Trafikförsörjningsprogram 2026–2030



Region Halland

Innehåll

Förord 5

1. Bakgrund och ramverk 8

1.1 Organisation, uppdrag och styrdokument 8

1.2 Kollektivtrafiklagen – 2kap. Regional kollektivtrafik 11

2. Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik 14

2.1 Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland 14

2.2 Kollektivtrafik som medel att uppnå samhällsnyttor 19

3. Mål och vision – Halland bästa livsplatsen 23

3.1 Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet 23

3.2 Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen 24

3.3 Målstruktur för Trafikförsörjningsprogrammet 25

3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel 26

3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet 28

4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer 34

4.1 Trafikeringsstrategi 34

4.2 Principer för trafikutveckling 34

4.3 Metod för trafikutveckling 36

4.4 Basutbud av kollektivtrafik 37

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur 39

5. Kollektivtrafikstråk i Halland 44

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland 44
5.2 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland 45
5.3 Kollektivtrafikutbud i Halland 51
5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk 53
5.5 Järnvägsstationer 60

6. Trafikeringsbehov tåg 2028–2050 62
6.1 Tågsystem i Halland 62
6.2 Trafikering Västkustbanan 64
6.3 Trafikering Viskadalsbanan 67
6.4 Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan) 67
6.5 Trafikering Markarydsbanan 69
6.6 Nya tågstationer 75

7. Samplanering och ansvarsfördelning 79
7.1 Ansvarsfördelning 79
7.2 Hållplatser och stationer 80
7.3 Trafikering och fordon 81
7.4 Samplaneringsmodellen 82

8. Anpassad kollektivtrafik 83
8.1 Bakgrund och ramverk 83
8.2 Planeringsförutsättningar 85
8.3 Mål och vision 85
8.4 Utveckling av anpassad kollektivtrafik 87
8.5 Samverkan och uppföljning 88

9. Ekonomiska förutsättningar och finansiering. 91
9.1 Samhällsnytta 91

9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken 91
9.3 Riktlinjer för ekonomin 92
9.4 Principer för biljettsortiment och prissättning 93
9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter 94
9.6 Riktlinjer för tillköp av trafik 95

10. Kommersiell trafik 96
10.1 Allmän trafikplikt 96
10.2 Tillgång till infrastruktur 97
10.3 Tillgång till biljett-och betalsystem 97
10.4 Tillgång till informationssystem 97

Förord

Halland fortsätter att växa. Fler människor väljer att bo, besöka, arbeta och studera i vår region, samtidigt som sambanden med omvärlden blir allt starkare. För att Halland även i framtiden ska vara en attraktiv, tillgänglig och sammanhållen region behöver kollektivtrafiken fortsätta utvecklas. Trafikförsörjningsprogrammet 2026–2030 anger inriktningen för detta arbete.

De senaste åren har präglats av stora investeringar i transportinfrastrukturen. Färdigställandet av Varbergstunneln är en milstolpe som stärker Västkustbanans kapacitet och robusthet. Samtidigt fortsätter arbetet med Västlänken i Göteborg. När anläggningen tas i drift skapas nya förutsättningar för den regionala tågtrafiken, samtidigt som tillgängligheten mellan arbetsmarknaderna i Göteborgsregionen och Halland stärks ytterligare.

Även på andra håll sker viktiga satsningar. I Halmstad pågår arbetet med ett nytt stadsbusslinjenät och utvecklingen av Halmstadexpressen vilket kommer att ge förutsättningar för en mer attraktiv, och kapacitetsstark kollektivtrafik i staden.

I norra Skåne färdigställdes dubbelspåret mellan Ängelholm och Maria december 2023, en investering som har bidragit till kortare restider på Västkustbanan, ökad kapacitet och starkare kopplingar mellan Halland och Skåne.

Trafikförsörjningsprogrammet har genomgått en revidering för att säkerställa dess aktualitet. Det tar sin utgångspunkt i den Regionala fysiska planen Halland 2050 som antogs i juni 2026. Programmet tydliggör kollektivtrafikens roll i arbetet för en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Genom att samordna utvecklingen av kollektivtrafik, infrastruktur och bebyggelse kan vi skapa ett mer hållbart och transporteffektivt Halland. Samplanering mellan Region Halland, kommunerna, Trafikverket och andra aktörer är därför en grundförutsättning för att nå våra gemensamma mål.

För att möta framtidens behov introduceras ett nytt långsiktigt marknadsandelsmål. Målsättningen är att kollektivtrafiken ska stå för 30 procent av de motoriserade resorna år 2050, med tydliga etappmål längs vägen. Målet är ambitiöst för att stärka Hallands konkurrenskraft, minska klimatpåverkan och skapa ett mer yteffektivt transportsystem.

Programmet innehåller även nya restidsmål för tågtrafiken. Kortare restider är avgörande för att knyta samman arbetsmarknader, utbildningsmöjligheter och vardagsresandet inom Halland och med våra grannregioner.

Samtidigt tydliggörs ett nytt basutbud för kollektivtrafiken i Halland. Oavsett var man bor ska det finnas grundläggande möjligheter att resa med kollektivtrafiken.

Därigenom skapas förutsättningar för människor att nå arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter.

Med detta program tar vi ytterligare steg för att utveckla kollektivtrafiken som ett verktyg för regional utveckling och förverkligandet av visionen om Halland som bästa livsplatsen.



Mikaela Waltersson (M), regionstyrelsens ordförande



Helene Andersson (C), ordförande regionstyrelsens tillväxtutskott


RÖKNING
FÖRBJUDEN

1. Bakgrund och ramverk

Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs strategiskt på kort- och lång sikt.

1.1 Organisation, uppdrag och styrdokument

Kollektivtrafik kan indelas i lokal och regional, interregional samt internationell kollektivtrafik. I kollektivtrafiklagen som inrättades 2012, regleras den lokala och regionala kollektivtrafiken. Regional kollektivtrafik definieras i lagen som ”sådan kollektivtrafik som äger rum inom ett län eller om den sträcker sig över flera län, med avseende på trafikutbudet huvudsakligen är ägnad att tillgodose resenärernas behov av arbets- och studiependling eller annat vardagsresande* och som med hänsyn till sitt faktiska nyttjande tillgodoser ett sådant behov”. Beslut om allmän trafikplikt gäller regional kollektivtrafik.

* Med arbets- och studieresor samt annat vardagsresande avses miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter. Resorna är en förutsättning för att uppnå attraktiva livs- och boendemiljöer.

Region Halland

Region Halland ansvarar för att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. I uppdraget ingår bland annat att ta fram Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Regional fysisk plan. Region Halland är även länsplaneupprättare, med ansvar för den långsiktiga planeringen av länets infrastruktur. Detta ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur på regionala vägar och till viss del även på järnvägar.

Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion och utgör en central del av Sveriges civila försvar. Region Halland har därför i uppdrag att säkerställa att kollektivtrafiken fungerar såväl under normala förhållanden som vid kris och höjd beredskap. Detta innebär ett ansvar att reducera sårbarheter, stärka verksamhetens motståndskraft mot samhällsstörningar samt utveckla och upprätthålla en grundläggande förmåga inom civilt försvar.

Regional kollektivtrafikmyndighet

Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet. Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har ansvar för den allmänna kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Fem av Hallands sex kommuner har även överlämnat ansvar för färdtjänsten och riksfärdtjänsten till Region Halland.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är det övergripande styrdokumentet för Halland. Här återfinns Hallands vision: Halland – bästa livsplatsen 2035.

Regional fysisk plan

Den regionala fysiska planen har ett tidsperspektiv som sträcker sig till år 2050. Planen utgör både en geografisk och fysisk dimension av de strategiska val och prioriteringar som preciseras i RUS och i Strategi för hållbar tillväxt. Därutöver ger den förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna som sträcker sig över kommun- och regiongränserna.

Strategi för hållbar tillväxt

Hallands strategi för hållbar tillväxt utgår från RUS och riktar in sig på de tillväxtskapande faktorerna. Strategin beskriver hur hela Halland ska växa och utvecklas på ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart sätt.

