
I länets tätorter bor 80,5 procent av invånarna i närhet av kollektivtrafiken, vilket är den nionde lägsta nivån i landet. Den jämförelsevis låga placeringen när det gäller kollektivtrafiktillgång i tätort kan sannolikt hänföras till låg befolkningstäthet i länets tätorter samt att en relativt liten andel av befolkningen bor i en större stad, även om de bor i en tätort.



Figur 3. Andel av befolkningen boende i närhet (400 m) av kollektivtrafikstation (2023). Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB

NYBYGGNATIONER I KOLLEKTIVTRAFIKNÄRA LÄGE

Genom att bygga bostäder i kollektivtrafiknära lägen ökar tillgången till kollektivtrafik. I Halland har närmare 72 procent av nybyggnationerna under perioden 2014–2023 byggts i sådana lägen. På kommunal nivå varierar detta avsevärt. I Halmstad har mer än fyra av fem nybyggnationer tillkommit i kollektivtrafiknära lägen. I Falkenberg uppgår andelen till drygt 72 procent, i Varberg till nästan 67 procent, i Kungsbacka till knappt 66 procent och i Laholm till knappt 63 procent. Hylte kommun finns inte med i redovisningen på grund av för få byggnationer under den aktuella perioden.



Figur 4. Andel av nytillkomna bostäder i kollektivtrafiknära läge, totalt 2014 – 2023. Endast hållplatser med regelbundna avgångar inkluderas. Källa: SCB

2.3 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR – KOLLEKTIVTRAFIKPLANER 2015 - 2026

2015
- Nytt stadsbusslinjenät Kungsbacka
- Förtätning av regionbusstråk

2016
- Ny Pågatågstrafik Halmstad-Helsingborg
- Nytt stadsbusslinjenät Varberg

2017
- Start av Västtåg Varberg - Göteborg, dubbeltur morgon/eftermiddag vardagar
- Utökad trafik Västtåg Varberg-Borås
- Utökad stadsbusstrafik Halmstad

2018
- Start av testperiod HNJ (3-årigt testprojekt)
- Utökning av Västtåg Varberg - Göteborg, ny dubbeltur morgon/eftermiddag vardagar
- Utökad trafik Västtåg Kungbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Justerat stadsbusslinjenät Halmstad i samband med färdigställandet av etapp 2 Resecentrum

2019
- Utökning av Västtåg Varberg - Göteborg, två nya dubbelturer vardagar
- Utökad trafik Västtåg Kungbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Fler helgturer på HNJ-banan (3-årigt testprojekt)

2020
- Ny stadsbusstrafik i Laholm
- Utökad stadsbusstrafik Falkenberg, linje 10. Utökad regionbusstrafik Falkenberg, till och från Ullared
- Utökad trafik Västtåg Kungsbacka-Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Justerad stadsbusstrafik Halmstad, linje 10 och 50

2021
- Förlängning av testperiod HNJ, inkluderat busslinje 417 Hylte - Landeryd
- Utökad stadsbusstrafik Halmstad, linje 62 Söder

2022
- Justerad stoppbild Öresundståg där Danmarkstågen gör uppehåll i Åsa under lördagar och söndagar. Objektet förutsatte att inga restider förlängdes till/från stationer söder om Varberg.
- Testperiod HNJ avslutas, justerat antal avgångar vardagar och helg

2023
- Utökad regionbusstrafik. Linje 225 Laholm, ny linje 430 Torup - Hyltebruk. Direktturer Harplinge - Halmstad, linje 350 via Heberg, linje 509 till Eftra. Fler turer med linjerna 661 och 664 till Kungsäter. Linje 741 inom Tölö Ängar.
- Markarydsbussen, busstrafik Halmstad - Knäred - Markaryd

2024
- Fler avgångar Öresundståg kväll- natt och helg. Utökning med tre avgångar med Västtåg Varberg - Göteborg per vardag och riktning. Västtåg Varberg - Borås, en avgång per vardag och riktning söndag - fredag.
- Utökade öppettider och förstärkt utbud i kollektivtrafikstråken. Utökning linje 509 Falkenberg.
- Utökad stadsbusstrafik. Kungsbacka - trafikering av Björkris och badhuset, Varberg - linjedragning Träslövsläge, Halmstad - justerad linje 2.

2025
- Utökad trafik Västtåg Kungsbacka - Göteborg (Kungsbackapendeln)
- Utvecklad Närtrafik 2.0 (beslutad, implementering framflyttad till 2026)
- Justerad regionbusstrafik Varberg, linjerna 660 och 661

2026
- Utökad trafik Västtåg Varberg - Göteborg, fler avgångar vardagar och helger. Ny avgång Öresundståg, vardagar.
- Utökad regionbusstrafik. Fortsättning av Markarydsbussen, utökning linje X3 Särö/Kullavik - Göteborg, utökat antal fordon södra Halland.
- Utökad stadsbusstrafik. Justerad anpassning tåg- och bussar i Varberg, utökat antal fordon i södra Halland.

Figur 5. Exempel, genomförda trafikförändringar 2015 - 2026

3. MÅL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

3.1 ÖVERGRIPANDE MÅL

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

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

3.1.2 UPPFÖLJNING OCH INDIKATORER

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

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

Trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna baserat på det totala utbudet av den allmänna kollektivtrafiken i Halland sett över en längre tidsperiod	Biljettintäkter och trafikkostnader	Hallandstrafikens ekonomiska redovisning
Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfriabränslen	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 ikollektivtrafikstråk	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Högst 0,8 som restidskvot för tåg	Restidskvoter	Kollektivtrafikplan
Resandeökning delmål	Resandestatistik per linje och totalt	Kollektivtrafikplan
Nöjd kund	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan
Nöjd invånare	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

Figur 6. Uppföljning och indikatorer, regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 – 2025

3.2 ÖVERGRIPANDE MÅLUPPFYLLNAD

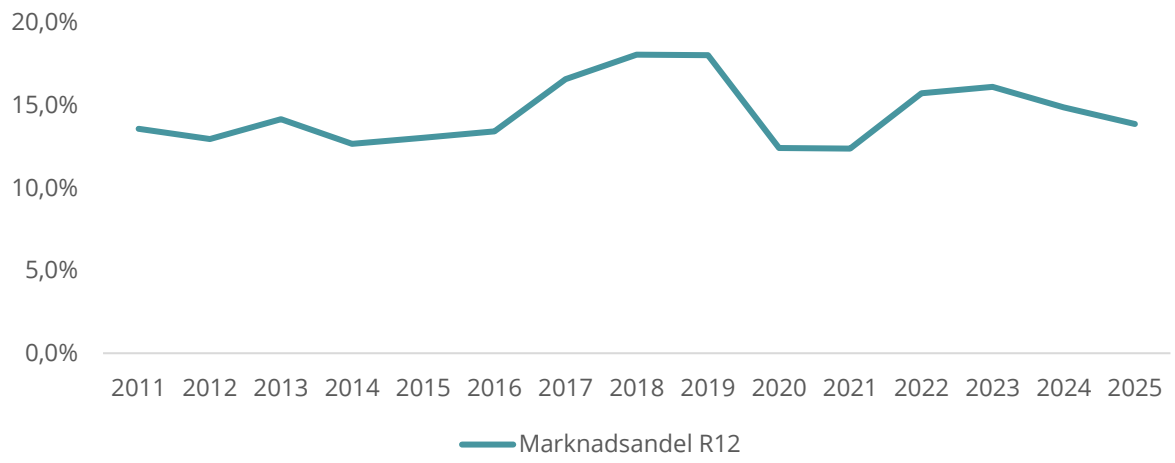
Kollektivtrafiken har under 2025 haft ett år med infrastruktursatsningar som realiserats men som under perioder skapat försvårad framkomlighet. Detta har påverkat både resandet och nöjdheten bland våra resenärer.

Nyckeltal	2019 utfall	2020 utfall	2021 utfall	2022 utfall	2023 utfall	2024 utfall	2025 utfall	*2030 mål*
Marknadsandel (%)	18,1	12,4	12,4	15,8	16,2	14,9	13,9	*30,0*
Antal resor (milj)	20,0	12,1	11,2	18,1	18,7	19,0	19,4	*39,0*
Nöjdhet (%)								
• Kund	59,6	61,5	55,0	59,5	62,4	60,2	60,6	*80,0*
• Allmänhet	51,5	53,5	48,9	51,0	54,1	53,7	53,4	*70,0*
• Senaste resan	80,5	78,8	78,2	79,2	80,5	76,0	75,5	*90,0*
Självfinansieringsgrad (%)	55,9	33,4	37,4	52,9	51,9	53,6	51,4	*60,0*
Fossilfria bränslen (%)* *exklusive Krösatåg	99,6	99,8	100	100	100	100	100	*100*

Figur 7. Nyckeltal övergripande måluppfyllnad, utfall 2019 – 2025

3.2.1 MARKNADSANDEL

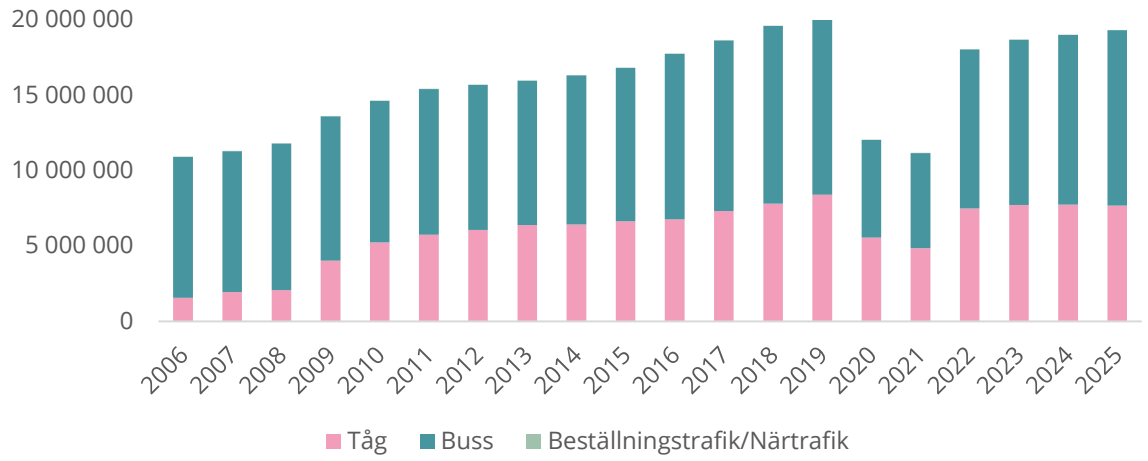
Marknadsandelen, det vill säga andelen motoriserade resor som genomförs med kollektivtrafiken, minskade jämfört med 2024 och uppgick 2025 till 13,9 procent. Utfallet speglar ett förändrat konkurrensläge där bilresandet stärkts, bland annat genom sjunkande bränslekostnader, samtidigt som biljettpriserna i kollektivtrafiken ökat. Avstängningar på Västkustbanan under året, kopplade till arbetet med Varbergstunneln, har bidragit till att resenärer ändrat sina resvanor eller avstått från att resa under perioder med försvårad framkomlighet i kollektivtrafiken.



Figur 8. Kollektivtrafikens marknadsandel i Halland, 2011 - 2025

3.2.2 RESANDE

Det totala resandet har ökat och uppgår 2025 till 19,4 miljoner resor, vilket motsvarar en ökning med 1,7 procent jämfört med 2024. Den positiva utvecklingen drivs främst av bussresandet, som ökat, medan tåg haft en planare utveckling. Resandets fördelning var 60,2 procent buss, 39,7 procent tåg och mindre än 0,1 procent anropsstyrd trafik, vilket visar på en ökande andel bussresor jämfört med 2024.

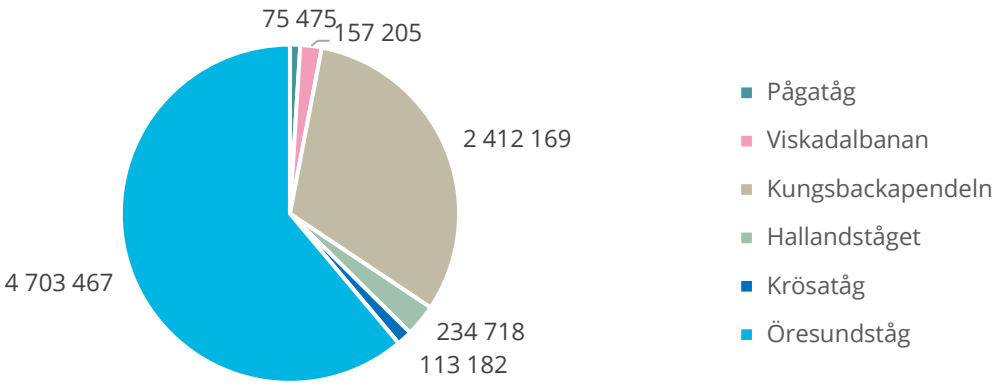


Figur 9. Antal resor per år och trafikslag

TÅGTRAFIK

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

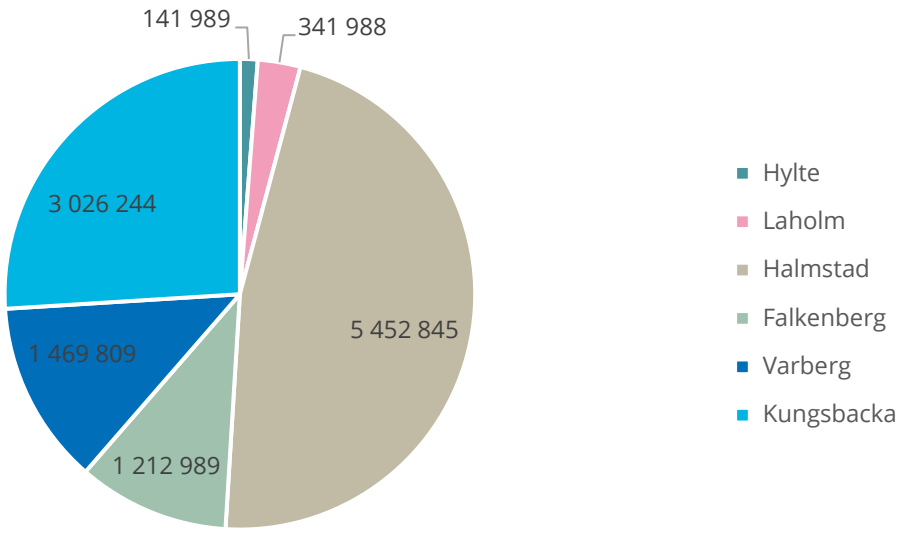
Under 2025 nådde tågtrafiken 7,7 miljoner tågresor, vilket är en minskning med 0,8 procent jämfört med 2024. Av dessa resor stod Öresundståg för 4,7 miljoner, vilket är 0,5 procent lägre än 2024.