Regionalt trafikförsörjningsprogram

Kollektivtrafiklagen beskriver att trafikförsörjningsprogrammet bland annat ska innehålla mål och riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken. Det ska rymma både en långsiktig och strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt. Programmet innehåller även en redovisning av färdtjänst och sjukresor, information om arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt Region Hallands inställning till kommersiell trafik. Programmet aktualiseras vart fjärde år i samband med ny mandatperiod.

Kommersiell kollektivtrafik

I trafikförsörjningsprogrammet görs en avvägning mellan vilken trafik som samhället tar ansvar för och vilken trafik som bedrivs kommersiellt. Det förenklar för företag att komma in på kollektivtrafikmarknaden, vilket kan bidra till ett större utbud för invånarna. Kollektivtrafiklagen gör det fritt för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik.

Allmän trafikplikt

Med allmän trafikplikt avses den kollektivtrafik som den regionala kollektivtrafikmyndigheten fastställer ska vara ett ansvar för samhället. Denna trafik ska beskrivas och formellt beslutas av myndigheten. Trafiken ska därefter upphandlas och regleras enligt politiskt beslutade riktlinjer. Beslut om allmän trafikplikt är information till invånare och näringsliv samt till trafikföretag som avser utföra kommersiell trafik.

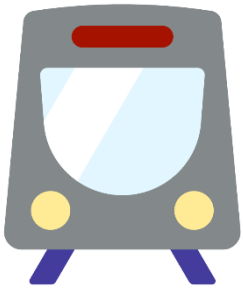
Hallandstrafiken

Hallandstrafiken är sedan 2023 del av Region Hallands förvaltningsorganisation och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten, bereder ärenden åt

kollektivtrafikmyndigheten och upprättar Kollektivtrafikplan för Halland.

Kollektivtrafikplan

Varje år utformar Hallandstrafiken en Kollektivtrafikplan utifrån riktlinjerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Framtagandet av planen sker i nära dialog med kommunerna i länet. I planen beskrivs det operativa genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare fyra år framåt.



Samarbete för utveckling av kollektivtrafiken

Kort- och långsiktig utveckling av kollektivtrafiken enligt trafikförsörjningsprogrammet görs i samarbete mellan bland andra de halländska kommunerna, Region Halland, Hallandstrafiken och Trafikverket. En mer ingående beskrivning av ansvarsfördelningen och hur samverkan ser ut görs i kapitel 7.

Trafikverket

Trafikverket är ansvarigt för investeringar, drift och underhåll av statliga (nationella och regionala) vägar och järnvägar. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av kollektivtrafiken och därmed också i utvecklingen av Halland. Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella transportplanen och denna plan är grunden för utveckling av det statliga transportsystemet. I nationell plan för transportsystemet beslutas om nyinvesteringar bland annat på järnvägssidan och där finns även medel till drift och underhåll.

Kommunerna i Halland

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland och av kollektivtrafiken. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Utformning av staden och nya bostadsområden sätter ramarna för vad som kan åstadkommas med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering. Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog med kommun-och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken anordnar regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur.

Angränsande regioner

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län,

Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande kollektivtrafiken kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågsystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige (RSS) är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg samt Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår.

Inom RSS har ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige tagits fram. Syftet med positionspapperet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, nåbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspapperet har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram kring utvecklingen av den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige. Inom ramen för RSS har även en handlingsplan för kollektivtrafik tagits fram. I denna konkretiseras positionspapperets målsättningar med fokus på den gränsöverskridande persontågtrafiken, med utblick mot 2040. Handlingsplanen prioriterar pendlingsbara relationer det vill säga stärkandet av förbindelser inom en timme och att få till fler relationer inom eller i närheten av en timme. För att uppnå detta krävs bland annat parallella tågtrafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild, nya snabbare tåg och investeringar i järnvägsanläggningen.

Greater Copenhagen och STRING

Greater Copenhagen-samarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Sjælland och Region Hovedstaden i Danmark och de tillhörande 85 kommunerna. Tillsammans arbetar de olika parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,3 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse.

STRING (Southwestern Baltic Sea Transnational Area - Implementing New Geography) är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Halland är med i. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg.

1.2 Kollektivtrafiklagen – 2kap. Regional kollektivtrafik

Kollektivtrafiklagen i sammandrag

1§ Regionen och kommunerna inom ett län ansvarar gemensamt för den regionala

kollektivtrafiken. […] Regionen och kommunerna får dock komma överens om att antingen regionen eller kommunerna ska bära ansvaret.

1b§ Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla.

2§ I varje län ska det finnas en regional kollektivtrafikmyndighet (RKM)

8§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska regelbundet i ett trafikförsörjningsprogram (TFP) fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska vid behov uppdateras.

9§ Det regionala trafikförsörjningsprogrammet ska upprättas efter samråd med motsvarande myndigheter i angränsande län. Samråd ska även ske med övriga berörda myndigheter, organisationer, kollektivtrafikföretag samt företrädare för näringsliv och resenärer. I de fall en region ensam är regional kollektivtrafikmyndighet ska samråd även ske med kommunerna i länet.

Övriga uppgifter för den regionala kollektivtrafikmyndigheten

12§ Efter överenskommelse med regionen eller en kommun i länet får den regionala kollektivtrafikmyndigheten upphandla persontransport- och samordningstjänster för sådana transportändamål som kommunerna eller regionen ska tillgodose samt samordna sådana transporttjänster. Lag (2019:950). 13§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrupper.

14§ Den regionala kollektivtrafikmyndigheten ska verka för en tillfredsställande taxiförsörjning i länet.



Närmare om innehållet i regionala trafikförsörjningsprogram

10 § Ett regionalt trafikförsörjningsprogram ska innehålla en redovisning av:

1. behovet av regional kollektivtrafik i länet samt mål för kollektivtrafikförsörjningen,

2. alla former av regional kollektivtrafik i länet, både trafik som bedöms kunna utföras på kommersiell grund och trafik som myndigheten avser att ombesörja på grundval av allmän trafikplikt,

3. åtgärder för att skydda miljön,

4. tidsbestämda mål och åtgärder för anpassning av kollektivtrafik med hänsyn till behov hos personer med funktionsnedsättning,

5. de bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer, samt

6. omfattningen av trafik enligt lagen (1997:736) om färdtjänst och lagen (1997:735) om riksfärdtjänst och grunderna för prissättningen för resor med sådan trafik, i den mån uppgifter enligt dessa lagar har överlåtits till den regionala kollektivtrafikmyndigheten.



2. Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik

Kapitlet beskriver de faktorer som skapar förutsättningar att kunna utveckla en attraktiv kollektivtrafik i Halland. Därutöver beskrivs hur en utvecklad kollektivtrafik i samplanering med annan samhällsbyggnad kan bidra till att skapa samhällsnyttor för Hallands invånare.

2.1 Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland

Kännetecknande för en attraktiv kollektivtrafik är att den erbjuder resenärerna snabba och effektiva resor, har hög turtäthet, är pålitlig samt erbjuder god kvalitet och service. Den behöver vara användarvänlig oavsett kön, ålder, bakgrund, eller funktionsvariation. Därtill är grundläggande krav på trygghet och tillgänglighet för alla resenärsgrupper en förutsättning för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik.

Under en längre tid har utvecklingen av antalet resenärer i den halländska kollektivtrafiken varit positiv när allt fler valt den som sitt resalternativ. Det är bland annat en konsekvens av ett mångårigt och kontinuerligt arbete med att utveckla kollektivtrafiksystemet i Halland. För att resandet med kollektivtrafiken ska fortsätta utvecklas behöver regionen arbeta vidare med framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik.
Trafikförsörjningsprogrammets uppgift är att peka ut dessa faktorer och visa hur de ska tas om hand. En attraktiv kollektivtrafik är en förutsättning för att öka resandet och nå de mål som finns angivna i Trafikförsörjningsprogrammet.

Framgångsfaktorer

- Förkorta restider
- Enkelhet, tillgänglighet och trygghet
- Infrastrukturinvesteringar
- Hela resan – perspektivet
- Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)

Förkorta restider

För att skapa goda förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik i Halland är det viktigt att förkorta restiderna. Åtgärder i infrastrukturen för ökad framkomlighet och kapacitet, eller översyn av uppehållsbilder och körsträckor är sätt på vilka detta kan åstadkommas. I det löpande arbetet behöver en större andel av resandet flyttas över till kollektivtrafik, gång och cykel i strävan mot ett hållbart och mer yteffektivt transportsystem.