Figur 10. Fördelning av resor med tågtrafik, 2025

BUSSTRAFIK

Busstrafiken i Halland utförs av flera anlitade trafikföretag, där bussföretaget Nobina ansvarar för huvuddelen av resorna. Under 2025 uppgick resandet med busstrafik i Halland till 11,6 miljoner resor, vilket är en ökning med 3,3 procent jämfört med 2024. Av dessa 11,6 miljoner resor tillskrivs 5,1 miljoner resor regionbussar och 6,5 miljoner stadstrafik. Resandemängden varierar mellan kommunerna, där Halmstad står för en stor del av den totala busstrafiken



Figur 11. Resor med busstrafik, fördelat per kommun 2025

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

	Hylte	Laholm	Halmstad	Falkenberg	Varberg	Kungsbacka
Regionbuss	141 989	228 819	1 074 270	592 309	694 943	2 408 863
Stadsbuss	-	113 169	4 378 575	620 680	774 866	617 381
Summa	141 989	341 988	5 452 845	1 212 989	1 469 809	3 026 244

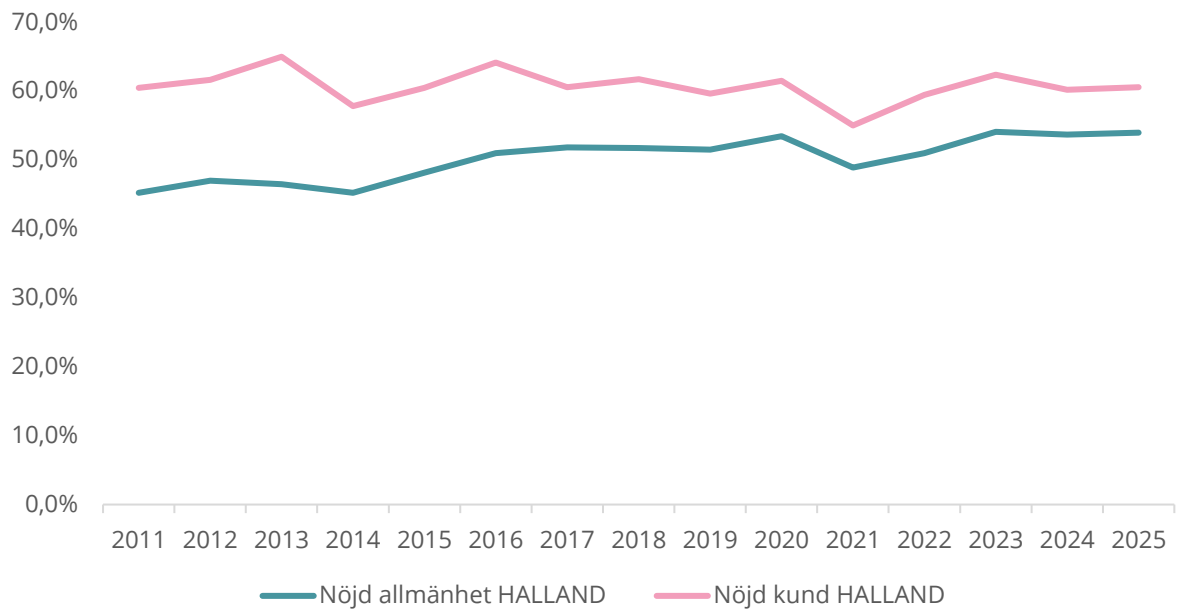
Figur 12. Busstrafik, region- och stadsbusstrafik fördelat per kommun, 2025

3.2.3 NÖJDHET

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

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

Under 2025 uppger 60,6 procent av kunderna att de är nöjda med Hallandstrafiken, medan motsvarande andel i allmänheten uppgår till 54,0 procent. Samtidigt är 75,4 procent av hallänningarna nöjda med sin senaste resa. Utfallet påverkas av prishöjningar, vilket har haft negativ effekt på den samlade bilden av verksamheten.



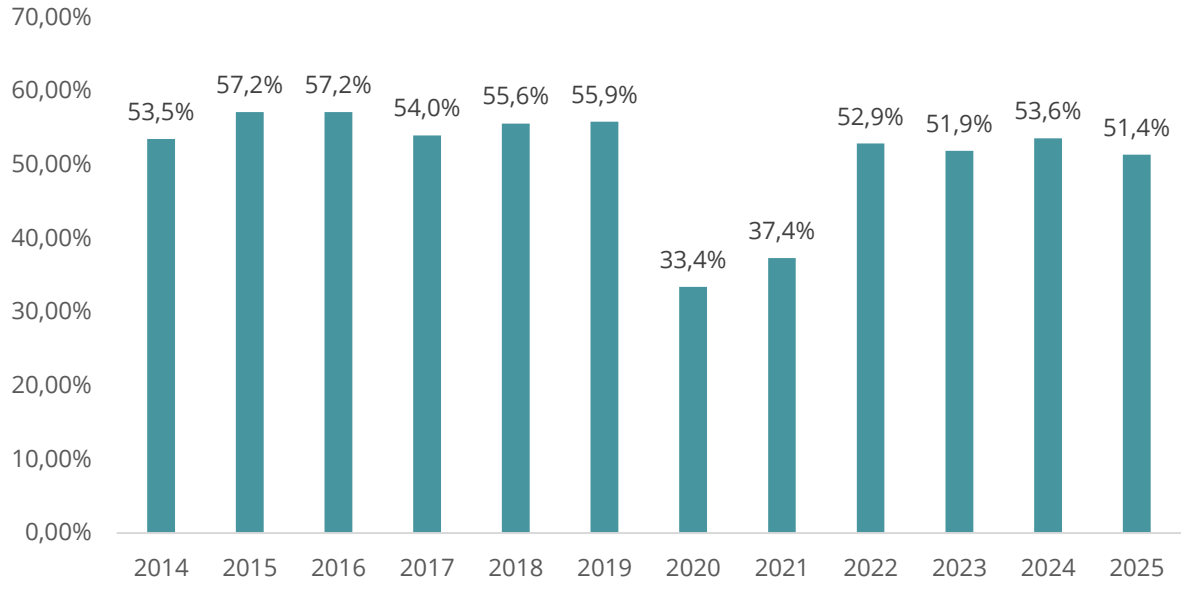
Figur 13. Nöjdhet kund och allmänhet, 2011 - 2025

3.2.4 SJÄLVFINANSIERINGSGRAD

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

Trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna, självfinansieringsgraden, har under många år varit god i Halland och uppgick till 51,4 procent för 2025. Påverkande faktorer är ökade kostnader för ersättningstrafik i samband med avstängningar orsakade av arbetet med Varbergstunneln tillsammans med minskade biljettintäkter.

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



Figur 14. Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad, 2014 - 2025

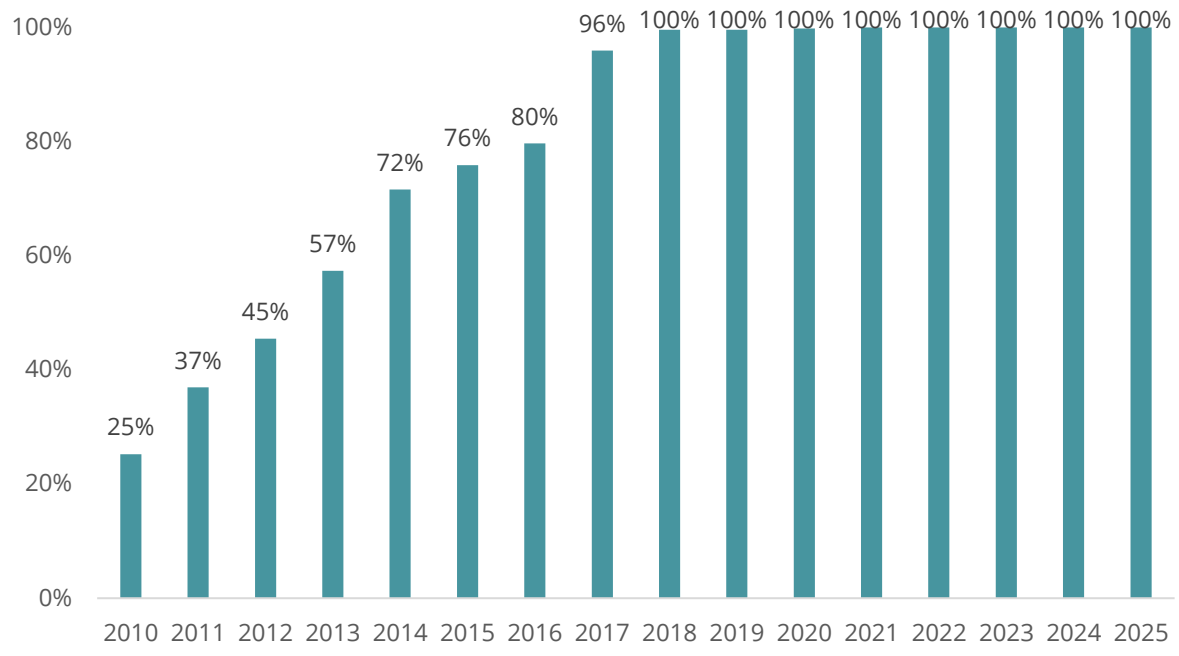
3.2.5 MILJÖ

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

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

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

Figur 15. Mål och indikatorer för uppföljning



Figur 16. Andel körda kilometer med fossilfria bränslen inom stad- och regionbusstrafik, 2010 – 2025

3.2.6 ÖVRIGT

RESTIDSKVOT

Restidskvoten beskriver förhållandet mellan restid med kollektivtrafik och restid med bil. Ett lågt värde innebär att kollektivtrafiken är konkurrenskraftig, vilket är avgörande för resenärers val av färdmedel och kollektivtrafikens attraktivitet. Restidskvot baseras på strategiskt utvalda reserelationer med buss och tågtrafik inom Halland. Mål för tåg är 0,8 och mål för buss är 1,5.

Kommun	Relation		Trafikslag	Restidskvot
Hylte	Torup Station	Smålandstenar Statior	Tåg	1,0
	Torup Station	Halmstad C	Tåg	1,3
	Hyltebruk	Halmstad RC	Buss	1,5
	Unnaryd	Hyltebruk	Buss	1,4
	Kinnared	Hyltebruk	Buss	1,5
Laholm	Laholm BSTN	Ängelholm	Buss + Tåg	1,0
	Laholm BSTN	Halmstad C	Buss + Tåg	1,2
	Laholm BSTN	Markaryd	Buss	1,5
	Laholm BSTN	Laholm station	Buss	1,7
	Mellbystrand	Laholm BSTN	Buss	1,8
	Mellbystrand	Båstad station	Buss	2,2
	Veinge	Halmstad RC	Buss	1,4
	Våxtorp	Laholm BSTN	Buss	2,8
	Knäred	Laholm BSTN	Buss	1,4
Halmstad	Halmstad C	Helsingborg C	Tåg	0,8
	Halmstad C	Varberg stn	Tåg	0,6
	Halmstad C	Värnamo	Tåg	1,1
	Getinge	Halmstad RC	Buss	1,9
	Oskarström	Halmstad RC	Buss	1,8
	Haverdal	Halmstad RC	Buss	1,7
	Trönninge	Halmstad RC	Buss	1,2
	Norra andersberg	Stora torg	Buss	1,3
	Fyllinge	Stora torg	Buss	1,9
	Karlstorp	Stora torg	Buss	1,5
	Sjukhuset	Stora torg	Buss	0,7
	Vallås centrum	Stora torg	Buss	1,5
Falkenberg	Falkenberg stn	Halmstad C	Tåg	0,6
	Falkenberg stn	Kungsbacka station	Tåg	0,6
	Falkenberg stn	Mölndal	Tåg	0,7
	Skrea stationsväg	Falkenberg stn	Buss	4,1
	Glommen	Falkenberg stn	Buss	2,1
Varberg	Varberg stn	Göteborg C	Tåg	0,7
	Varberg stn	Borås	Tåg	1,0
	Varberg stn	Halmstad C	Tåg	0,6
	Trönninge	Varberg stn	Buss	2,0
	Varberg sjukhus	Varberg stn	Buss	3,5
Kungsbacka	Kungsbacka stn	Göteborg C	Tåg	0,9
	Kungsbacka stn	Varberg stn	Tåg	0,5
	Kungsbacka stn	Halmstad C	Tåg	0,7
	Åsa station	Göteborg C	Tåg	0,8
	Onsala kyrka	Kungsbacka stn	Buss	1,2

Figur 16. Restidskvot för respektive kommun, buss och tåg 2025

4. VERKSAMHETSUTVECKLING - VAD VI PLANERAR ATT GÖRA 2027–2031

4.1 MOBILITETSÅTGÄRDER

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

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

PROVA-PÅ KAMPANJER

Under senaste åren har Hallandstrafiken valt att fokusera på Prova-på-kampanjer riktade till företag, kommuner och deras anställda. Detta fokus kommer att fortsätta framgent. Tydliga riktlinjer har utarbetats för att fastställa de kriterier som måste uppfyllas för att en Prova-på-kampanj ska vara aktuell. I huvudsak handlar kriterierna om att resenärer som får möjlighet att nyttja Prova-på erbjudandet ska vara resenärer som i dagsläget inte pendlar med kollektivtrafiken. Syftet är att resenärerna ska få Prova-på och förhoppningsvis bli en kollektivtrafikpendlare.

Kriterier för Prova-på kampanjer har även tagits fram för att säkerställa att alla företag behandlas lika och att inget specifikt företag eller kommun premieras. Insatserna kommer att följas upp och utvärderas för att möjliggöra vidare utveckling.

ERBJUDANDE NYINFLYTTAD

Hallandstrafiken ser en potential i att erbjuda nyinflyttade möjligheten att prova kollektivtrafiken. Som nyinflyttad till Halland, eller en ny kommun, befinner man sig i ett förändringsfönster där man är mer öppen för nya sätt att göra saker och därmed mer mottaglig för olika mobilitetsåtgärder. Under 2025 och 2026 påbörjades ett arbete med att göra utskick till nyinflyttade inom och till regionen. Om detta initiativ faller väl ut, kommer det att fortsätta även under 2027.

FÖRETAGSFÖRSÄLJNING

Hallandstrafiken erbjuder idag olika företagslösningar som företag och kommuner kan erbjuda sina anställda för att främja kollektivt resande, både i tjänsten och till arbetet. Befintliga kunder kommer att fortsätta bearbetas för att öka det kollektiva resandet inom företagen. Nya företag och kommuner kommer att kontaktas för att erbjudas olika lösningar, såsom prova-på-kampanjer. En ny företagsportal lanserades i början år 2026 för att underlätta för företagen att administrera sina biljetter. Företag, organisationer och kommuner som är intresserade av att samarbeta med Hallandstrafiken kring Prova-på kampanjer, eller vill ta del av informationsmaterial eller liknande uppmanas kontakta Hallandstrafiken för vidare samarbete.

TILLGÄNGLIGGÖRA OCH SYNLIGGÖRA KOLLEKTIVTRAFIKEN

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

Under 2027 kommer Hallandstrafiken att satsa på att synas mer både i skrift och fysiskt. Hallandstrafiken tror på fysiska möten där möjligheter finns att visa upp sig samt samtala med kunder. Det kan handla om deltagande på event, mässor eller utställningar. Hallandstrafiken har också för avsikt att samarbeta än mer med företag och kommuner för att öka det kollektiva resandet – för detta har Hallandstrafikens Samarbetspolicy tagits fram.

ENKLA BILJETTKÖP

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

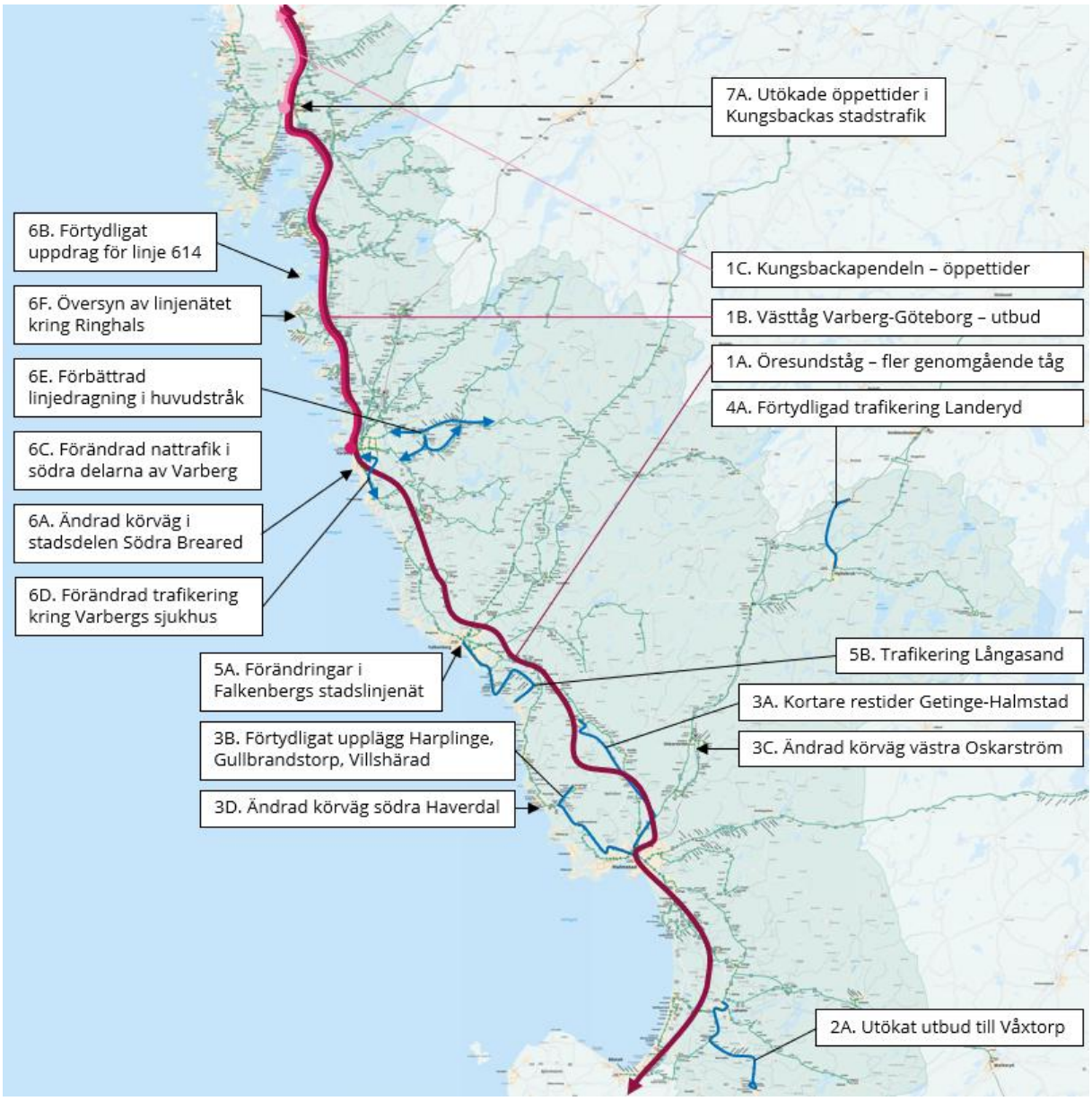
Resandet mellan regioner i södra Sverige ska ske sömlöst, och därför erbjuder Hallandstrafiken möjligheten att köpa biljetter till angränsande regioner och Danmark (sydtaxan). Syftet är att bidra till samhällsutvecklingen. Utgångspunkten är den framtagna branschgemensamma standarden BoB, som står för nationell biljett- och betalstandard och har utvecklats gemensamt av branschen och förvaltas av Samtrafiken. I Hallandstrafikens app kan kunden numera köpa biljett för resa inom hela södra Sverige samt Köpenhamn, det ger kunden möjligheter och skapar enkelhet på ett sätt som Hallandstrafiken vill premiera vidare.

4.2 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2027

När denna plan skickas ut på remiss är de ekonomiska förutsättningarna för 2027 ännu inte fastställda. Remissversionen av kollektivtrafikplanen beskriver en önskvärd utvecklingsinriktning och inkluderar justeringar i trafikutbudet motsvarande drygt 14 miljoner kronor. Med utgångspunkt i den budgetram som beslutats av Regionfullmäktige, och efter beaktande av inkomna synpunkter från kommunerna, fastställer därefter Driftnämnd Kollektivtrafik den slutliga kollektivtrafikplanen. Om de ekonomiska förutsättningarna inte möjliggör genomförandet av samtliga föreslagna trafikobjekt för verksamhetsåret 2027 kommer prioriteringar att behöva göras. Utgångspunkten för dessa prioriteringar är att Västkustbanan utgör det högst prioriterade kollektivtrafikstråket, då den knyter samman Halland med omvärlden.

Tabell 1. Trafikförändringar 2027

Trafikobjekt		Beskrivning	Linje
1	Tågtrafik	1A. Öresundståg – fler genomgående tåg 1B. Västtåg Varberg-Göteborg – ökat utbud 1C. Kungsbackapendeln – utökade öppettider	
2	Laholms kommun	2A. Utökat utbud till Våxtorp	227
3	Halmstads kommun	3A. Kortare restider Getinge-Halmstad 3B. Förtydligat upplägg Harplinge, Gullbrandstorp, Villshärad 3C. Ändrad körväg i västra Oskarström 3D. Ändrad körväg i södra Haverdal	Ny linje 300 331, 350 & 1 340 350
4	Hylte kommun	4A. Förtydligat trafikeringsupplägg Landeryd	847
5	Falkenbergs kommun	5A. Förändringar i Falkenbergs stadslinjenät 5B. Trafikering Långasand	2, 11, 13 & 14 509
6	Varbergs kommun	6A. Ändrad körväg i stadsdelen Södra Breared 6B. Förtydligat uppdrag för linje 614 6C. Förändrad nattrafik i södra delarna av Varbergs kommun 6D. Förändrad trafikering kring Varbergs sjukhus 6E. Förbättrad linjedragning i huvudstråk 6F. Översyn av linjenätet kring Ringhals	16 614 651, 652 & 666 652 & 653 651 & 661 690–697
7	Kungsbacka kommun	7A. Utökade öppettider i Kungsbackas stadstrafik	1–5



Figur 17. Trafikförändringar 2027, förenklad översiktsbild

4.2.1 OBJEKT 1 – TÅGTRAFIK

1A. ÖRESUNDSTÅG – FLER GENOMGÅENDE TÅG

BAKGRUND

I Halland utgör Västkustbanan stommen i kollektivtrafiken och spelar en avgörande roll för länets utveckling, både för arbets- och studiependling, men även för fritidsresor. Resandet med Öresundstågen står för nästan 25 procent av det totala antalet resor inom Hallandstrafikens verksamhet, med en hög efterfrågan på tågresor både inom länet och över länsgränserna.

SYFTE

Syftet med objektet är att möta det ökade resbehovet längs Västkustbanan och erbjuda snabbare och enklare resor till och från Skåne.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Ett antal turer som tidigare har börjat/slutat i Halmstad förlängs söderut, till Malmö eller Köpenhamn. Samtidigt tas trafikering med Pågatåg bort på sträckan Helsingborg-Halmstad, då dessa turer ersätts med de genomgående Öresundstågen.

På så sätt prioriteras snabba resor med storregiontåg, framför resor med lokaltåg. För resor mellan de större orterna minskar behovet av byte. För resor till eller från de mindre orter som trafikeras av lokaltåg men inte storregiontåg, kan däremot behovet av byte öka.

ÖVRIGT – SÄRSKILT OM STOPPBILD ÅSA STATION

Åsa station togs i drift i december 2013 och resandet har sedan starten utvecklats positivt. Under 2025 genomfördes i Åsa 1125 på- och avstigningar per vardag. Inledningsvis stannade endast de Öresundståg med slutdestination Halmstad vid Åsa station. Under mitten av 2010-talet uppstod betydande trängsel ombord på Öresundstågen, särskilt i norra Halland. Mot bakgrund av detta etablerade Hallandstrafiken, i samverkan med Västtrafik, en ny regiontågslinje på sträckan Varberg–Göteborg (Hallandståg), med trafikstart 2017.

Mellan Göteborg och Malmö finns 34 tågstationer varav de storregionala Öresundstågen stannar på 12 av dessa. När Västlänken tas i drift kommer de storregionala Öresundstågen inte längre att stanna vid Åsa station. Dessa avgångar ersätts då av regiontåg i form av Västtåg på sträckan Varberg–Göteborg, ett tågsystem som ska trafikera genom Västlänken samt inkludera tågstopp vid Åsa station och ny planerad tågstation i Värö.

Under den period som kvarstår fram till att den planerade järnvägsinfrastrukturen har färdigställts – där Västlänken utgör en särskilt viktig komponent – är inriktningen att Åsa station ska trafikeras med minst två avgångar per timme och riktning under högtrafik på vardagar. Dessa avgångar kan utgöras av regiontåg (Västtåg Varberg–Göteborg) eller av storregionala tåg (Öresundståg). Inom Tågplan 2027 föreslås de Öresundståg som tidigare haft slutdestination Halmstad att förlängas söderut till Malmö/Köpenhamn med konsekvens att dessa avgångar, enligt gällande riktlinjer och principer för tågtrafikens utveckling, Ej ska göra uppehåll i Åsa.

Efterfrågan på tågtrafik mellan Halland och Göteborgsregionen överstiger för närvarande den kapacitet som järnvägsinfrastrukturen kan tillgodose. Förslaget att ändra stoppbilden för Öresundstågen till och från Malmö/Köpenhamn tydliggör behovet av en samordnad planering mellan infrastruktur och trafikering inför eventuella framtida beslut om ytterligare tågstationer längs Västkustbanan. Detta mot bakgrund av att uppsatta restidsmål inte kan uppnås om samma tågtrafik ska trafikera samtliga stationer utmed banan. För att möjliggöra både attraktiva restider och god tillgänglighet krävs parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild.

Förslag trafikering, Tågplan 2027:

- De Öresundståg vilka trafikerar hela sträckan mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn med en avgång varje timme i båda riktningarna, under hela trafikdygnet – stannar Ej i Åsa (stomtåg)

- De Öresundståg vilka förstärker utbudet med ytterligare avgångar under morgon och eftermiddag, på delar eller hela sträckan mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn – stannar i Åsa (insats/ förstärkningståg).
    - Trafikering förutsätter att Trafikverket konstruerar tågtidtabellen med likställd restid på hela sträckan Malmö – Göteborg.
    - Trafikering förutsätter att Trafikverket konstruerar tågtidtabellen med cirka 2 minuters förlängd restid Halmstad – Göteborg.
    - Trafikering förutsätter åtgärd enligt Samverkansavtal Öresundståg AB §3.4.4

1B. VÄSTTÅG VARBERG-GÖTEBORG – ÖKAT UTBUD

BAKGRUND

Resbehovet längs Västkustbanan är högt och ökande. Den långsiktiga ambitionen för regiontågen mellan Varberg och Göteborg är att succesivt bygga ut ett regionalt tågsystem med ett högt och attraktivt utbud, som möter hallänningarnas efterfrågan.

SYFTE

Syftet med objektet är att möta det ökade resbehovet längs Västkustbanan genom att diversifiera trafikutbudet och utveckla parallella tågsystem som möjliggör fler resmöjligheter för hallänningarna.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Sträckan Varberg-Göteborg får fler avgångar med Västtåg under vardagar.

Trafikförändringen omfattar även neddragningar av parallellgående busstrafik, vilket ger minskat utbud på linje 732 under lågtrafik. Detta innebär att regiontåg prioriteras framför regionbuss, i syfte att erbjuda mer attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

1C. KUNGSBACKAPENDELN – UTÖKADE ÖPPETTIDER

BAKGRUND

I Halland utgör Västkustbanan stommen i kollektivtrafiken och spelar en avgörande roll för länets utveckling, både för arbets- och studiependling men även för fritidsresor. Det finns ett kraftigt resbehov mellan Kungsbacka och Göteborg och efterfrågan i det lokala tågsystemet är stor.

SYFTE

Syftet med objektet är att möta det ökade resbehovet längs Västkustbanan och erbjuda fler resmöjligheter mellan Kungsbacka och Göteborg.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Kungsbackapendelns öppettider utökas, och en senare avgång införs på vardagar.

Motsvarande ökning av öppettider görs på busslinjer med prioriterad tågpassning till Kungsbackapendeln, linje 731 och 734. Detta görs för att uppnå målsättningar om Hela resan-perspektivet, och upprätthålla ett system med hög tillförlitlighet.

ERSÄTTNINGSTRAFIK

Under 2027 förväntas periodvisa avstängningar på Västkustbanan, för både utveckling och underhåll av järnvägen. Under 2027 är det påbörjat arbete vid Halmstad C som förväntas ha störst påverkan. Ombyggnationer vid Halmstad C kommer att pågå under flera år, med omfattande påverkan på tågtrafiken.

Satsningar på Västkustbanan är välkomna, för att upprätthålla och framtidssäkra dess funktion som stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet. Avstängningar leder dock till störningar i tågtrafiken, och ersättningstrafik behöver sättas in. Detta är inte något trafikobjekt som innebär utveckling, men ersättningstrafiken innebär ökade kostnader samt minskade intäkter och påverkar därmed hur mycket resurser som kan satsas på utveckling.

4.2.2 OBJEKT 2 – BUSSTRAFIK LAHOLMS KOMMUN

2A. UTÖKAT UTBUD TILL VÅXTORP, LINJE 227

BAKGRUND

Regionbusslinje 227 trafikerar stråket Laholm-Våxtorp. Det är ett lokalt pendlingsstråk i södra Halland med potential för ökat resande. Orterna Ränneslöv och Vallberga ingår i stråket.

Våxtorp är en ort som har ett litet utbud av kollektivtrafik i förhållande till ortens storlek. I förslaget till nytt trafikförsörjningsprogram formuleras ett basutbud, i syfte att erbjuda ett likvärdigt utbud i hela Halland. Enligt det föreslagna basutbudet har Våxtorp för lite kollektivtrafik under lördagar och söndagar. I nuläget erbjuds endast ett fåtal anropsstyrda avgångar på helger.

Stråket Laholm-Våxtorp är dessutom utpekat som ett starkt stråk i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Ett ökat utbud på linje 227 bidrar till att stärka stråket, och gör att linjen närmar sig det utbud som förväntas i ett starkt stråk. Det kommer dock att krävas en stegvis utökning under några år framöver för att uppnå ett utbud motsvarande starkt stråk, och det förutsätter ett ökat resbehov.

SYFTE

Syftet med objektet är att erbjuda en mer attraktiv kollektivtrafik i ett stråk där resandeunderlag finns.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Linje 227 utökas med fasta turer under lördagar och söndagar samt utökning under vardagskvällar.

4.2.3 OBJEKT 3 – BUSSTRAFIK HALMSTADS KOMMUN

3A. KORTARE RESTIDER GETINGE-HALMSTAD, NY LINJE 300

BAKGRUND

I stråket Getinge-Halmstad finns ett ökande resbehov vilket gör att utbudet i stråket behöver ses över. Getinge är en växande ort och det finns planer på fortsatt utveckling. En förbättring av kollektivtrafiken i detta stråk behövs för att hantera resbehovet, möta upp den nya exploatering som planeras och för att attrahera fler resenärer.

SYFTE

Syftet med objektet är att hantera ett ökat resbehov och att erbjuda en mer attraktiv trafik i ett stråk där underlag finns.

TRAFIKFÖRÄNDRING

En ny regionbusslinje med nummer 300 införs. Den nya linjen är en expressbuss och erbjuder snabbare resor mellan Getinge och Halmstad. Linjen går främst via E6 och stannar inte på några hållplatser mellan Getinge och Halmstad.

Förändringen sker främst genom omfördelning av resurser, där korta turer med linje 351 ersätts av turer med den nya linje 300. Detta innebär kortare restider till och från Getinge, på bekostnad

av utbudet i orterna Kvibille och Holm. Kvibille och Holm kommer fortsatt ha ett utbud som uppfyller basutbudet för orter av deras storlek. De positiva konsekvenser som uppstår för resenärer som tar sig mellan Halmstad och Getinge bedöms överväga de negativa konsekvenser som uppstår vid de hållplatser som får ett minskat utbud, inklusive tätorterna Kvibille och Holm. Förändringen innebär en större nytta för fler och bidrar till kraftigt förbättrad restidskvot i ett starkt stråk.

3B. FÖRTYDLIGAT UPPLÄGG HARPLINGE, GULLBRANDSTORP OCH VILLSHÄRAD, LINJE 331, 350 OCH 1

BAKGRUND

Linjenätet i och kring Halmstad tätort står inför en större omvandling år 2030, mer information om detta finns i avsnitt *Trafikförändringar 2028–2031*. Fram till dess, görs förändringar som går i riktning mot det nya linjenätet, för att få ett succesivt införande. En sådan förändring är att förtydliga trafikupplägget i Harplinge, Gullbrandstorp och Villshärad.

Det nuvarande trafikupplägget i Harplinge är otydligt och svårt att förstå. Under kvällar och helger går vissa turer av linje 350 (Halmstad – Gullbrandstorp – Haverdal – Skipås – Falkenberg) via Harplinge. Under dagtid vardagar, trafikeras Harplinge i stället av linje 330 (Halmstad – Gullbrandstorp – Haverdalsbro – Harplinge).

Gullbrandstorp trafikeras av flera linjer. För resa in till centrala Halmstad eller till målpunkten Flygstaden erbjuder regionbuss betydligt snabbare resor än stadsbuss, som går via Frösakull.