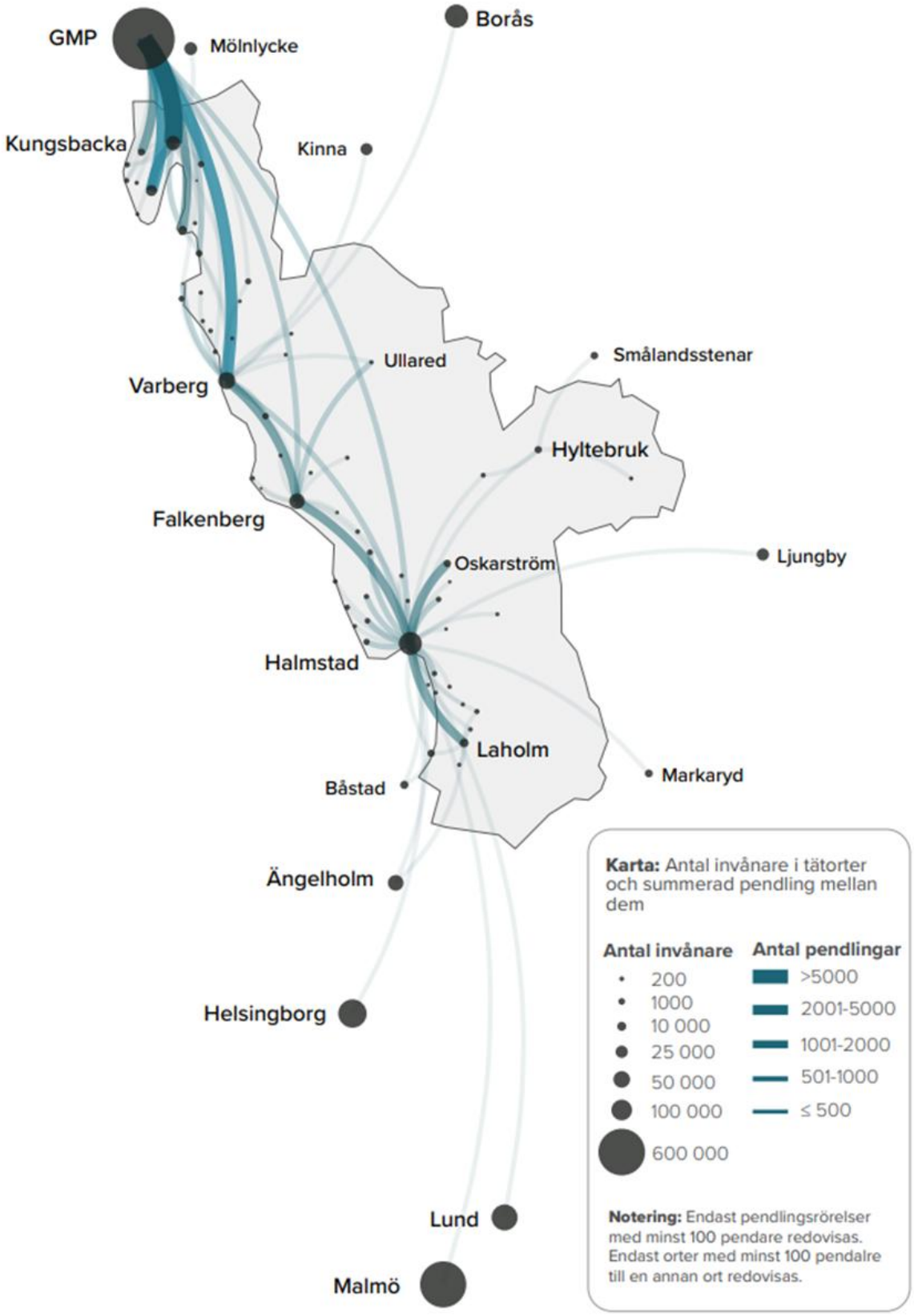
Hallands geografi möjliggör för korta restider mellan orterna längs kusten och inlandet och har historiskt inneburit att arbetsmarknaderna vuxit. Länet är flerkärnigt med Halmstad och Varberg som regionala tillväxtmotorer, Falkenberg och Kungsbacka som regionala kärnor samt Laholm och Hylte som lokala kärnor. Den starka tillväxten i Halland har historiskt fördelats mellan flera orter snarare än koncentrerats till en dominerande kärna. Geografin präglas av starka funktionella samband på flera nivåer och regionen är en del av flera lokala och regionala arbets-, bostads- och studiemarknader.

De största pendlingsströmmarna inom länet löper i nord-sydlig riktning mellan de regionala kärnorna längs kusten och mellan de regionala kärnorna och deras omland. I de östra delarna av regionen sker pendling dels till kuststäderna, dels till större arbetsmarknader inåt landet. De länsöverskridande pendlingsströmmarna går i huvudsak norrut till Göteborgs och Mölndals kommuner. Arbetspendlingen över Hallands norra länsgräns är den näst största regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige och medför att en stor del av Halland ingår i Göteborgs arbetsmarknad. Söderut är flödena inte lika stora. Mellan södra Halland och nordvästra Skåne finns det däremot potential att skapa en gemensam arbetsmarknad och därmed öka utbytet mellan orterna. Resandet över länsgränserna mot Smålandslänen och de sydöstra delarna av Västra Götaland (Boråsregionen) är betydligt mindre i omfattning.

För att hela Halland ska kunna fortsätta växa är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner fortsätter att tillgängliggöras för så många som möjligt. Snabba och hållbara transporter med ett utbud som motsvarar resbehovet i Halland är därför en grundförutsättning för den halländska utvecklingen. Det behövs även information om vilket utbud som faktiskt erbjuds. Här blir marknads- och informationsinsatser gentemot resenärerna viktiga att genomföra. Kommande år behöver tågtrafiken på Västkustbanan och kollektivtrafiken som förbinder kusten med inlandet utvecklas för att korta ner restider och öka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Enkelhet, tillgänglighet och trygghet

När kollektivtrafiken utvecklas och blir tillgänglig för fler ökar tillgången till arbete, studier, nöjen, fritidsaktiviteter, rekreation samt offentlig- och privat service. Kollektivtrafiken kan på så sätt skapa förutsättningar för integration genom att minska sociala och fysiska barriärer för socioekonomiskt sårbara grupper, samtidigt som den kan skapa en rättvisare tillgänglighet då barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar kan nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning för sin mobilitet.



Figur 1. Inomregionala och mellanregionala pendlingsflöden. GMP avser Göteborg, Mölndal, Partille.

Vidare kan en utvecklad och attraktiv kollektivtrafik bidra till ett ökat resande inom de socioekonomiskt starka grupperna som i mindre utsträckning nyttjar kollektivtrafiken i jämförelse.

Genom att arbeta för enkelhet, trygghet och tillgänglighet för alla resenärsgrupper skapas en attraktiv och inkluderande kollektivtrafik. Det innebär tillgänglighetsanpassning av hållplatser och stationer, tydliga och enkla resevillkor, ännu bättre komfort i fordonen, ett gemensamt användarvänligt biljettsystem med grannlänen samt att tillskapa upplysta och trygga hållplatser för resenärerna. Även trafiksäkra och upplysta gång- och cykelvägar till och från hållplatserna utgör ett viktigt led i arbetet med en attraktiv kollektivtrafik. Viktigt är också tillskapandet av parkeringar för cykel och bil i anslutning till välplanerade bytespunkter på landsbygden. Det ger invånarna bättre möjligheter att kunna resa med kollektivtrafiken till arbete, studier, service, kultur- och fritidsaktiviteter som ofta är koncentrerade till större tätorter.

I Halland väntas grupperna barn och unga samt personer äldre än 65 år att öka i snabbare takt än antalet personer i arbetsför ålder. Redan idag utgör grupperna en stor del av befolkningen i länet. Gruppen i åldern 80+ år väntas samtidigt fördubblas fram till 2050. Detta kan medföra ett ökat behov av kollektivtrafik och infrastruktur som är anpassad och tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättningar. Det ökar behovet av tydliga målsättningar och strategier för den anpassade kollektivtrafiken och behovet av en anpassad och en för alla tillgänglig allmän kollektivtrafik.

Infrastrukturinvesteringar

Att det finns tillräckligt med kapacitet i järnvägssystemet och att kollektivtrafiken har god framkomlighet i länets tätorter är viktigt för Hallands utveckling och för kollektivtrafikens attraktivitet. Under en längre tid har en investeringsskuld byggts upp för transportinfrastrukturen. Samhällsförändringar kopplat till demografi, klimat, digitalisering och beredskap leder till ökade krav på den fysiska infrastrukturen. Behovet av infrastrukturinvesteringar är därför stort och kommer att vara så även framöver. Eftersom Halland växer och resbehovet ökar är det viktigt att genomföra nödvändiga infrastrukturinvesteringar, särskilt på Västkustbanan, men även i andra delar av trafiksystemet.

Att Halland växer gör att mängden trafik i länets tätorter ökar och belastar vägnätens kapacitet. Infrastrukturinsatser i gaturummet som innebär att kollektivtrafikens restider prioriteras är viktigt för att öka dess framkomlighet. En god och fortsatt förbättrad framkomlighet för kollektivtrafiken skapar förutsättningar för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val.

För att stärka det hållbara resandet i stort är det viktigt att även främja gång- och cykeltrafiken. I detta sammanhang är trafiksäkerheten en betydelsefull faktor att ta hänsyn till. Placeringen av hållplatser och de anslutande vägarna för gång- och cykeltrafik måste planeras och utformas på ett trafiksäkert sätt. Faktorer som omgivande fordonshastigheter, trafiktäthet, utrymme och belysning behöver därutöver beaktas. Infrastruktur i form av cykelparkeringar vid kollektivtrafiknoder och förbättrad trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister utgör åtgärder som kan öka färdslagens attraktivitet och underlätta det kombinerade resandet med kollektivtrafiken.

Arbetet med att utveckla kollektivtrafiken och dess infrastruktur behöver ske i samverkande former och samplaneras gemensamt mellan Trafikverket, Region Halland, grannregionerna och kommunerna.

Hela resan-perspektivet

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken och få fler att välja den för hela eller delar av sina resor behöver den ses utifrån ett Hela resan-perspektiv. Planeringen behöver inriktas på att skapa lösningar och goda förutsättningar för resenärerna att kombinera olika färdmedel.

Genom att kollektivtrafiken kompletteras med andra färdsätt kan upptagningsområdet för kollektivtrafiken öka och restiderna från dörr till dörr minska i såväl städer som på landsbygden. Åtgärder som kan främja kombinationsresor utgörs bland annat av trygga och säkra pendlarparkeringar för bil och cykel vid kollektivtrafikens bytespunkter, god anslutning till bytespunkter genom gång- och cykelstråk och utveckling av digitala verktyg för att underlätta byten mellan färdslag. Pendlarparkeringar för bil blir särskilt viktigt vid bytespunkter på landsbygden då behovet av bilen som transportmedel är större i länets glesare geografier. Möjligheten att kombinera olika färdmedel utifrån behov kan föra med sig att hela eller delar av resan kan ske med ett hållbart transportmedel.

En styrka som kollektivtrafiken har är möjligheten för resenären att nyttja restiden till annat, exempelvis till att arbeta och studera. Att resenärer har en fullt fungerande uppkoppling ombord på kollektivtrafikens fordon är en viktig del i att göra kollektivtrafiken attraktiv. I dagens flexibla arbetsliv där fler helt eller delvis arbetar på distans och många pendlar längre avstånd blir en god uppkoppling ett attraktivt erbjudande från kollektivtrafiken och ett led i att stärka hela resan.



Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB)

Kollektivtrafik är inte bara en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Genom att väga in kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringen kan både kollektivtrafikens attraktions- och konkurrenskraft och invånarnas närhet till olika samhällsfunktioner öka. Ett sätt att sammanföra kollektivtrafiken och bebyggelseplanering är att fokusera på KOB och använda den halländska samplaneringsmodellen för att åstadkomma en sådan utveckling. KOB innebär att skapa en tätare och mer stadsmässig bebyggelse kring kollektivtrafikens noder och stråk för att få fler att välja kollektivtrafiken. Genom att förtäta och blanda bostadsbebyggelse, arbetsplatser, servicefunktioner och grönområden ges invånarna närhet till olika aktiviteter och fler ges möjlighet att resa med kollektivtrafiken.

Ett acceptabelt avstånd till kollektivtrafikens hållplatser i tätorterna är cirka 400 meter och utanför tätorterna cirka 2 kilometer. Av befolkningen i Hallands tätorter har cirka 79 procent tillgång till en kollektivtrafikstation eller hållplats från sina bostäder. Utanför tätort är motsvarande siffra 62 procent. Det är en relativt låg andel jämfört med riket och Halland placerar sig under medianen för riket som helhet. Här krävs bland annat en samplanering som främjar förtätning runt tågstationer, utvecklingen av attraktiva bytespunkter i strategiska kollektivtrafiknoderna på landsbygden och sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafikstråken.

Nybyggnation av bostäder i närheten av kollektivtrafikens noder och stråk skapar ett ökat underlag för kollektivtrafiken vilket i sin tur kan motivera ytterligare satsningar på kollektivtrafiken. Vetskapen om var i Halland det kommer att gå kollektivtrafik utgör ett viktigt planeringsunderlag i den kommunala översiktsplaneringen. Kollektivtrafikstråken i detta program kan också ge en hänvisning till vad som behövs i form av nybyggnation och ökat befolkningsunderlag för att nya områden eller stråk ska klassas som kollektivtrafikstråk. Det kan på sikt leda till ett ökat utbud av kollektivtrafik



2.2 Kollektivtrafik som medel att uppnå samhällsnyttor

Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, studier, fritidsaktiviteter och service. Genom att utveckla kollektivtrafiken i linje med framgångsfaktorerna som beskrivits ovan skapas förutsättningar att uppnå flertalet samhällsnyttor till gagn för invånarna.

En väl utvecklad kollektivtrafik kan exempelvis bidra till att vidga arbetsmarknadsregionerna, yteffektivisera transportsystemet, förbättra folkhälsan och minska klimatutsläppen. Men för att uppnå samhällsnyttor behöver kollektivtrafiken också samplaneras tillsammans med andra områden i samhällsplaneringen.

Yteffektivare transportsystem

I städer kan ett ökat kollektivtrafikresande ge tydliga fördelar. Kollektivtrafiken är betydligt mer yteffektiv och kapacitetsstark än biltrafiken. Genom att öka kollektivtrafikens framkomlighet och få fler att nyttja den som sitt transportmedel frigörs ytor i stadsrummet som kan omvandlas till mer trivsamma, tillgängliga och säkra trafikmiljöer. Ett transportsystem med större kapacitet för de hållbara färdmedlen skapar förutsättningar för ett Halland som är mer anpassat för människan, mer jämlikt och mer tillgängligt.

Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt för att kunna möta demografiska förändringar, urbanisering och hållbarhetsutmaningar. Det innebär att fler

av Hallands invånare kommer att behöva åka kollektivt, cykla eller gå. Bilen kommer fortsatt ha en roll i transportsystemet och ska ges förutsättningar där den behövs. Däremot kommer trängsel- och bullerproblematik kvarstå i städerna om inte fler väljer de yteffektiva färdmedlen. Fortsatt utveckling av transportalternativen blir därför viktigt. För att detta ska kunna bli verklighet är samverkan och samplanering med de halländska kommunerna av största vikt.