SYFTE

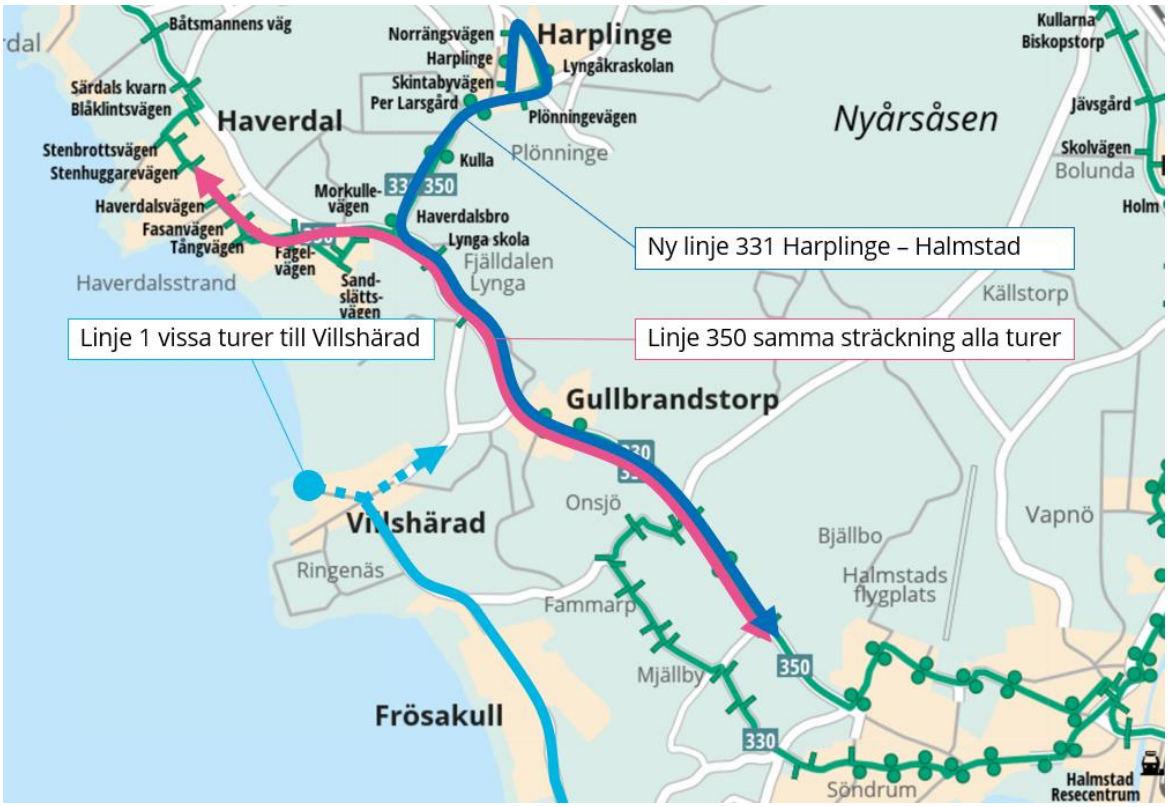
Syftet med objektet är att skapa ett trafikeringsupplägg som är enklare att förstå, vilket förbättrar för befintliga resenärer till och från Harplinge och samtidigt har potential att locka nya resenärer.

Ytterligare ett syfte är att få en snabbare och rakare linjesträckning för alla turer på linje 350, vilket bidrar till förbättrade restider i ett starkt stråk.

Utöver detta, syftar objektet till att göra målpunkter i Villshärad mer tillgängliga med kollektivtrafik samt att ge ett succesivt införande av planerat linjenät i och kring Halmstad tätort.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen påverkar tre linjer – regionbusslinje 350, en ny linje 331 samt stadsbusslinje 1.



Figur 18. Översikt av trafikobjekt 3B. Förtydligat upplägg Harplinge, Gullbrandstorp och Villshärad.

Vissa turer med linje 1 får ändrad linjedragning och vänder i Villshärad. Linjen dras via Skarviksvägen ner mot Villshärads strand. Dessa turer kommer inte att gå till Gullbrandstorp. Dock kommer linjen fortsatt att gå till Gullbrandstorp under de tider på dygnet då det finns en stor efterfrågan på resor mellan Gullbrandstorp och Frösakull. Detta innebär att vissa turer med linje 1 kommer att gå till Villshärad och vissa turer kommer att gå till Gullbrandstorp.

Linje 331 blir en ny linje, som trafikerar sträckan Harplinge – Halmstad via Flygstaden. Linjen kommer dels ha ett utbud under kvällar och helger, för att ersätta de nuvarande turer av linje 350 som går via Harplinge, dels ha avgångar under dagtid för att uppnå ett mer attraktivt utbud för boende i Harplinge. Anropsstyrda turer tas bort och ersätts med fasta turer.

För linje 350 innebär trafikförändringen att skaftkörningar till Harplinge tas bort och att alla turer får samma linjesträckning mellan Skipås och centrala Halmstad. Det ger en rakare linjesträckning och kortare restid.

Utbudet för resor mellan Harplinge och centrala Halmstad kommer i stora drag att motsvara dagens nivå. Tidtabellen kommer dock att anpassas för att undvika att bussar trafikerar samtidigt på den gemensamma sträckan till och från Haverdalsbro. På så sätt får Gullbrandstorp ett förbättrat utbud av regionbussar, med snabba förbindelser in mot centrum via Flygstaden. En konsekvens av denna förändring är att resmöjligheterna norrut från Harplinge försämras. Resenärer kommer att behöva byta vid Haverdalsbro till linje 350, som enligt förslaget inte längre kommer att köra via Harplinge. Resmöjligheterna mellan Gullbrandstorp och de västra delarna av Halmstad, som Frösakull, försämras med anledning av att linje 1 kortas av och vänder i Villshärad. Denna negativa effekt mildras dock genom att nuvarande linjesträckning till Gullbrandstorp behålls under de delar av dygnet då efterfrågan på dessa resor är stor. Sammantaget bedöms de positiva effekterna överväga de negativa, eftersom resmöjligheter till Halmstad förbättras samt att restiderna minskar i ett starkt stråk.

3C. ÄNDRAD KÖRVÄG I VÄSTRA OSKARSTRÖM, LINJE 340

BAKGRUND

Detta trafikobjekt har sitt ursprung i önskemål från Oskarströms samhällsförening. Önskemålet handlar om att få ett linjenät med bättre yttäckning i Oskarström.

SYFTE

Syftet med objektet är att skapa ett linjenät som täcker in större delar av Oskarström och att öka tillgängligheten till ett antal målpunkter.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 340 får en ny sträckning genom Oskarström och trafikerar Gamla Nissastigen i stället för väg 26. På så sätt ökar tillgängligheten till målpunkter i Oskarström, exempelvis kyrkogård och tågstation. Dessutom innebär det att boende i området Brandshult får närmare till kollektivtrafik.

En negativ effekt av detta är att restiden från Spenshult in mot Halmstad ökar något och att de hållplatser som ligger längs väg 26 inom Oskarström (Björsgårdsgatan, Bronsgatan och Maredlid) får ett minskat utbud av turer mot Halmstad. Med den nya dragningen får linje 340 inga hållplatser som är gemensamma med linje 316, vilket innebär att det blir svårare att byta mellan dessa linjer.



Figur 19. Översikt av trafikobjekt 3C. Ändrad körväg i västra Oskarström

3D. ÄNDRAD KÖRVÄG I SÖDRA HAVERDAL, LINJE 350

BAKGRUND

Linje 350 trafikerar ett starkt stråk, vilket innebär att korta restider och robust trafikering ska eftersträvas. Linjen går via Haverdal och i de södra delarna av orten finns en vägsträcka med bristfällig framkomlighet. För att möjliggöra snabbare trafikering, men fortsatt god tillgänglighet inom Haverdal, föreslås en förändrad linjedragning med nytt hållplatsläge.

SYFTE

Syftet med objektet är att förbättra linje 350, med en linjedragning som möjliggör snabbare resor och en mer robust trafikering. Dessutom undviks vägsträckor med bristfällig framkomlighet.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 350 får en ändrad linjesträckning i de södra delarna av Haverdal. Söder om hållplats Fågelvägen svänger linjen ut till Kustvägen, via Tångvägen.

Trafikförändringen förutsätter åtgärder i infrastrukturen. En ny hållplats behöver anläggas på Kustvägen och det ska vara möjligt för gående att passera vägen i anslutning till hållplatsen. Trafikverket är ansvarig väghållare och dialog kring åtgärden pågår.

En negativ effekt av trafikförändringen är att boende kring den nuvarande hållplats Sandslättsvägen kommer att få längre avstånd till kollektivtrafik.

4.2.4 OBJEKT 4 – BUSSTRAFIK HYLTE KOMMUN

4A. FÖRTYDLIGAT TRAFIKERINGSUPPLÄGG LANDERYD

BAKGRUND

Den huvudsakliga trafikeringen av Landeryd utgörs av Krösatågen på HNJ-banan. Dessa erbjuder inga direktresor till kommunhuvudorten Hyltebruk, utan då krävs ett byte i Kinnared eller Torup.

Nuvarande beställningslinje 847 mellan Landeryd och Hyltebruk är svår att upprätthålla och beställningar kommer i konflikt med serviceresor. Kostnadstäckningsgraden är mycket låg för denna trafikform.

Grundskolan i Landeryd är planerad att läggas ner, vilket leder till ett ökat behov av skolresor.

SYFTE

Syftet med objektet är dels att uppnå en mer effektiv trafikering genom samordning mellan trafikformer, dels att skapa ett tydligare upplägg för Landeryd.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Ett fast utbud införs mellan Landeryd och Hyltebruk i form av en öppen skolbuss. Den nya skollinjen ersätter nuvarande beställningslinje 847, som läggs ner. Förändringen är planerad att genomföras hösten 2027.

En positiv effekt av trafikförändringen är att ett fast utbud inte kräver att du som resenär beställer din resa, samt att det blir ett tydligare upplägg anpassat för Landeryd. En annan positiv effekt är att skolresor och allmän trafik samordnas.

En negativ effekt är att resor kvällar och helger styrs om till tåg/regionbuss via Torup, vilket innebär längre restider än med nuvarande beställningslinje 847. Basutbudet för en ort av Landeryds storlek uppfylls fortfarande och de negativa effekterna bedöms vara begränsade.

4.2.5 OBJEKT 5 – BUSSTRAFIK FALKENBERGS KOMMUN

5A. FÖRÄNDRINGAR I FALKENBERGS STADSLINJENÄT

BAKGRUND

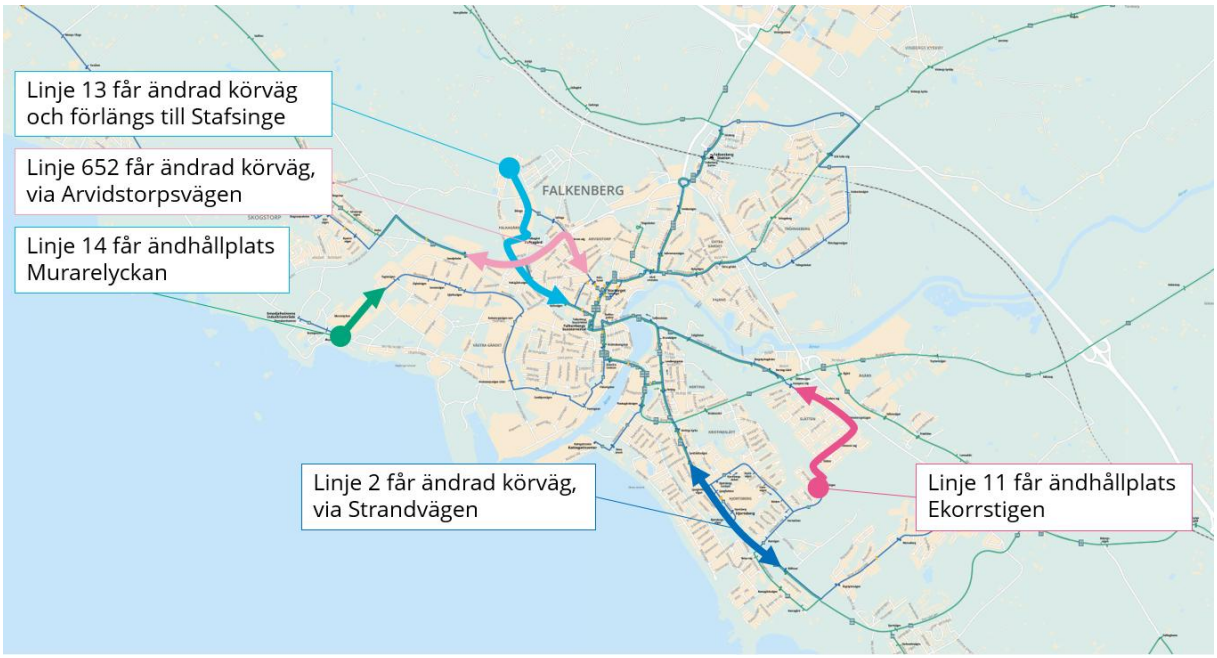
En nulägesanalys har gjorts av stadsbusstrafiken i Falkenberg, i syfte att identifiera områden med förbättringspotential. Några brister som har identifierats är att det finns delar av trafikeringsuppläget som är otydligt mot resenärer med exempelvis enkelriktade slingor, delar av linjenätet har lågt resandet och det finns delar av staden som inte är försörjda med kollektivtrafik. De trafikförändringar som ingår i detta trafikobjekt syftar till att åtgärda sådana brister och att höja kvaliteten i Falkenbergs stadslinjenät. Fler förändringar kan bli aktuella kommande år.

SYFTE

Syftet med objektet är att göra stadslinjenätet i Falkenberg mer effektivt och attraktivt, samt att trafikera det framväxande bostadsområdet Stafsinge.

TRAFIKFÖRÄNDRING

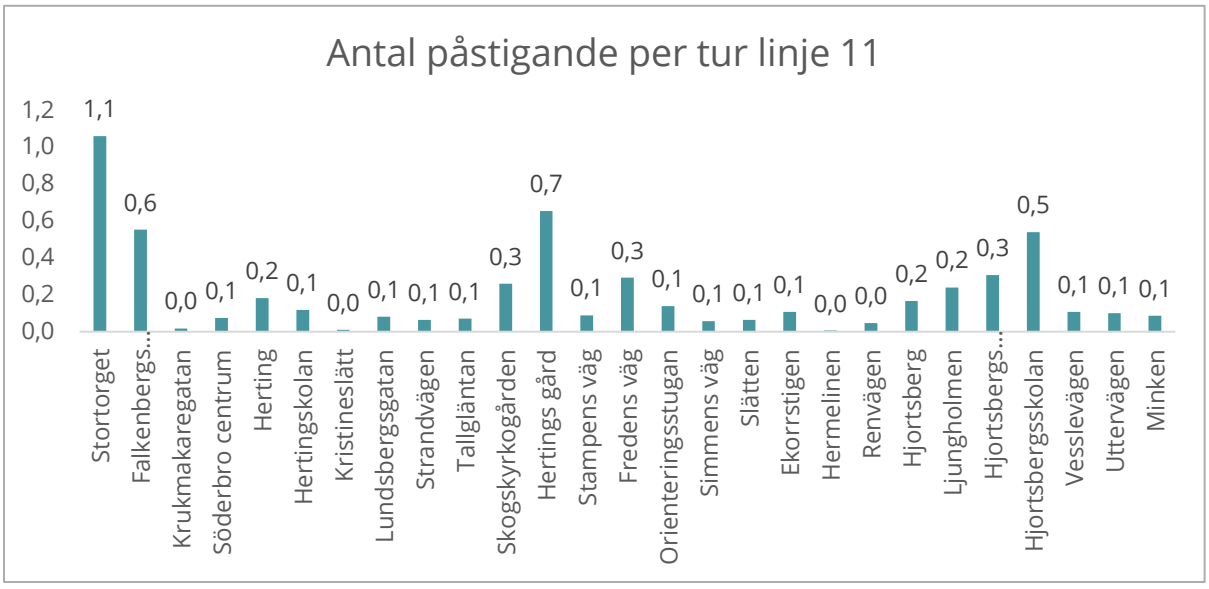
En del av trafikobjektet är att skapa en tydligare och mer effektiv trafikering i de sydöstra delarna av Falkenberg. Linje 11 förkortas och får Ekorrstigen som ändhållplats. Samtidigt får linje 2 en förändrad körväg i området och går via Strandvägen i stället för Hjortvägen. Detta kräver infrastrukturåtgärder, då hållplats på Strandvägen ska anpassas för att trafikeras av linje 2.



Figur 20. Översikt av trafikobjekt 5A. Förändringar i Falkenbergs stadslinjenät

En konsekvens av att linje 11 kortas av, är att ett flertal hållplatser inom Hjortsberg slutar att trafikeras. Dessa hållplatser har överlag ett lågt resande, se de hållplatser som ligger efter Ekorrstigen i diagrammet nedan. Av de hållplatser som tas bort från linje 11 har Hjortsbergsskolan högst antal påstigande, med åtta påstigande per vardagsdygn vilket motsvarar i genomsnitt en halv resenär per avgång. En negativ konsekvens är att dessa resenärer påverkas. Avståndet från Hjortsbergsskolan till hållplats Ekorrstigen är cirka 1 km och till hållplats Ljungholmsvägen cirka 300 m. Resenärer hänvisas därför i första hand till Ljungsholmsvägen och linje 2. Regionbusslinje 509 kommer fortsatt att trafikera hållplats Hjortsbergsskolans slinga.

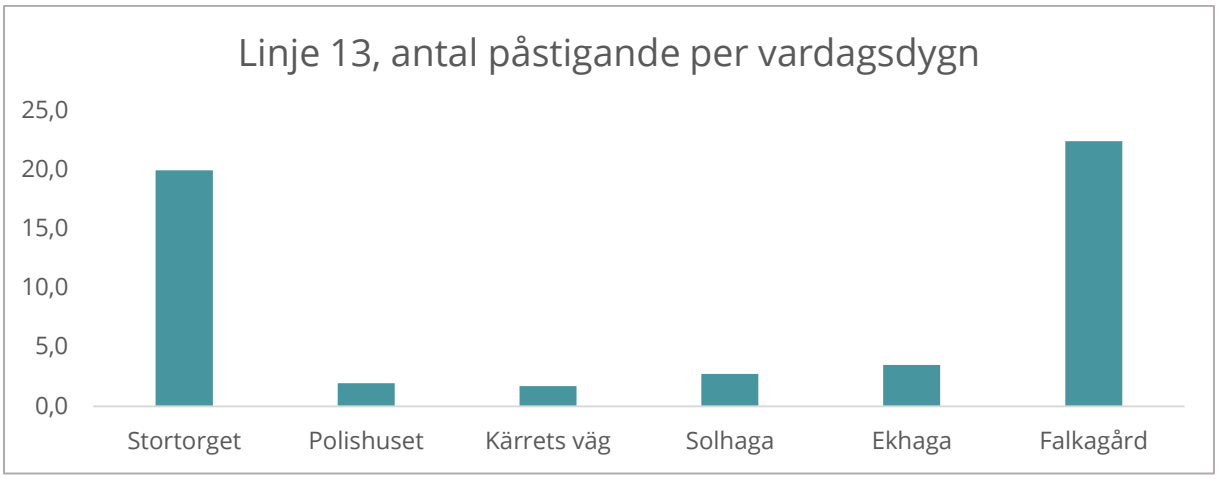
De positiva effekterna av att korta av linje 11 är att tydligheten i linjenätet ökar, samt att resurser kan omfördelas till andra delar av linjenätet med högre potential. Detta kommer främst att nyttjas för att förlänga linje 13, se nästa stycke. En positiv effekt av att linje 2 får en ändrad körväg i Hjortsberg, är att det blir en rakare linjedragning vilket ger kortare restider. Linje 2 trafikerar ett starkt stråk, vilket betyder att korta restider är en prioriterad fråga.



Figur 21. Antal påstigande per tur på linje 11, fördelat på linjens hållplatser. Statistik för vardagar i mars 2025

En annan del av trafikobjektet, är ändrad körväg och förlängning av linje 13. I bostadsområdet Stafsinge, som är under framväxt, har infrastruktur förberetts så att det är möjligt att trafikera med buss. Linje 13 dras om så att den går via Sandgatan i stället för Arvidstorpsvägen in till Falkagård och därefter går den vidare till Stafsinge. På så sätt får boende i Stafsinge bättre tillgång till kollektivtrafik. Samtidigt justeras regionbusslinje 652, så att den går in mot centrala Falkenberg via Arvidstorpsvägen i stället för att gå via Sandgatan. På så sätt får hållplatserna längs Arvidstorpsvägen fortsatt trafikering, dessutom med ett högre utbud.

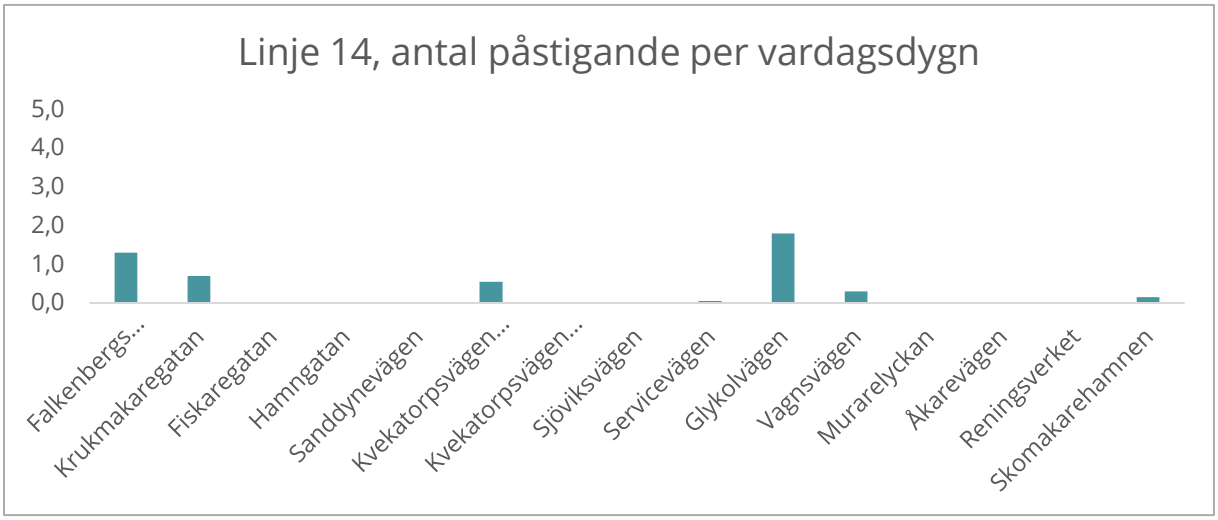
En hållplats blir dock utan trafikering. Det gäller hållplats Solhaga, som i nuläget trafikeras av linje 13. Från Solhaga är det cirka 300 m till hållplats Ekhaga, som även fortsättningsvis kommer att trafikeras av linje 13, och det är 300 m till hållplats Kärrets väg, som kommer att trafikeras av linje 652. Hållplats Solhaga har knappt tre påstigande per vardagsdygn, se diagram nedan.



Figur 22. Antal påstigande per vardagsdygn på linje 13, fördelat på linjens hållplatser. Vardagar i mars 2025

En positiv effekt är att Stafsinge får bättre tillgång till kollektivtrafik. En annan positiv effekt är att linje 652 får en körväg med bättre framkomlighet, då en korsning med känd problematik under rusningstid undviks. De positiva effekterna bedöms överväga de negativa.

En tredje del av trafikobjektet är en förkortning av linje 14. Syftet med detta är att ta bort trafikering som har låg efterfrågan. De tre hållplatser som tas bort har sammanlagt 0,2 påstigande per vardagsdygn, se diagram nedan.



Figur 23. Antal påstigande per vardagsdygn på linje 14, fördelat på linjens hållplatser. Vardagar i mars 2025

5B. TRAFIKERING LÅNGASAND, LINJE 509

BAKGRUND

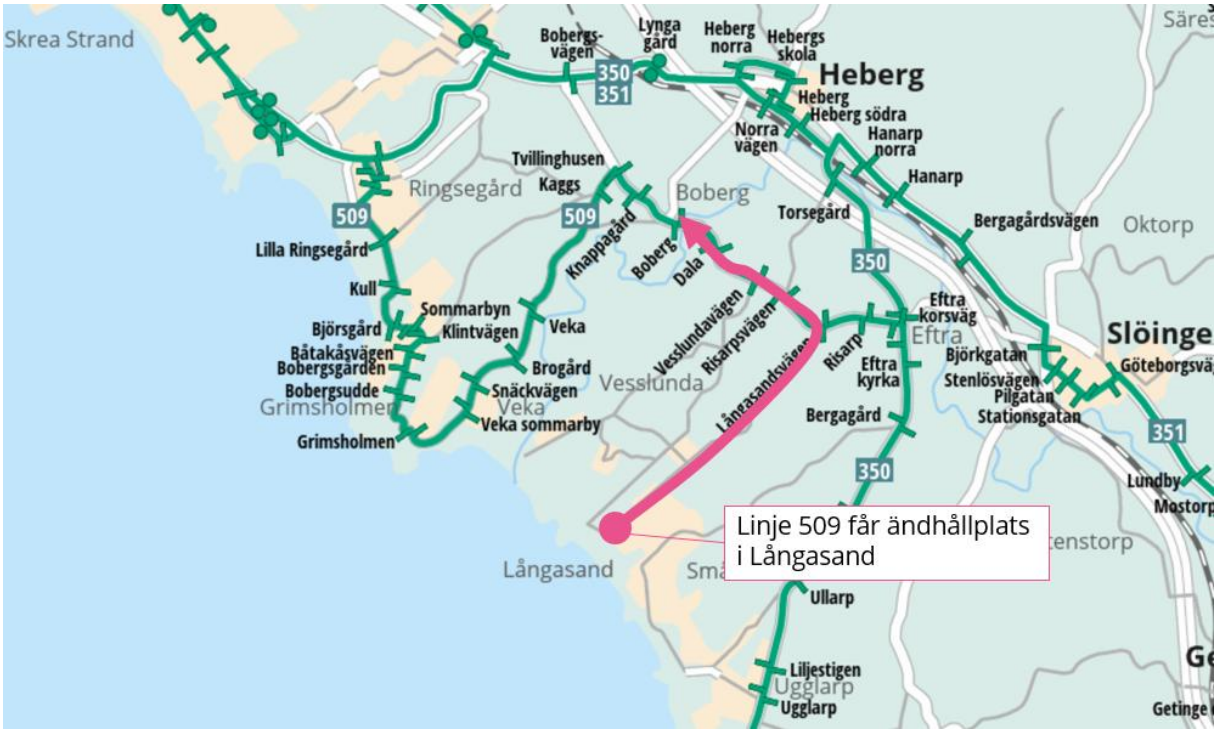
Boende i Långasand har förhållandevis långt till kollektivtrafik. Linje 509 är en regionbusslinje som idag har ändhållplats i Eftra. Området trafikeras även av linje 350 och antalet resenärer som kliver på linje 509 i Eftra är lågt. Det skulle därför vara möjligt att dra om den södra änden av linje 509 utan att det får några större negativa konsekvenser för befintliga resenärer. På så sätt kan Långasand få bättre tillgång till kollektivtrafik.

SYFTE

Syftet med objektet är att försörja Långasand med kollektivtrafik, med möjlighet att locka nya resenärer.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 509 dras om till att gå via Långasandsvägen och få en ny ändhållplats i Långasand. Detta kräver infrastrukturåtgärder, då vändmöjlighet och hållplats behöver ordnas inom Långasand. Framkomlighet för buss behöver vara säkerställd året runt.



Figur 24. Översikt av trafikobjekt 5B. Trafikering Långasand.

En negativ effekt av detta är att hållplats Risarp blir utan trafikering och att hållplats Eftra korsväg inte längre kommer att trafikeras av linje 509. Dessa två hållplatser har sammanlagt färre än två påstigande på linje 509 per vardagsdygn, så de negativa konsekvenserna bedöms vara små. Avståndet från hållplats Risarp till närmsta hållplats som kommer att trafikeras, är 500 m.

Den positiva effekten av förändringen är att Långasand får bättre tillgång till kollektivtrafik och att linjenätet täcker in en större del av Falkenbergs kommun.

4.2.6 OBJEKT 6 – BUSSTRAFIK VARBERGS KOMMUN

6A. ÄNDRAD KÖRVÄG I STADSDELEN SÖDRA BREARED, LINJE 16

BAKGRUND

Längs Marmorgatan är infrastrukturen förberedd för busstrafik, men ingen linje trafikerar längs den gatan. Linje 16 är en stadsbusslinje som täcker in delar av tätorten som ligger utanför starka stråk och linjen ger en högre tillgänglighet till målpunkter och bostadsområden. Linje 16 är därmed en linje som kan vara lämplig att dra via Marmorgatan, för att öka linjenätets yttäckning.

SYFTE

Syftet med objektet är att fler Varbergsbor får nära till kollektivtrafiken, och att södra Breared på ett bättre sätt täcks in av linjenätet.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 16 får en ny körväg, via Marmorgatan, och att två nya hållplatser tas i bruk.

En effekt av detta är att linje 16 inte längre trafikerar hållplats Vrångagatan. Den hållplatsen trafikeras dock av linje 1, så effekten bedöms vara liten. En annan effekt är att restiden mellan Träslövsläge och centrala Varberg blir något längre. De positiva effekterna av förslaget är att fler bostäder hamnar i kollektivtrafiknära läge, med potential att locka nya resenärer.

Se bilaga 3 – Samrådsredovisning. Kommentar VA8.

6B. FÖRTYDLIGAT UPPDRAG FÖR LINJE 614

BAKGRUND

Linje 614 är en expressbussvariant av linje 615. Linje 614 sträcker sig Varberg – Väröbacka – Frillesås – Åsa, trafikerar en till tre hållplatser per tätort och den går inte via Bua, till skillnad från linje 615. Anledningen till att linjen finns är främst att boende i Väröbacka ska ha en snabbare resmöjlighet in mot centrala Varberg, och slippa omvägen via Bua. Efterfrågan under sommarperioden är låg och tidigare år har linjen dragits in under sommaren.

Långsiktigt är planen att busstrafiken i detta stråk minskas och anpassas i takt med att tågtrafiken utökas och att tågstationerna blir tydligare noder i kollektivtrafiksystemet. Linjenätet kring tågstationen i Åsa och framtida tågstation i Väröbacka kommer att genomgå större förändringar, mer information om detta finns i avsnitt *Trafikförändringar 2028–2031*. Denna trafikförändring, med justeringar av linje 614, går i linje med de långsiktiga ambitionerna för området.

SYFTE

Syftet med objektet är att anpassa trafiken efter resbehov. Ytterligare ett syfte är att effektivisera busstrafiken i ett stråk där satsningar på tågtrafik görs.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 614 kortas av, och endast trafikerar sträckan Varberg – Väröbacka. Dessutom permanentas den lösning som har tillämpats tidigare, att linje 614 inte trafikerar under sommarperioden.

De negativa effekterna av förändringen är att utbudet minskas på sträckan mellan Väröbacka och Åsa samt att utbudet varierar under året, vilket skulle kunna leda till otydlighet för resenärerna. Efterfrågan på de tider och sträckor som berörs har varit förhållandevis lågt och linje 615 bedöms erbjuda ett tillräckligt bra utbud baserat på resbehov, vilket gör att de negativa effekterna bedöms vara små. Den positiva effekten är att kostnaderna minskar. Objektet går i linje med de långsiktiga planerna för området, där resurser omfördelas från busstrafik till tågtrafik i syfte att få en mer attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik.

6C. FÖRÄNDRAD NATTRAFIK I DE SÖDRA DELARNA AV VARBERGS KOMMUN, LINJE 651, 652 OCH 666

BAKGRUND

Linje 666 trafikerar endast nattetid och har en enkelriktad linjesträckning som går likt en ringlinje och täcker in ett flertal orter i de södra delarna av Varbergs kommun, som Tvååker och Rolfstorp. Utbudet består av två turer på fredagar och två turer på lördagar.

Trafikeringsupplägget är otydligt eftersom linje 666 inte liknar ordinarie linjer samt att den endast har trafik under två av veckans dagar.

SYFTE

Syftet med objektet är att skapa ett tydligare trafikeringsupplägg, med potential att locka fler resenärer.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 666 läggs ner och att den ersätts med korta turer av linje 651 och 652. Det nuvarande utbudet bibehålls så att det finns lika många resmöjligheter till Tvååker respektive Rolfstorp som det gör i nuläget, men trafiken körs med ordinarie linjer. Trafikeringsupplägget blir därmed tydligare och enklare för resenärer att förstå.

En negativ effekt av objektet är att ett antal hållplatser som inte täcks in av linje 651 eller 652 blir utan nattrafik. Skällinge, Hunnestad och Himle är orter som blir utan nattrafik. Antalet avstigande på dessa hållplatser är lågt, och den negativa effekten bedöms därmed bli begränsad. De hållplatser som ligger inom Varbergs stad har trafik under sena fredags- och lördagskvällar tack vare stadstrafik, där linje 1 passerar.

Den positiva effekten är att det blir ett tydligare trafikeringsupplägg som är enklare att förstå, vilket kan bidra till att attrahera fler resenärer.

Se bilaga 3 – Samrådsredovisning. Kommentar VA11.