Förbättrad jämställdhet och ökad tillgänglighet för sårbara grupper

Den ökade tillgängligheten blir särskilt viktigt för sårbara grupper såsom barn, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Barn är i större utsträckning beroende av kollektivtrafiken eller av att resa ihop med en vuxen för att ta sig till skola, service och aktiviteter. Om den vuxnes möjlighet att resa kollektivt ökar gör även barnens möjligheter det. Äldre och personer med funktionsnedsättning är på samma sätt beroende av kollektivtrafiken för sitt vardagsresande. En förbättrad och trygg kollektivtrafik kan samtidigt öka jämställdheten mellan kvinnor och män vad gäller tillgänglighet till olika aktiviteter i samhället. Resmönster skiljer sig åt mellan könen, särskilt valet av färdmedel och reslängden. Män väljer gärna bil och flyg. Kvinnor tenderar att i högre utsträckning använda kollektivtrafiken för kortare resor. Därutöver har fler kvinnor än män kollektivtrafiken som sitt enda resalternativ. God framkomlighet för kollektivtrafikens fordon och trygghetsskapande åtgärder kan bidra till att öka kvinnors tillgänglighet och upplevelse av trygghet när de nyttjar kollektivtrafiken.

Välutformade Informations- och tekniklösningar kan bidra till trygga och tillgängliga reseupplevelser i kollektivtrafiken. Detta är särskilt betydelsefullt för socioekonomiskt sårbara grupper som ofta är mer beroende av kollektivtrafiken och kan påverkas negativt av otydliga byten, förseningar eller svårbegripliga biljettsystem. Ur ett jämställdhetsperspektiv är tillgång till information och trygghetsskapande teknik avgörande, då kvinnor generellt rapporterar högre otrygghet i kollektivtrafiken, särskilt under kvällstid.

Bättre folkhälsa

För samhället är stora kostnader och vinster kopplade till folkhälsan. Fysisk aktivitet från cykel, gång samt förflyttningar till och från kollektivtrafik medför en positiv folkhälsoeffekt. Genom att få fler av Hallands invånare att nyttja kollektivtrafiken och andra hållbara transportmedel för sina vardagsresor kan folkhälsan påverkas positivt. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer regelbundet jämfört med bilister. Därigenom bidrar ett ökat kollektivtrafikresande till människors vardagsmotion när fysisk rörelse blir en naturlig del av hela resan. Vidare minskar exponeringen för buller och luftföroreningar



om en större andel av invånarnas resor sker med kapacitetsstarka och hållbara transportalternativ så som kollektivtrafik, gång och cykel.

Minskade klimatutsläpp från transporter

Kollektivtrafiken är avgörande för att minska klimatpåverkan från transportsystemet. Den Halländska transportsektorn står för en stor del av regionens koldioxidutsläpp. Samtidigt har den snabba befolkningstillväxten ökat trafikmängden. Trots minskade utsläpp från personbilar är nivåerna fortfarande höga jämfört med andra regioner.

I Halland drivs kollektivtrafiken till 99,5% med fossilfria drivmedel. Genom att göra kollektivtrafiken mer attraktiv kan den bidra till ett hållbart transportsystem med minskade utsläpp. Elektrifiering av personbilsflottan kommer inte räcka för att hinna ersätta bensin- och dieselbilarna i tillräcklig utsträckning och kunna nå klimatmålen till 2030. Därför behöver en större andel av resorna ske med hållbara och kapacitetsstarka alternativ där så är möjligt.

Vidgade arbetsmarknadsregioner

En utbyggd och effektiv kollektivtrafik som är attraktiv att använda gör det möjligt för människor att förflytta sig snabbare och längre sträckor. Därigenom bidrar kollektivtrafiken till att vidga arbetsmarknader så att människor kan nå fler arbetsplatser. Samtidigt underlättar den för företagen att rekrytera personal med rätt kompetens. Resultatet av en sådan utveckling är i förlängningen ökad produktivitet, sysselsättning och tillväxt. När människor får fler arbetsplatser att välja mellan uppstår en matchningseffekt mellan arbetstagare och arbetsgivare som gör arbetsplatser mer produktiva och genomsnittslönen högre än om människor hade haft tillgång till färre arbetsplatser. Effekten gynnar särskilt grupper i samhället som har en svagare ställning på arbetsmarknaden. Dessutom kan en sådan utveckling öka kommunernas, regionernas och statens skatteintäkter.




100% GRÖN EL.
SOL
VIND
VATTEN

3. Mål och vision – Halland bästa livsplatsen

Detta kapitel beskriver ett urval av mål och riktlinjer som har bäring på ramverket för programmet. Mot bakgrund av ramverket har strategiska mål för kollektivtrafiken arbetats fram.

3.1 Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet

Transportpolitiska målen

Kollektivtrafiklagen bygger på nationella transportpolitiska mål. Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet. *Funktionsmålet*- innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. *Hänsynsmålet*- innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att kollektivtrafiksystemet i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa.

Agenda 2030

Trafikförsörjningsprogrammet ska också bidra till att uppnå de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030. Agenda 2030 innehåller 17 mål som lyfter behovet av att se hur sociala, ekologiska och ekonomiska frågor hänger samman. Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen påverkar i stor utsträckning ett stort antal delmål i Agenda 2030 där kollektivtrafiken har en viktig roll.

Svenska miljömål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. Där ingår även Generationsmålet. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är

lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den också kallas, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Konventionen innehåller 54 rättigheter (artiklar) Som barn räknas varje människa under 18 år.
Barnkonventionen är svensk lag sedan 1 januari 2020. Eftersom barn inte alltid har möjlighet att påverka var de vistas, är det viktigt att samhällsplaneringen tar hänsyn till deras behov.

3.2 Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen

Halland är en växande region med en flerkärnig ortstruktur och med starka funktionella samband både inom och utanför länets gränser. Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll för att knyta samman arbetsmarknader, utbildningsmöjligheter och samhällsservice. Syftet med kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att skapa möjligheter för människor att resa till och från arbete, utbildning, fritidsaktiviteter och service. Kollektivtrafiken har en viktig roll för att nå visionen i den regionala utvecklingsstrategin: *Halland bästa livsplatsen*.

Koppling till Regional utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt

Trafikförsörjningsprogrammets mål och inriktning är nära kopplade till Hallands regionala utvecklingsstrategi (RUS) och Strategi för Hållbar tillväxt. RUS betonar vikten av hållbar samhällsutveckling med minskad klimatpåverkan och god tillgänglighet i hela regionen. Genom att utgå från RUS och Strategi för Hållbar tillväxt i utvecklingen av kollektivtrafiken säkerställs att kollektivtrafiken stödjer regionens långsiktiga ambitioner inom bland annat näringslivsutveckling, attraktiva livsmiljöer och omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Koppling till Regional fysisk plan Halland 2050 (RFP)

Målområde 1

Den Regionala Fysiska Planen pekar i målområde 1 ut att Halland ska vara en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. För att uppnå detta krävs ett transportsystem som är robust, sammanlänkat och hållbart - där kollektivtrafiken är ett centralt verktyg. Kollektivtrafiken ska bidra till ökad tillgänglighet, minskad sårbarhet och möjliggöra att invånare kan välja hållbara resor.

Målområde 2

Regional Fysisk Plan lyfter i målområde 2 vikten av en flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer. För att uppnå detta krävs en samordnad planering där bebyggelse lokaliseras på ett sätt som stärker kollektivtrafikens förutsättningar. Genom kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering kan kollektivtrafikens konkurrenskraft öka samtidigt som klimatpåverkan minskar. Det innebär att nya bostäder, verksamheter och samhällsfunktioner lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och mobilitets/kollektivtrafiknoder. Detta stärker kopplingen mellan kollektivtrafikförsörjning

och fysisk planering och bidrar till en sammanhållen, flerkärnig regional struktur.

Jämlika livsmiljöer, folkhälsa och delaktighet

Regional fysisk plan tydliggör fyra grupper i samhället att ha extra fokus på i samhällsplaneringen: barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Oavsett behov, förutsättningar och boendeplats ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Goda hälsovanor grundas under uppväxten. Satsningar på uppväxtmiljöer som främjar fysisk aktivitet för barn och unga gynnar även vardagsrörelser för vuxna och äldre. Skapas bra miljöer för vardagsrörelse kommer det att påverka folkhälsan. Vid all form av planering är det också viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs.

3.3 Målstruktur för Trafikförsörjningsprogrammet

Med utgångspunkt i globala, nationella och regionala mål har en målstruktur arbetats fram. Målstrukturen i Trafikförsörjningsprogrammet bygger på en logisk kedja från långsiktig vision till mer konkreta och uppföljningsbara delmål. Målen nedan hanterar den allmänna kollektivtrafiken. Mål för den anpassade kollektivtrafiken beskrivs i kapitel 8.

Det långsiktiga målet:

Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

Målet uttrycker den övergripande ambitionen för programmets roll i samhällsutvecklingen. Detta mål är starkt kopplat till RUS och Regional fysisk plan.

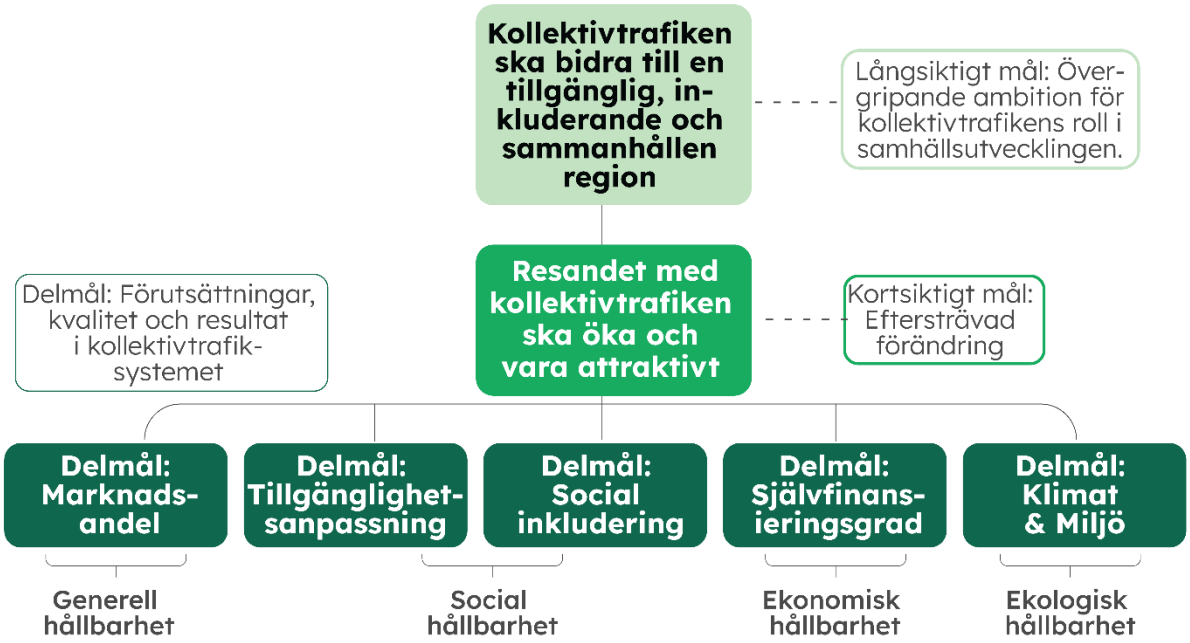
För att uppnå det långsiktiga målet krävs ett förändrat resmönster där fler väljer kollektivtrafik. Därför har ett kortsiktigt mål formulerats.

Det kortsiktiga målet:

Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt.

De mätbara delmålen bryter sedan ner denna utveckling i specifika insatsområden. Delmålen är både kvantitativa och kvalitativa och fungerar som verktyg för att systematiskt följa upp och styra utvecklingen mot det kortsiktiga och långsiktiga målet. Dessa delmål är inte isolerade utan samverkar.

På så sätt skapas en strategisk röd tråd genom målstrukturen: från vision och övergripande ambition (långsiktigt mål), till eftersträvad förändring (kortsiktigt mål), till konkreta, uppföljningsbara delmål som fokuserar på förutsättningar, kvalitet och resultat i kollektivtrafiksystemet. Enligt lag om kollektivtrafik ska Trafikförsörjningsprogrammet följas upp årligen. Denna uppföljning görs som en del av regionala styrdokumentens uppföljning. Nedan beskrivs förutsättningar för måluppfyllelse för marknadsandelsmålet. I tabell 2 presenteras uppföljning inkluderat övriga delmål.



Figur 2 Schematisk bild över trafikförsörjningsprogrammets målstruktur

3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel

Mål om marknadsandel

Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)

Förutsättningar för måluppfyllelse om marknadsandel 30% år 2050

Marknadsandelen för kollektivtrafik definieras som andelen resor med kollektivtrafik i förhållande till samtliga motoriserade resor i länet. Detta nyckeltal påverkas av två huvudfaktorer: antal kollektivtrafikresor och totalt antal motoriserade resor (kollektivtrafik plus privata motorfordon).

Marknadsandelen kan förändras även om antalet kollektivtrafikresor förblir oförändrat eftersom den påverkas av hur bilresandet utvecklas. Exempelvis om fler börjar gå och cykla i stället för att köra bil minskar antalet motoriserade resor medan kollektivtrafikresandet kan förbli konstant – vilket ger en högre marknadsandel för kollektivtrafiken.

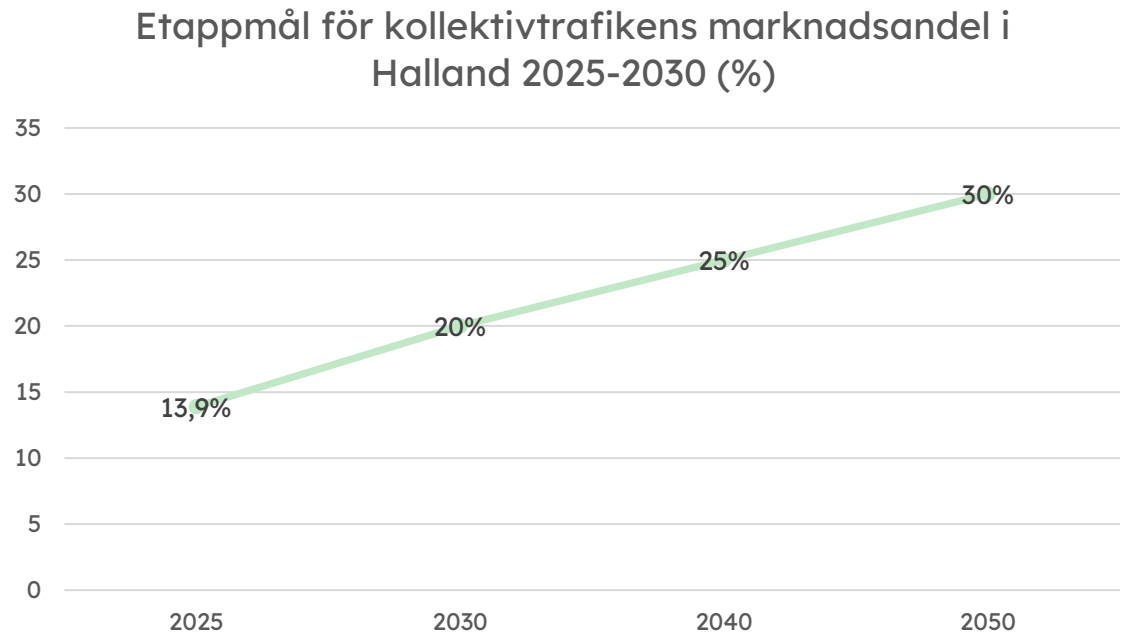
För att nå målet krävs samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Marknadsandelsmålet bör därför ses som ett gemensamt ansvarstagande inom respektive aktörs ansvarsområde, där kollektivtrafiken är ett verktyg för en transporteffektiv och hållbar utveckling. Målet att öka kollektivtrafikens marknadsandel till minst 30% år 2050 är ett ambitiöst men nåbart mål som ligger i linje

med nationella och regionala transport- och miljömål.

Idag (2025) görs ungefär 19,4 miljoner påstigningar i Hallands kollektivtrafik, vilket motsvarar en marknadsandel på 13,9 procent av alla motoriserade resor. Målet är att öka denna andel till 30 procent år 2050, med etappmål på 20 procent till 2030 och 25 procent till 2040.