6D. FÖRÄNDRAD TRAFIKERING KRING VARBERGS SJUKHUS, LINJE 652 OCH 653

BAKGRUND

I och med färdigställandet av Varbergstunneln, har förutsättningarna att trafikera med buss i linjetrafik längs Österleden förbättrats. Detta öppnar upp nya möjligheter för linjedragning, och

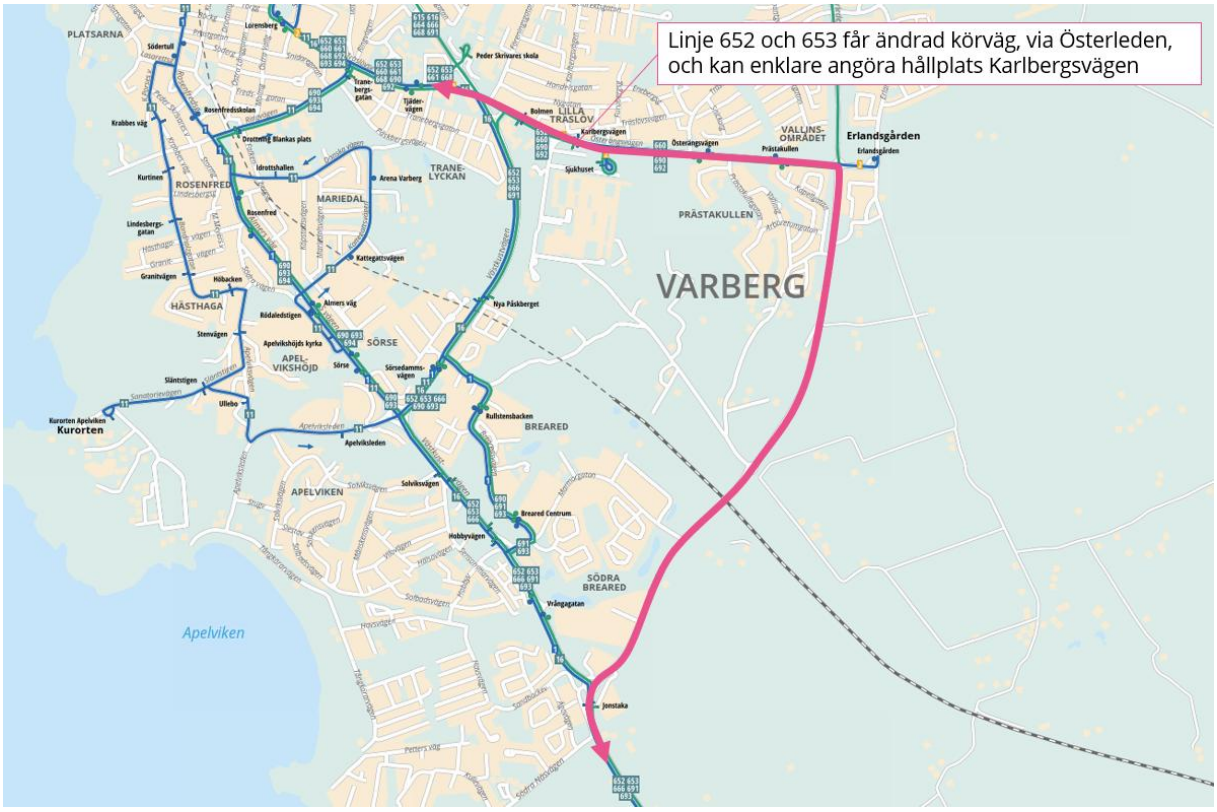
det underlättar specifikt för att stärka den viktiga kopplingen mellan Tvååker och Varbergs sjukhus.

SYFTE

Syftet med objektet är att korta restiderna och förbättra tillgängligheten till målpunkten Varbergs sjukhus.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 652 (Varberg – Tvååker – Morup – Falkenberg) och linje 653 (Varberg – Himle – Tvååker) får ändrad körväg in i Varberg. Linjerna kommer att köra via Österleden, i stället för Västkustvägen, och kan därmed angöra hållplats Karlbergsvägen vid Varbergs sjukhus utan omväg.



Figur 25. Översikt av trafikobjekt 6D. Förändrad trafikering kring Varbergs sjukhus

En ny hållplats på Österleden behövs, för att kunna angöra de bostadsområden som passeras med den nya linjedragningen.

En negativ effekt av förändringen är att linjerna 652 och 653 inte längre trafikerar hållplatserna längs Västkustvägen. Behovet av att resa mellan dessa hållplatser och orterna Tvååker och Himle bedöms vara begränsade. De positiva effekterna av att få en enklare och snabbare väg till Varbergs sjukhus, bedöms vara större än de negativa effekterna. En annan positiv effekt är att områden kring Österleden får bättre tillgång till kollektivtrafik.

6E. FÖRBÄTTRAD LINJEDRAGNING I HUVUDSTRÅK, LINJE 651 OCH 661

BAKGRUND

Linje 651 (Varberg – Rolfstorp – Ullared) ingår i ett starkt stråk och följer väg 153. I nuläget gör vissa turer av linjen en avstickare in till småorten Grimeton, och trafikerar hållplatserna Grimetonsvägen, Göthriksvägen och Grimeton.

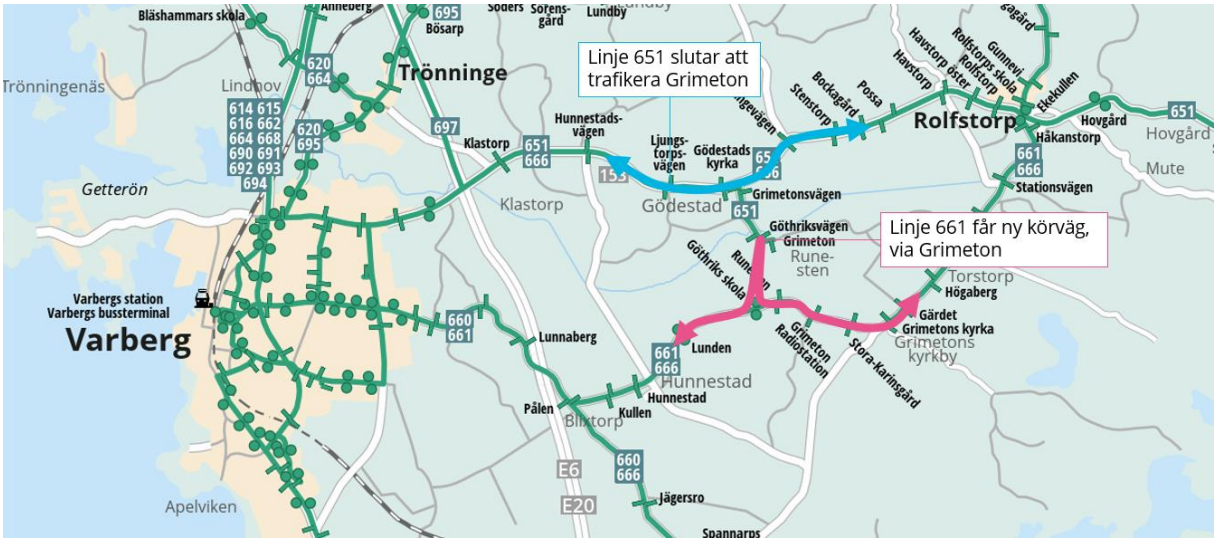
Linje 661 (Varberg – Grimeton – Rolfstorp – Karl Gustav) ingår inte i ett starkt stråk. Linjen passerar söder om Grimeton, längs väg 766.

SYFTE

Syftet med objektet är att höja kvaliteten i ett starkt stråk, med ökad tydlighet och kortare restid.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att linje 651 inte längre gör avstickare till Grimeton med vissa av turerna. I stället trafikerar linje 661 Grimeton, med samtliga turer.



Figur 26. Översikt av trafikobjekt 6E. Förbättrad linjedragning i huvudstråk

Utbudet till och från Grimeton blir likvärdigt som idag. Den negativa effekt som uppstår för boende i Grimeton är att restiden till centrala Varberg ökar med fyra minuter. En annan effekt är att möjligheten att resa utan byte mellan Grimeton och Ullared försvinner. Av de bussresor som i nuläget görs från Grimeton är 95 % i riktning mot Varberg, vilket visar att den negativa effekten av att plocka bort direktresor på sträckan Grimeton-Ullared är liten. De två hållplatserna Grimetonsvägen och Göthriksvägen blir utan trafikering. Avstånd från dessa hållplatser, till närmsta hållplats som fortsatt kommer trafikeras, är cirka 300 m.

En positiv effekt är att tydligheten ökar i och med att det inte finns olika körvägar inom samma linje. En annan positiv effekt är att restiden minskar för linje 651, i ett starkt stråk. Dessa positiva effekter bedöms överväga de negativa effekterna, och trafikobjektet bidrar till en mer attraktiv kollektivtrafik.

6F. ÖVERSYN AV LINJENÄTET KRING RINGHALS, LINJE 690, 691, 692, 693, 694, 695 OCH 697

BAKGRUND

Linjenätet på och kring Väröhalvön står inför en större omvandling i samband med att en tågstation i Väröbacka öppnar, mer information om detta finns i avsnitt *Trafikförändringar 2028–2031*. Fram till dess görs förändringar som går i riktning mot det nya trafikeringsupplägget, för att få ett succesivt införande.

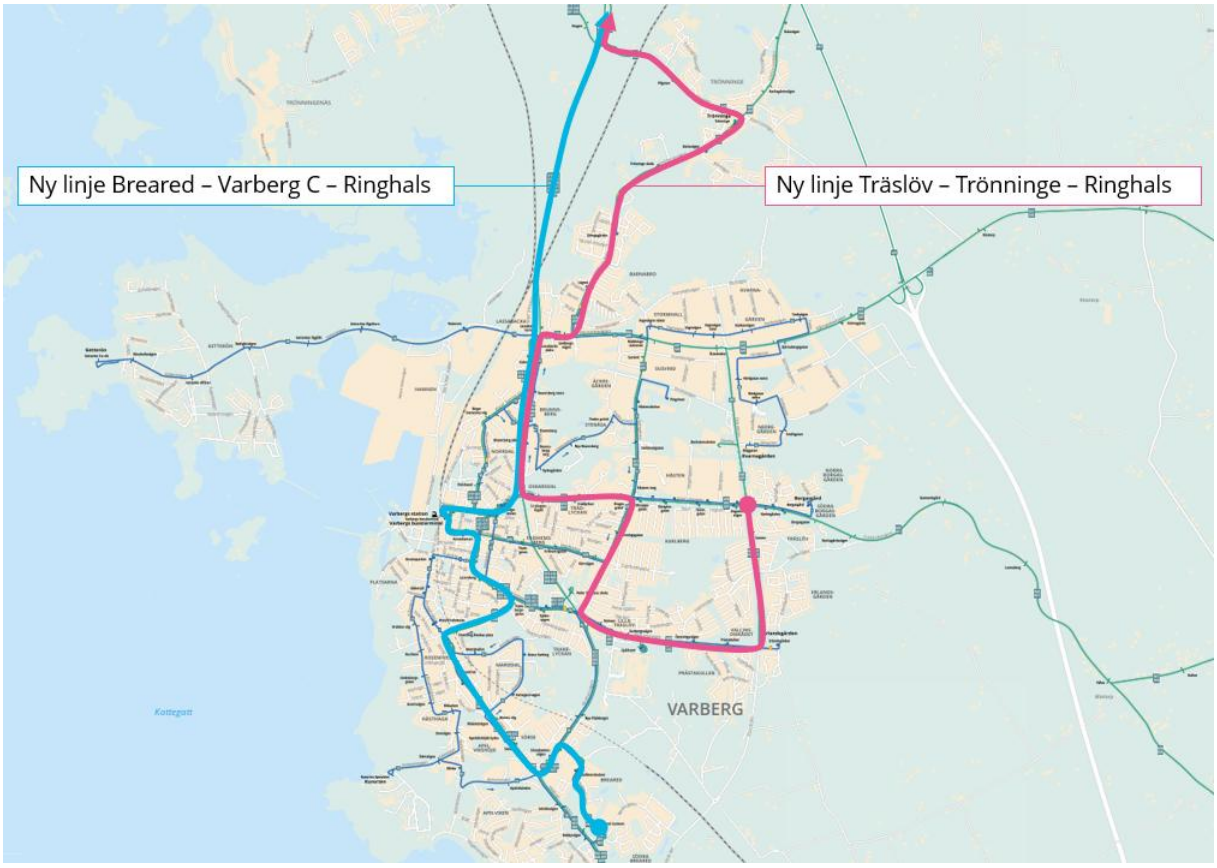
De sju linjerna 690, 691, 692, 693, 694, 695 och 697 har till syfte att erbjuda resmöjligheter till Ringhals på morgonen samt från Ringhals på eftermiddagen, för arbetspendling. Linje 690 trafikerar även Värö bruk, med hållplats Södra Värö. Att det är många linjer som har samma uppdrag och till delar samma sträckning gör att det är svårt att överblicka och förstå kollektivtrafiksystemet. Ett förenklat upplägg skulle underlätta, särskilt för nya och potentiella resenärer.

SYFTE

Syftet med trafikobjektet är att skapa ett tydligare trafikeringsupplägg, och en mer attraktiv kollektivtrafik, till en av Hallands största arbetsplatser.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär att de sju linjerna 690, 691, 692, 693, 694, 695 och 697 ersätts med två linjer.



Figur 27. Översikt av trafikobjekt 6F. Översyn av linjenätet kring Ringhals

En effekt av förändringen är att ett antal hållplatser som idag trafikeras av någon av linjerna 690–697 inte täcks in av de två nya linjerna. Detta gäller hållplatser som har få påstigande. De två nya linjesträckningarna täcker in alla hållplatser som har fler än två påstigande per vardag på linjerna 690–697. För att fånga upp resenärer söder om Breared, behöver smidiga byten till och från linje 1 säkerställas. De hållplatser i Träslövsläge och södra Varberg, som idag trafikeras av någon av linjerna 690–697, har i nuläget noll eller en påstigande per vardag i snitt på dessa linjer.

Trafikförändringen innebär också att Värö bruk trafikeras med samma linjer, men att den får lägre prioritet än Ringhals. Hållplatsen Södra Värö angörs efter Ringhals på morgonen, och före Ringhals på eftermiddagen.

En positiv effekt är att trafikeringsupplägget blir enklare att förstå, vilket framför allt bedöms viktigt för nya och för potentiella resenärer. En annan positiv effekt är att resurser kan omfördelas så att utbudet blir högre på de nya linjerna, det vill säga färre linjer med fler avgångar. Det här bidrar till att öka attraktiviteten. Norr om Varberg går de två nya linjerna ut på E6 och direkt mot Ringhals, vilket bidrar till snabba och bekväma resor.

Se bilaga 3 – Samrådsredovisning. Kommentar VA5.

4.2.7 OBJEKT 7 – BUSSTRAFIK KUNGSBACKA KOMMUN

7A. UTÖKADE ÖPPETTIDER I KUNGSBACKAS STADSTRAFIK

BAKGRUND

För att uppnå en attraktiv kollektivtrafik behöver hela resan beaktas, med ett bra samspel mellan buss och tåg. I Kungsbacka står tågtrafiken för en betydande del av kollektivtrafikresandet. Det är önskvärt att stadsbusstrafiken har motsvarande öppettider som tågtrafiken, så att det finns goda möjligheter att sig till och från tågstationen med stadsbuss.

I nuläget har stadsbusstrafiken i Kungsbacka kortare öppettider än tågtrafiken. Exempelvis slutar bussarna att gå flera timmar innan sista tåget går under lördagar. För att öppettiderna i stadsbusstrafiken bättre ska motsvara tågtrafikens öppettider, behöver busstrafiken utökas.

SYFTE

Syftet med trafikobjekt är att göra stadsbusstrafiken i Kungsbacka mer attraktiv genom att ha längre öppettider, samt att skapa en bättre matchning mellan buss och tåg.

TRAFIKFÖRÄNDRING

Trafikförändringen innebär förlängda öppettider och därmed fler turer per dygn på linje 1 och linje 2 i Kungsbackas stadstrafik. Utökningen görs under både vardagar och helger.

En positiv effekt av detta är att det uppstår anslutningsmöjlighet till fler av tågens ankomster och avgångar. Trafikförändringen kommer inte att medföra att det finns passande stadsbussavgångar till varje tågavgång, men det kommer att ge en bättre matchning än i nuläget.

En annan positiv effekt är att stadsbusstrafikens attraktivitet ökar generellt, när den kan erbjuda resmöjlighet under en större del av dygnet. Kungsbacka är en växande stad, och resbehovet förväntas öka.

4.3 TRAFIKFÖRÄNDRINGAR 2028 – 2031

I detta avsnitt beskrivs trafikförändringar och trafikpåverkande förutsättningar som förväntas under åren 2028–2031, det vill säga inom kollektivtrafikplanens femårsperiod men efter 2027.

4.3.1 FORTSATT UTVECKLING AV TÅGTRAFIK

För att uppnå målet om en ökad marknadsandel krävs en fortsatt utbyggnad av tågtrafiken. Under kommande år fortsätter arbetet med diversifiering av tåg med olika hastigheter och uppehållsmönster, i linje med det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Genom att erbjuda parallella trafiksystem skapas regionala fördelar i form av restidsvinster för de storregionala tågen, samtidigt som fler avgångar kan erbjudas med de lokala och regionala tågsystemen.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR JÄRNVÄG

Betydande investeringar i järnvägssystemet genomförs. För att få ut full nytta av dessa investeringar krävs en utveckling av tågtrafiken. Under den aktuella perioden kommer följande projekt att ha stor inverkan på möjligheterna att utveckla tågtrafiken:

- Västlänken, med färdigställande av etapp 1 i december 2026 och hela Västlänken år 2030
- Markarydsbanan, med nya stationer i Veinge och Knäred december 2027
- Halmstad C, med påbörjad byggnation under 2027 och färdigställande omkring 2030
- Värö station, med förväntad byggnation 2028–2030

Därutöver förväntas byggnation av förbigångsspår i Lekarekulle och i Brännarp samt elektrifiering av delar av HNJ-banan under perioden. Nytt vändspår i Båstad förväntas vara färdigställt i december 2026.

ÖRESUNDSTÅG, VÄSTKUSTBANAN

Den storregionala Öresundstågstrafiken planeras successivt byggas ut med fler avgångar och större andel genomgående tåg, med målsättningen att skapa genomgående halvtimmestrafik på sträckan mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg. En förutsättning för detta är att Skånetrafiken och Hallandstrafiken har utrymme för kostnadsökning för sin andel av trafiken.

HALLANDSTÅG, VÄSTKUSTBANAN

Det regionala tågsystemet Hallandståg trafikeras av Västtåg och inkluderar tågstopp i Åsa, samtidigt som tågsystemet är en förutsättning för trafikering av den nya stationen i Värö. För att uppnå ett attraktivt tågsystem och möta förväntat resbehov, planeras en succesiv utökning av öppettider och utbud. Denna utveckling är i linje med hur tågtrafiken planeras att byggas ut enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Utvecklingen beskrivs även av Västtrafik i "Handlingsplan tåg 2028", vilket är en del av Västra Götalands "Målbild tåg 2035".

Utvecklingen av Hallandståg medför förändringar i busstrafiken, där kopplingen till och från tågstationer behöver utvecklas och busstrafik som går parallellt med tågen minskas.

PÅGATÅG, MARKARYDSBANAN

Arbetet med införandet av Pågatågstrafik på Markarydsbanan fortskrider. Trafikverket arbetar med ett nytt mötesspår och plattformar i Knäred samt nya plattformar i Veinge. Arbetena förväntas vara klara till december 2027 (T28).

Region Halland har, genom antagande av tidigare Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) och avsiktsförklaringar, åtagit sig att starta persontågstrafiken när infrastrukturåtgärderna är genomförda. Hallandstrafiken har inlett samarbeten med grannregionerna för att säkerställa en trafikstart med timmestrafik inom Tågplan 2028.

Persontågstrafik på Markarydsbanan medför förändringar i busstrafiken, där kopplingen till och från tågstationer behöver utvecklas och busstrafik som går parallellt med tågen minskas.

VÄSTTÅG, VISKADALSBANAN

Då resandet ökar i stråket Varberg – Borås finns fortsatt potential att utveckla trafiken med ökat utbud. Åtgärder planeras för gemensamt genomförande med Västtrafik. Infrastrukturåtgärder genomförs kontinuerligt för att höja hastigheten och närma sig målbilden om en timmes restid mellan Varberg och Borås.

Utvecklingen av tågtrafiken på Viskadalsbanan medför förändringar i busstrafiken, där koppling till och från tågstationer behöver utvecklas och busstrafik som går parallellt med tågen minskas.

KRÖSATÅG, HNJ-BANAN

Förändrade förutsättningar vad gäller både fordon och infrastruktur gör att trafikeringen av HNJ-banan behöver bevakas. Fordonstillgången måste säkerställas för att upprätthålla trafiken och för att utveckla den i enlighet med det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

4.3.2 FORTSATT UTVECKLING AV BUSSTRAFIK

Busstrafiken behöver utvecklas för att kunna möta den samhällsutveckling som sker inom Halland och för att uppnå målsättningar om marknadsandel. Dessutom behöver busstrafiken matchas mot tågtrafiken, så att det hela tiden är ett välfungerande system som helhet.

PLANERING INFÖR UPPHANDLING AV BUSSTRAFIK

Nuvarande avtal med trafikföretag för busstrafik inom kommunerna Laholm, Halmstad, Hylte, Falkenberg och Varberg löper ut inom utblicksperioden. Detta innebär att en ny upphandling behöver genomföras med trafikstart i juni 2030. Upphandlingen är ett tillfälle för en större översyn av busstrafiken. Utredningar behöver göras för att se hur kollektivtrafiken kan och bör utvecklas, och hur detta bäst fångas upp i nytt trafikavtal. Större förändringar som ska göras inom trafikeringen behöver klarläggas inför upphandlingen, som *Stadsbusstrafik Halmstad – ökad kapacitet och attraktivitet, Stadsbusstrafik Falkenberg – fortsatt utveckling och Regionbusstrafik kring Värö station.*

Även busstrafiken i Kungsbacka ska upphandlas på nytt, med trafikstart i juni 2029. Mer information om detta finns under rubriken *Översyn Kungsbacka, inför Trafik 2029.*

NY LINJE LAHOLM – MELLBY INDUSTRIOMRÅDE OCH SKOTTORP/HAGA

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

REGIONBUSSTRAFIK – VEINGE OCH KNÄRED

Infrastruktursatsningar på Markarydsbanan möjliggör att köra persontåg på sträckan. Timmestrafik mellan Halmstad och Hässleholm kommer att införas. Laholms kommun har åtagit sig att skapa attraktiva och funktionella stationsmiljöer i både Veinge och Knäred. Detta inkluderar anpassning av hållplatser och infrastruktur för att underlätta för resenärerna.

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

STADSBUSSTRAFIK HALMSTAD – ÖKAD KAPACITET OCH ATTRAKTIVITET

Resandet på huvudlinjerna i Halmstads stadsbusstrafik har haft en positiv utveckling över tid. Detta har dock lett till kapacitetsbrist på vissa linjer. Med en fortsatt ökning av befolkningen förväntas dessa brister förvärras. Det finns behov av kapacitetsökning.

Halmstad är en växande stad. Nya bostadsområden, arbetsplatser och målpunkter behöver försörjas med kollektivtrafik. Det finns behov av att justera linjenätet.

För att hantera utvecklingen och bidra till målsättningar om kollektivtrafikens marknadsandel krävs en utveckling av stadsbusslinjenätet i Halmstad. Region Halland och Halmstads kommun samarbetar kring ett nytt linjenät som ska införas 2030. I detta ingår kapacitetsstark kollektivtrafik med ledbuss, som en långsiktig och effektiv lösning på kapacitetsbristen. Med ett justerat linjenät och ökat utbud förväntas attraktiviteten öka, och kollektivtrafiken blir en viktig del i att nå en mer hållbar utveckling. Mellan regionen och kommunen finns en avsiktsförklaring. Denna visar att parterna samarbetar för att implementera ett nytt stadslinjenät samt stombuss, som ska utvecklas till Halmstadexpressen.

Både Hallandstrafiken och Halmstads kommun behöver göra satsningar succesivt över kommande år, för att ha en fungerande lösning på plats år 2030.

NY BUSSDEPÅ I HALMSTAD

Den nuvarande bussdepån i Halmstad saknar kapacitet för en utökad trafik med fler och längre fordon. Lokaliseringsutredning och förstudie har genomförts och det finns nu ett pågående projekt inom Region Halland för att anlägga en ny bussdepå med tillräcklig kapacitet och förutsättningar för en god arbetsmiljö. När förvaltningen har rådighet över bussdepåer skapas konkurrensneutrala villkor för trafikföretagen i anbudsskedet, vilket bedöms återspeglas i

anbudens prisnivåer. En ny, trafiknära belägen bussdepå är en viktig förutsättning för att kunna utveckla trafiken i Halmstad och möta framtida resebehov.

STADSBUSSTRAFIK FALKENBERG – FORTSATT UTVECKLING

I samarbete med Falkenbergs kommun har en nulägesanalys av stadsbusstrafiken i Falkenberg genomförts under 2025. Med utgångspunkt i denna, kan förbättringar göras för att få en mer effektiv och attraktiv kollektivtrafik inom Falkenberg. De förändringar som görs 2027 är ett steg på vägen men det är önskvärt med en fortsatt utveckling, som taktar med stadens bebyggelseutveckling. För att få en så bra stadsbusstrafik som möjligt i samband med det nya trafikavtalet 2030, bör både Hallandstrafiken och Falkenbergs kommun göra satsningar succesivt över kommande år.

REGIONBUSSTRAFIK KRING VÄRÖ STATION

Planering pågår för den nya järnvägsstationen Värö station i de norra delarna av Varbergs kommun. Stationen kommer att bli ett nav för kollektivtrafiken i området. I samband med öppnandet av Värö station behöver busstrafikens linjenät och utbud ses över och anpassas på bästa sätt för att möta kundernas resbehov. En översyn görs i stråket Varberg – Värö – Åsa – Kungsbacka i syfte att få en samordning av tågtrafik och busstrafik, möta förväntad bebyggelseutveckling i bland annat Väröbacka och Frillesås och att utveckla tågstationerna som noder i kollektivtrafiksystemet.

NORDÖSTRA VARBERG

I de nordöstra delarna av Varbergs kommun finns potential att göra linjenätet tydligare. Linjerna 661 och 664 ses över för att få ett trafikeringsupplägg kring Kungsäter och Karl Gustav som är enklare för nya resenärer att förstå. I den översynen behöver hänsyn tas till behovet av skolresor samt kommunens ambitioner om att utveckla Kungsäter som serviceort.

ÖVERSYN KUNGSBACKA, INFÖR TRAFIK 2029

Inför nytt trafikavtal som ska träda i kraft 2029, gör Hallandstrafiken och Västtrafik en större översyn av busstrafiken i Kungsbacka. Några frågor som är viktiga i det arbetet är möjligheten till en mer attraktiv stadsbusstrafik, hantering av kapacitetsbrister i regionbusstrafik samt ett välfungerande samspel mellan busstrafik och tågtrafik.

När det gäller stadsbusstrafiken, är de förändringar som görs 2027 ett steg på vägen. För att ytterligare öka attraktiviteten och för att möta upp den utveckling som förväntas i Kungsbacka stad behövs en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken.

Nästan hälften av alla resor med regionbusstrafik i Halland sker i Kungsbacka. Behovet av resor in mot tätort är stort och växande, vilket med tiden har lett till kapacitetsproblem med många stående passagerare och till viss del frånåkta resenärer. En effektiv åtgärd mot kapacitetsbrist är att använda längre och mer kapacitetsstarka bussar. Ett arbete har påbörjats, där vissa sträckor och hållplatser har provkörts med ledbuss. I första hand är det linje 731 (Älskogsbräcka – Onsala – Kungsbacka) som är aktuell för ledbuss. På andra linjer med kapacitetsbrister planeras för boggibuss och behoven av förstärkning synliggörs i pågående förstudie.

För att få en så bra busstrafik som möjligt i samband med det nya trafikavtalet 2029, behöver Hallandstrafiken, Västtrafik och Kungsbacka kommun fortsätta samarbetet med sikte på en effektiv och attraktiv kollektivtrafik. Trafikering, infrastruktur och bebyggelseutveckling behöver gå hand i hand. Kollektivtrafiksystemet behöver rustas för att hantera resbehov och för att bidra till en hållbar utveckling.

5. SÄRSKILD KOLLEKTIVTRAFIK

5.1 FÄRDTJÄNST, SJUKRESOR OCH SKOLSKJUTS MED PERSONBIL

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

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

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

5.1.1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

FÖRARBRIST

Branschrådet Svensk Kollektivtrafik uppmärksammar en förarbrist inom serviceresor i hela Sverige. Som motsvarande organisationer på nationell nivå, förväntas Hallandstrafiken påverkas av den utmaning bristen på förare leder till på kortare och på något längre sikt. Hallandstrafiken bidrar genom Svensk Kollektivtrafik till att identifiera strategier för att öka föraryrkets attraktion. Svensk Kollektivtrafik samverkar dessutom med berörda myndigheter för att ytterligare bidra till förbättringar för branschen.

Även i fall där ökade kostnader för förare och fordon kan accepteras, kvarstår utmaningar kopplat till att rekrytera förare inom ramen för aktuella trafikavtal. Dessutom betonar Svensk Kollektivtrafik vikten av att även under en längre tid framöver, i starkare och i svagare konjunkturer, aktivt arbeta för att bidra till höjd attraktivitet för föraryrket. Med en hög genomsnittsålder på förarkåren är det viktigt att i möjligaste mån behålla redan tillgängliga förare samtidigt som ett aktivt arbete för att attrahera nya förare till yrket pågår.

ÖKAD EFTERFRÅGAN PÅ FÄRDTJÄNST OCH SJUKRESOR

Över en längre tidshorisont ser Hallandstrafiken att den demografiska utvecklingen i Halland kan skapa utmaningar kopplat till särskild kollektivtrafik. Liksom för Sverige som helhet, förväntas Halland över tid få en ökande andel äldre personer i befolkningen, vilket antas leda till ökade krav på samhällsresurser kopplat till vård och omsorg.

Inom serviceresor tros behovet av färdtjänst öka i samtliga halländska kommuner, vilket kan bidra till utmaningar ur såväl sociala som ekonomiska hållbarhetsperspektiv. För att möta en

ökad efterfrågan på serviceresor vill Hallandstrafiken hitta vägar för att ytterligare effektivisera och samplanera resor. För att åstadkomma effektivisering sätter Hallandstrafiken stor vikt vid fortsatt dialog och samverkan med kommuner och verksamheter.

KOSTNADSUTVECKLING

Kostnadsutvecklingen inom serviceresor påverkas huvudsakligen av tre faktorer: anbudspriserna vid upphandling av trafik, indexering av trafikavtal och resandeutveckling.

De nuvarande avtalen trädde i kraft i juli 2023. Hallandstrafiken samlar kunskap kring ingångna avtal för att redan under innevarande år påbörja förberedelser inför förändringar av kommande avtal, vilka ska ingås inom utblickens tidshorisont.

Indexering av trafikavtal påverkas främst av drivmedelspriser och löner. Under de senaste fem åren har Hallandstrafiken sett stor kostnadspåverkan orsakad av drivmedelspriser och allmän inflation.

Under 2025 har den resandeutveckling som noterats sedan pandemins slut inbromsat, vilket gör att resandet i Halland på total nivå inte driver starkt ökande kostnader. Men antalet resor befinner sig på en hög nivå och variationer inom och mellan kommuner kan påverka kostnader kopplat till både kommuner och verksamhetsområden. Hallandstrafiken behöver följa kostnadsutvecklingen och diskutera denna med respektive uppdragsgivare för att säkerställa samsyn kring serviceresors kostnadsutveckling.