Till 2050 förväntas Hallands befolkning öka med cirka 40 000 invånare. Om dagens resmönster kvarstår kommer det totala antalet motoriserade resor öka proportionellt med befolkningstillväxten. För att nå målet om 30 procents marknadsandel behöver kollektivtrafikresandet mer än fördubblas från dagens nivå. Samtidigt skulle bilresandet behöva minska något jämfört med nuläget.

Detta är endast ett scenario baserat på dagens förhållanden. Framtida förändringar i resmönster, demografisk sammansättning, bosättningsmönster och teknisk utveckling kommer att påverka det faktiska utfallet. Målet innebär en inriktning mot att kollektivtrafiken behöver vara ett förstahandsval i vardagsresandet, särskilt i de starka stråken, regionala tillväxtmotorerna och kärnorna. Men också att det görs åtgärder för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet i tillväxtmotorer och kärnor.



Figur 3. Graf över möjlig utveckling av kollektivtrafikens marknadsandel fram till 2050, med etappmål 2030 och 2040.

3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet

Social hållbarhet

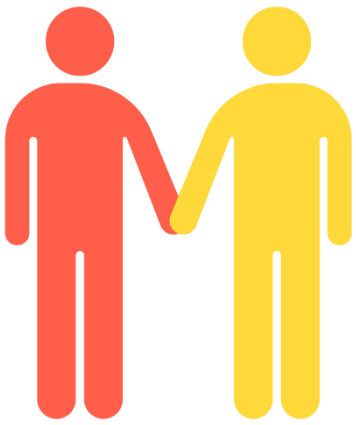
Delmål tillgänglighetsanpassning

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. [1]
- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030 med en långsiktig ambition att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.
- Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade.

Delmål social inkludering

- Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker.
- Beakta särskilt barn och ungas, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov.
- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka.
- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka

Det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Det är också viktigt att planera för en tillgänglighet som ska främja en god och jämlik hälsa. Det innebär att få tillgång till kultur, natur, idrott, utbildningar och arbetsmarknaden på jämlika villkor. En välplanerad kollektivtrafik behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster. Olika befolkningsgrupper med sina olika förutsättningar ska kunna ta sig enkelt, tryggt, bekvämt och säkert till önskade platser och aktiviteter. Utbudet av kollektivtrafik skiljer sig åt i länet men grundläggande resmöjligheter ska erbjudas alla invånarna i Halland. Utifrån tillgången till kollektivtrafiken måste både markanvändningen och transportsystemet samspela. För att människor ska välja ett kollektivt färdsätt i stället för bilen krävs därför god tillgång till kollektivtrafiken. Med god tillgång avses både fysisk närhet till en station och avgångar som svarar mot resbehoven.



Det är viktigt att inom varje område av kollektivtrafikens utformning beakta olika perspektiv och hur lösningar och beslut kan påverka olika grupper i samhället. Det kan

[1] En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla.

handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet. För att möjliggöra detta är det viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs. Det är viktigt att Kollektivtrafikmyndigheten fortsätter att verka för att, så långt som det är möjligt, tillgänglighetsanpassa den kommersiella kollektivtrafiken.

Ekonomisk hållbarhet

Delmål kostnadstäckningsgrad

- Kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad ska utgöra 55% av trafikkostnaderna.

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

En välutbyggd kollektivtrafik ökar tillgängligheten till arbetsplatser och service, vilket stärker arbetsmarknaden och främjar ekonomisk tillväxt. Detta är särskilt viktigt i växande regioner där en effektiv transportlösning är avgörande för hållbar utveckling.

Ökad efterfrågan på resor genererar fler avgångar och fler fordon, vilket leder till ökade driftkostnader. Samtidigt ökar antalet resenärer vilket möjliggör en mer kostnadseffektiv kollektivtrafik. Behovet av en ökad budgetram ökar när fler väljer att resa med kollektivtrafiken. Detta förklaras av att drygt hälften av kollektivtrafikens kostnader belastar resenären och resterande hälft Region Halland.

Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat. Hallands kollektivtrafik ska ses som ett system där resbehoven är styrande. Målet att uppnå 55% procents kostnadstäckningsgrad handlar om hur mycket skattemedel Region Halland är beredd att satsa i kollektivtrafiksystemet.

Ekologisk hållbarhet

Delmål klimat och miljö

- Kollektivtrafikens ska vara fossilfri.
- Framkomlighetsåtgärder för stadsbuss och regionbuss ska prioriteras i stadsbusstrafikstråken.

Kollektivtrafiken spelar en avgörande roll i att skapa ett hållbart och transporteffektivt samhälle. Genom att erbjuda effektiva och miljövänliga transportalternativ bidrar kollektivtrafiken till att minska klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten. Kollektivtrafik kan transportera betydligt fler personer per ytenhet än biltrafik, vilket minskar trängsel och frigör utrymme i städerna. Detta möjliggör en mer effektiv användning av infrastrukturen och bidrar till en bättre stadsmiljö.

Genom att fler reser kollektivt minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar per personkilometer, vilket är avgörande för att nå klimatmålen och förbättra folkhälsan. Det förbättrar livskvaliteten för invånarna och skapar mer attraktiva livsmiljöer. För att kollektivtrafiken

ska bidra till utsläppsminskningar krävs att det kollektivtrafikutbud som erbjuds används. Vid en alltför låg användning av den linjelagda kollektivtrafiken är det inte miljömässigt motiverat att bedriva trafiken. För att förbättra resurs- och energieffektiviteten behöver därför beläggningen i fordonen inom den linjelagda kollektivtrafiken vara hög och framkomlighetsåtgärder i busstråk bör prioriteras i form av bussgator/filer, signalprioritering med mera. Arbetet med ökad framkomlighet för stadsbussar och regionbussar kräver samverkan mellan flera aktörer. I programmets kapitel 7 ”Samplanering och ansvarsfördelning” tydliggörs kollektivtrafikaktörernas roller och ansvar.



Uppföljning av trafikförsörjningsprogrammets mål och delmål

Nivå	Målformulering	Etappmål/Indikatorer	Uppföljning
Långsiktigt mål	Kollektivtrafiken bidrar till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region	Effektmål i uppföljning av Regional fysisk plan	Regional fysisk plan
Kortsiktigt mål	Resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt	Resandeökning årligen, nöjd kundindex	Kollektivtrafikplan
Delmål: Marknadsandel	-Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)	Kollektivtrafikbarometern	Regional fysisk plan Strategi för hållbar tillväxt Kollektivtrafikplan. (uppföljning görs både på regional nivå samt på mindre geografiska nivåer).
Delmål: Tillgänglighets-anpassning	Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030.	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser	Kollektivtrafikplan, Hållplatsregister
	Hållplatser med fler än 20 påstigande/dygn ska vara tillgänglighetsanpassade 2030	Andel tillgänglighetsanpassade hållplatser	Kollektivtrafikplan, Hållplatsregister
	Alla fordon ska vara tillgänglighetsanpassade	Tillgänglighetsstatus fordon	Kollektivtrafikplan,
Delmål: Kostnadstäckningsgrad	Kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad ska utgöra 55% av trafikkostnaderna.	Kostnadstäckningsgrad	Kollektivtrafikplan
Delmål: Klimat & Miljö	Kollektivtrafiken ska vara fossilfri	Utsläppsnivåer enligt fordonsdatabas FRIDA	Kollektivtrafikplan
	Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk	Dialog med kommunerna, Åtgärder för bussfiler, signalprioritering etc.	Kollektivtrafikplan
Delmål: social inkludering	Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker	Kollektivtrafikbarometern	Kollektivtrafikplan

Beakta särskilt barns, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov	Kvalitativa analyser, socialkonsekvensanalys	Trafikförsörjnings-programmets revidering
Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka	SCB-Andel nybyggnation i kollektivtrafiknära lägen.	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan
Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka	SCB	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan


B

4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer

Detta kapitel beskriver strategi och principer för den allmänna kollektivtrafikens utveckling i riktning mot de mål som fastslagits i programmet.

4.1 Trafikeringsstrategi

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Strategin bidrar till det långsiktiga målet för kollektivtrafiken: Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region.