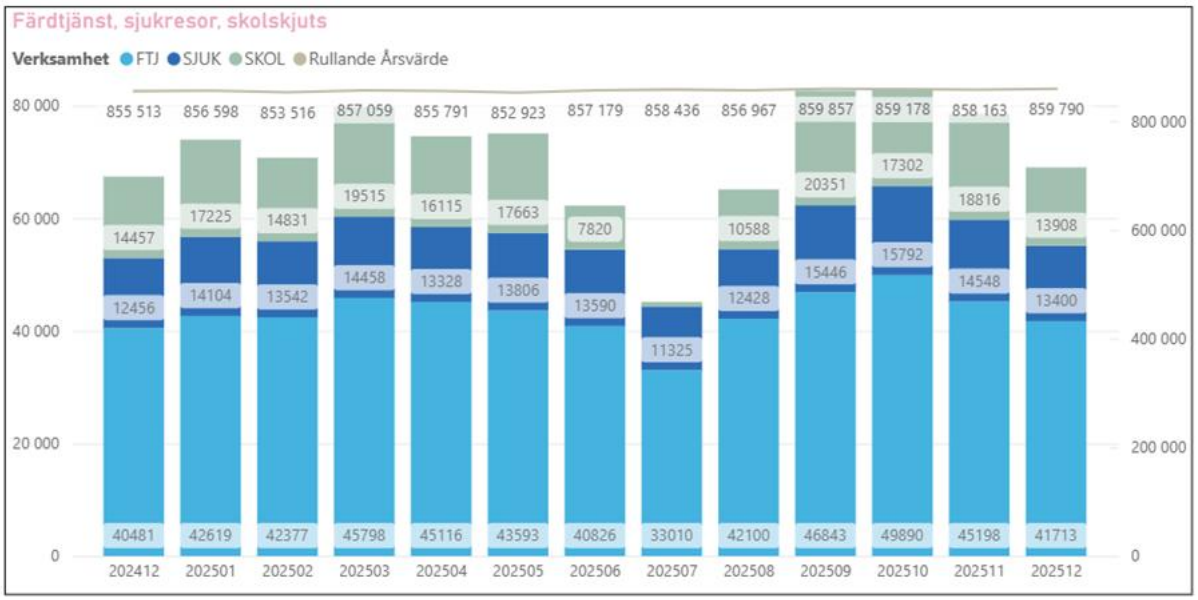
5.1.2 MÅL OCH MÅLUPPFYLLNAD

RESANDEUTVECKLING OCH RESANDE

Under 2025 utfördes cirka 860 000 resor med särskild kollektivtrafik med särskild kollektivtrafik, en ökning med 0,5 procent jämfört med 2024. Därmed noterar Hallandstrafiken att den kraftiga ökning i resande som registrerats sedan pandemiåret 2020 planar ut på en totalnivå.

Figuren nedan visar det rullande årsvärdet för färdtjänst, sjukresor och skolskjuts. Under hela 2025 håller sig detta värde mellan 855 000 och 860 000, vilket är en skillnad mot tidigare år då resandet stadigt har ökat. Ökningen är procentuellt något högre kopplat till skolskjuts än till färdtjänst och sjukresor totalt sett för Halland. Precis som under tidigare år står färdtjänstresor för ungefär 60 procent av samtliga resor, skolskjuts för 20 procent av resorna och sjukresor för 20 procent.

Även om resandeökningen avtagit jämfört med föregående år, noteras att Hallandstrafiken under 2025 utfört fler serviceresor än någonsin tidigare.



Figur 28. Resandeutveckling för serviceresor (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts på total nivå)

Punktligheten för de utförda serviceresorna uppgick till 93,6 procent under 2025. Det motsvarar nivån på punktlighet under 2024 och 2023, samtidigt som det ligger strax under målvärdet uppsatt till 95 procent. Hallandstrafiken kan konstatera att det är svårt att nå riktigt höga värden på punktlighet under de timmar på dygnet då tillgången till bilar är knapp i förhållande till den stora mängd resor som genomförs.

9 av 10 kunder är nöjda eller mycket nöjda med resan (från hämtning till lämning), vilket innebär att målvärdet uppfylls. Under året inkom cirka 1200 klagomål och dessa berör 0,14 procent av det totala antalet resor, vilket motsvarar förväntan som faller inom målvärdet.

Hallandstrafiken har under 2025 genomfört 40 inspektioner i syfte att säkerställa att fordon och förare är utrustade enligt gällande avtal. Under sju av årets kontroller godkändes förare och fordon på samtliga inspektionspunkter.

BESTÄLLNING AV RESA

Beställningscentralen har under 2025 hanterat cirka 555 000 samtal. Jämfört med 2024 är det en ökning med cirka 36 000 samtal, vilket är en följd av att Hallandstrafiken sedan 1 april agerar beställningscentral även för Kungsbacka färdtjänst och skolskjuts.

Trots att Kungsbacka färdtjänst och skolskjuts tillkommit sedan 1 april, har beställningscentralen uppnått goda kvalitetsnivåer med uppfyllda målvärden för samtalslängd, svarstider och nöjdhet vid beställning.

9 av 10 kunder är nöjda eller mycket nöjda med beställning av färdtjänst och sjukresor.

Beställningscentralens effektivitet är hög, med samtalslängder på i genomsnitt 125 sekunder och 88% av alla samtal som besvaras inom fem minuter.

Samtliga målvärden kopplat till beställning av resa överträffas, förutom det högt satta målvärdet på digitala beställningar. Under 2025 beställdes 10,1% av alla resor digitalt via Serviceappen. Här ser Hallandstrafiken en långsam, men stabil, ökning av antalet bokningar. Hallandstrafiken förstår att det är svårt att tvinga målgruppen till digitala beställningar via användning av en app på kort sikt. Samtidigt identifierar Hallandstrafiken ett användande av appen för avbokningar och kontroll av resor, särskilt gällande skolskjuts i bil.

HANDLÄGGNING AV FÄRDTJÄNSTANSÖKNINGAR

Under 2025 tog Hallandstrafiken emot och handlade 3 273 ansökningar om färdtjänst. Detta är i paritet med 2024 och 2023, vilket också ligger i nivå med mängden ansökningar före pandemin. Fler än fyra av tio ansökningar inkommer digitalt och 85 procent av kunderna är nöjda eller mycket nöjda med färdtjänsthandläggningen. Det innebär att två av tre målvärden kopplat till färdtjänsthandläggningen uppfylls.

Hallandstrafikens handläggningstid har varit längre under året. 62 procent av ärendena har handlagts inom fyra veckor och Hallandstrafiken kan konstatera att det definierade målvärdet på 75 procent inte uppnås. Hallandstrafiken ser att den längre handläggningstiden hänger samman med pensionsavgång med efterföljande nyrekrytering.

5.1.3 VERKSAMHETSUTVECKLING INNEVARANDE OCH KOMMANDE ÅR

UTVECKLING AV NÄRTRAFIK

I glesbefolkade områden där utbudet av allmän kollektivtrafik är mindre omfattande, kan närtrafik fungera som ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken. I områden där det sällan eller aldrig går någon buss kan då närtrafik bidra till en socialt och ekonomiskt hållbar transportförsörjning. För Hallandstrafiken skapas närtrafiken genom samverkan och samordning mellan den allmänna och särskilda kollektivtrafiken.

Principerna för närtrafiken ses över under 2026. Med fokus på ökad enkelhet vill Hallandstrafiken erbjuda kunderna en förenklad närtrafik, med tydliga resevillkor som är lätta att förstå och där bokning och betalning smidigt kan hanteras digitalt. Även visering bör kunna ske med enkelhet. Samtidigt vill Hallandstrafiken även fortsatt erbjuda en ekonomiskt och socialt hållbar lösning.

Under 2025 har Hallandstrafiken utvecklat funktionalitet för bokning av närtrafik i Hallandstrafikens app Serviceresan som en förberedelse för driftsättning under 2026. Ett förändrat närtrafikerbjudande med tillhörande funktionalitet i appen Serviceresan kommer att lanseras i en utvald kommun under innevarande år. Efter analyser och utvärderingar, utvecklas erbjudandet vidare och planeras införas i fler kommuner inom kollektivtrafikplanens utblick.

FORTSATT UTVECKLING AV DIGITALA LÖSNINGAR

Hallandstrafiken förstår att ett målvärde på 20 procent digitala bokningar av serviceresor är eftersträvansvärt på längre sikt, men inom en kort tidsram är målvärdet oerhört svårt att uppnå inom serviceresors målgrupp. Målvärdet kopplat till digitala bokningar reduceras därför under 2026, för att ge utrymme för en mer realistisk målsättning under året.

Beställningscentralen kommer fortsatt att aktivt förespråka digital bokning samtidigt som redan genomförda kommunikationsinsatser kommer att hänvisa till Hallandstrafikens digitala verktyg Serviceappen. Under 2025 genomförde Hallandstrafiken flera kommunikationsinsatser för att stödja övergången till digitala verktyg inom färdtjänst. Hallandstrafiken har nu tydlig och uppdaterad information på hemsida och i kundutskick. På hemsidan finns även filmer med tydliga instruktioner för hur användare såväl som ombud använder appen.

Under innevarande år kommer Hallandstrafiken att utöka möjligheterna för digitala bokningar och tillgång till digital information genom att erbjuda bokning och information även för arbetsresor och studieresor. Målgrupperna för de aktuella resorna är relativt små, men

Hallandstrafiken har tagit del av uttryckta önskemål om digitala bokningsmöjligheter samt identifierat en hög digital mognad inom målgrupperna.

FORTSATT EFFEKTIVISERING AV TRAFIK

Hallandstrafikens metod för att möta resandeutvecklingen består i första hand av att se över möjligheter för ökad samordning och effektivitet, och i andra hand av att utöka antalet resurser som är mer kostnadsdrivande. Under 2025 har Hallandstrafiken utökat resurserna inom fast planering för att se över verksamhetsresor. Arbetet är upplagd på ett sätt som påminner om redan infört arbetssätt rörande daglig verksamhet. Förändringen ger möjligheter att både öka samordningen och att höja resenärers och personals upplevda kvalitet.

Under kollektivtrafikplanens utblick ser Hallandstrafiken en potential att öka samordningen för längre sjukresor.

En fortsatt effektivisering av trafik förutsätter en fortsatt god dialog mellan Hallandstrafiken och dess uppdragsgivare för att identifiera möjligheter till ökad samordning och för att säkerställa att resurser används för de som verkligen behöver dem.

5.2 SKOLSKJUTS MED BUSS

Enligt skollagen (2010:800) är Sveriges kommuner skyldiga att anordna kostnadsfri skolskjuts för grundskoleelever till den skola där kommunen placerar eleven och under vissa omständigheter även till skolor som eleven valt. Beslut om vem som har rätt till skolskjuts och under vilka omständigheter får inte överlåtas till någon annan organisation. Denna myndighetsutövning hanteras därför av respektive halländsk kommun.

Hallandstrafiken upphandlar, samordnar och planerar skolskjutstrafiken för samtliga halländska kommuner.

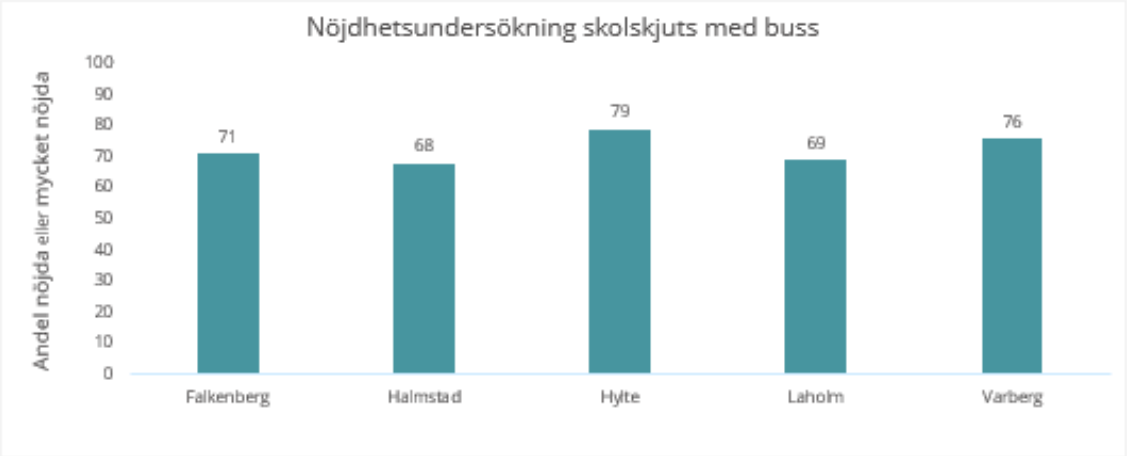
Hallandstrafikens mål att utforma en säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik. Samordning sker mellan linjetrafik och skoltrafik, men även mellan olika former av särskild kollektivtrafik. Hallandstrafiken ser att samordning av kompetens och resurser både leder till god kvalitet och till kostnadseffektivitet. Genom detta tar Hallandstrafiken vara på samhällets resurser på bästa sätt.

5.2.1 MÅLUPPFYLLNAD

KUNDNÖJDHET

Som ett led i Hallandstrafikens uppföljning av leveranskvalitet har en nöjdhetsundersökning genomförts under läsåret 2024–2025. Varje månad har slumpmässigt utvalda elever och målsmän tillfrågats om sin nöjdhet kopplat till skolskjuts med buss. Eleverna har tillgång till skolskjuts och går i årskurs 0 till årskurs 9.

Majoriteten av målsmännen är nöjda eller mycket nöjda med skolskjutsen som helhet under läsåret. Hallandstrafiken ser en variation i nöjdhet mellan de olika halländska kommunerna, se nedan.



Figur 29. Vårdnadshavares nöjdhet med skolskjuts med buss som helhet, läsåret 2024–2025

ELEVUNDERLAG

Antalet skolskjutsberättigade elever som Hallandstrafiken planerar för, både på upphandlad skolbuss och allmän kollektivtrafik, uppgick till cirka 10 000 elever under läsåret 2024/2025.

Planering av skolskjutsar påverkas i stor utsträckning av förändringar av skolenheter i de olika kommunerna. Demografiska förändringar med minskade barnkullar påverkar också skolskjutsplaneringen. Vilken effekt ett minskande elevantal har på skolskjutsar i en given kommun är beroende av många faktorer, varför Hallandstrafiken uppskattar en fortsatt nära dialog med de halländska kommunerna.

5.2.2 VERKSAMHETSUTVECKLING INNEVARANDE OCH KOMMANDE ÅR

FORTSATT SYSTEMINTEGRATION

Gällande skolskjuts kommer Hallandstrafiken framöver att fokusera på integration av handläggnings- och planeringssystem. Syftet är att öka den administrativa effektiviteten och att säkerställa informationsflöden. Målsättningen är att möjliggöra högre servicenivåer för elever och vårdnadshavare. För att nå målsättningen krävs att informationsflödena även når de trafikföretag som utför transporterna.

LINJELÄGGNING AV SKOLBUSS

Med hjälp av skolskjutsen som bas vill Hallandstrafiken erbjuda allmänheten tillgång till ökad mobilitet. Under innevarande år utför Hallandstrafiken i samarbete med Laholms kommun ett projekt där utvalda skolbusslinjer öppnas upp för allmänheten. Projektet utvecklas och genomförs i samråd med kommun, utförande trafikföretag och resenärer.

5.2.3 LÅNGSIKTIG PLAN FÖR TIDTABELLSKIFTEN

Det är viktigt för Hallandstrafiken att varje kommun vid planering av läsårens start- och slutdagar för skolorna tar hänsyn till tidtabellsskiften. Trafikutbudet skiljer sig åt under sommartidtabellen jämfört med resten av året. Om en kommun förlägger skoldagar under sommarperioden och har behov av allmän kollektivtrafik för sina elever, behöver kommunen kontakta Hallandstrafiken i god tid. Kostnaden för denna trafik kommer att regleras likt tillköp och faktureras kommunen.

Figuren nedan visar vid vilka datum tidtabeller kommer att justeras de kommande åren.

År	Övergång till sommar, natt mot måndag:	Övergång till höst, natt mot måndag:	Tidtabellsskifte i december, startdag:
2026	Må 15 juni	Må 17 augusti	Sö 13 december
2027	Må 14 juni	Må 16 augusti	Sö 12 december
2028	Må 12 juni	Må 14 augusti	Sö 10 december
2029	Må 18 juni	Må 20 augusti	Sö 9 december
2030	Må 17 juni	Må 19 augusti	Sö 15 december

Figur 30. Tider för tidtabellsskiften, 2026-2030

Tidtabellsskiften är en naturlig del av kollektivtrafiken och återkommer årligen, vanligtvis vid tre tillfällen. Det mest omfattande skiftet sker i december och gäller i hela Sverige, där Trafikverkets process för tilldelning av kapacitet enligt den årliga järnvägsnätsbeskrivningen (JNB) följer EU-standard. Skiftet i december har länge utgjort det största skiftet när det gäller trafikförändringar. Enligt ett tillägg till EU-direktiv 2001/14/EC ska ändring av tidtabeller för tåg ske andra lördagen i december och andra lördagen i juni och endast i undantagsfall vid andra tidpunkter. Tidtabellsskiftena under sommaren genomförs främst för att anpassa utbudet efter ett förändrat resbehov jämfört med resten av året. I Halland minskar generellt omfattningen av regiontrafik på sommaren, vilket beror på minskat arbets- och skolresande, samtidigt som stadsbusstrafiken i viss mån ökar på grund av ökat fritidsresande.

6. BILAGOR

BILAGA 1. NYCKELTAL ALLMÄN KOLLEKTIVTRAFIK 2025

BILAGA 2. INFRASTRUKTUR 2025

BILAGA 3. SAMRÅDSREDOVISNING



VI ÄR EN DEL AV
Region Halland