Västkustbanan har högst prioritet i det Halländska kollektivtrafiksystemet. Banans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling är identifierad i Regional fysisk plan för Halland. Utvecklingen av Västkustbanan är därför ett prioriterat område. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

Trafikeringsstrategi

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

4.2 Principer för trafikutveckling

Principerna för trafikutveckling beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas med grund i trafikeringsstrategin. Principerna är de samma för tåg, regionbuss och stadsbuss.

Principer för trafikutveckling

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

Resbehov är styrande

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. Principen innebär att stråk och tider med stort resande prioriteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar an till riktlinjerna för lågfrekvent resande. I kollektivtrafikstråken bör en god turtäthet eftersträvas som möjliggör resa under större delen av dygnet. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Lågfrekvent resande

Utgångspunkten för lågfrekvent resande är att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per busstur, ska vara föremål för översyn. Denna översyn ska beakta strukturen på dagens kollektivtrafik som ska ses som ett sammanhängande system. Indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Frigjorda resurser kan omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan förväntas bli större för fler resenärer. Vid införande av ny trafik tar det ofta något år innan resenärerna upptäcker de nya resmöjligheterna och detta ska tas i beaktande när analyser för lågfrekvent resande görs.

Grundläggande resmöjlighet

Alla invånare i Halland ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik. Som lägstanivå erbjuds ett basutbud av kollektivtrafiken som omfattar busstrafik, närtrafik och anropsstyrd trafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

Snabba restider

För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Resan med kollektivtrafik som utförs med buss bör inte ta mer än 50 procent längre tid än med bil, det vill säga en restidskvot under 1,5 ska eftersträvas. För vissa relationer och trafikkoncept bör målsättningen vara högre än så. I tågtrafiken bör restiden vara 20 procent snabbare än motsvarande resa med bil, det vill säga en restidskvot på 0,8 eller lägre. En förutsättning för att kunna sänka restiden är investeringar i infrastruktur, översyn av linjesträckningar och körvägar samt översyn av antalet uppehåll. Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i tätort är cirka 400 meter och utanför tätort cirka 2 kilometer.

Förenklat resande över länsgränser

Att utveckla och förenkla kollektivtrafikresandet över länsgränser är en viktig del i att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem för såväl Hallands invånare som för de invånare i grannregioner som reser in och ut i Halland. Genom att underlätta för människor att resa sömlöst och effektivt med kollektivtrafiken kan trängseln på vägarna minska, utsläppen reduceras och kollektivtrafiken göras mer attraktiv. Det stärker inte bara den regionala utvecklingen, utan bidrar också till en ökad tillgång till jobb, utbildning och fritidsmöjligheter, och främjar social integration genom att skapa ett mer sammanhållet och rättvist transportsystem.

Marknads-och informationsinsatser

En viktig aspekt är också att synliggöra kollektivtrafiken som ett attraktivt resalternativ. Det handlar om beteendepåverkan mobilitetsåtgärder som påverkar resebeteende och val av färdsätt. Syftet är att skapa en överflyttning till hållbara färdmedel så som gång, cykel och kollektivtrafik och öka kollektivtrafikens marknadsandel. Mobilitetsåtgärderna kan exempelvis vara kampanjer för att främja gång, cykel och kollektivtrafik, informationskampanjer, prova-på-erbjudanden med mera. Det handlar också om att förenkla köpflöden i Hallandstrafikens försäljningskanaler, samt att göra biljettsortimentet mer attraktivt.

4.3 Metod för trafikutveckling

Metoden för trafikutveckling har tagits fram i syfte att systematisera arbetssättet kring utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken med koppling till övergripande strategi och principerna för trafikutveckling. Metoden bygger på att resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Metoden ska bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft.

Metoden består av följande fyra steg:

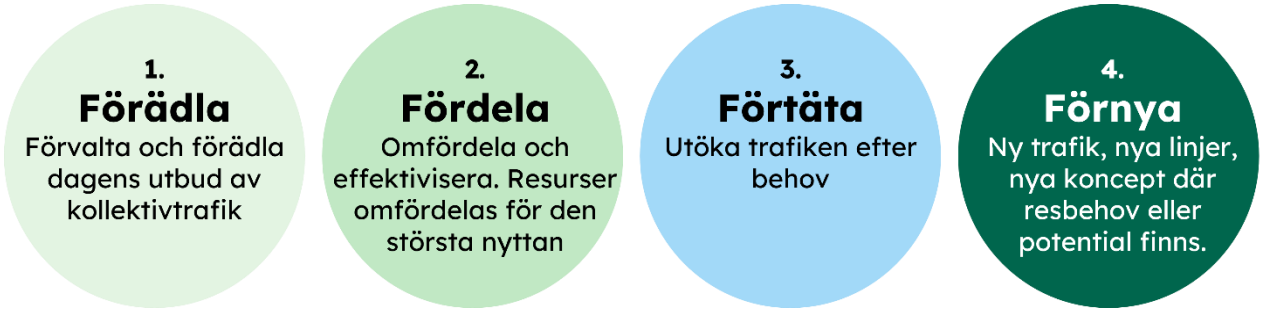
Förädla innebär att förvalta det utbud som finns. Här handlar det om att bibehålla dagens utbud och att få människor att använda det i större utsträckning. Till exempel kan marknads- och informationsinsatser genomföras för att visa på fördelarna med att åka kollektivt. Att

justera avgångs- och ankomsttider, linjedragningar, förbättra omstigningsmöjligheter till andra linjer samt att öka enkelheten är sätt att öka relevansen av befintligt utbud, vilket är viktigt i detta första steg.

Fördela innebär att resurser omfördelas och linjer effektiviseras. Om arbetet med att förädla och förvalta inte ger resultat behöver resurser förflyttas från linjer med lågt resande till linjer som har en potential för ett ökat resande. Resurser omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där nyttan och användningen bedöms vara större.

Förtäta innebär att utöka antalet turer. Här finns ett identifierat resbehov eller att linjen har en potential för ett ökat resande. Även här är marknads- och informationsinsatser en viktig del av trafikutvecklingen.

Förnya innebär att resbehov finns och att det finns utrymme för att utveckla och införa nya trafikeringskoncept för att ytterligare höja attraktiviteten. Det ska finnas en potential i att få fler att välja att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Detta steg är nära knutet till samhällsbyggande och infrastruktur och ska ses som ett ömsesidigt åtagande från väghållare och ansvarig för av kollektivtrafiken. Vid större projekt bör avtal eller avsiktsförklaring tecknas mellan väghållare och ansvarig för kollektivtrafiken. Även i detta steg är behovet av marknads- och informationsinsatser stort.



4.4 Basutbud av kollektivtrafik

Utbudet av kollektivtrafik planeras utifrån principen om att resbehovet är styrande, det vill säga efterfrågan och resandepotential i olika områden, stråk och reserelationer. Områden med hög efterfrågan och stort resandeunderlag får ett större utbud med fler turer och linjer. I områden med lägre efterfrågan erbjuds färre resmöjligheter. Tillgängligheten säkerställs i form av ett grundutbud, ett så kallat *basutbud*. Som del av basutbudet erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik eller beställningstrafik.

Basutbudet och dess funktion

Basutbudet syftar till att ge alla invånare i Halland en basnivå av tillgänglighet med kollektivtrafik, vilket skapar en tydlighet kring vilken form av kollektivtrafik som kan förväntas i olika delar av regionen. Detta är särskilt viktigt för att främja ett inkluderande samhälle och möjliggöra för att kunna bo och leva även utanför de större orterna. Basutbudet omfattar busstrafik och anropsstyrd trafik, anpassat efter efterfrågan

och de geografiska och demografiska förutsättningarna.

I områden med högre efterfrågan kan utbudet utöver basnivån anpassas och utökas för att möta invånarnas behov. Mindre orter belägna i stråken och mellan större orter kan också få ett högre utbud genom att dra nytta av stråkens övergripande tillgänglighet. Det förväntade utbudet i kollektivtrafikstråken avser den trafik som Region Halland har ambitionen att upprätthålla en högre turtäthet för än vad som gäller för basutbudet. Detta beskrivs i kapitel 5 ”Kollektivtrafikstråk i Halland”. I stråk som går över länsgränser krävs samarbete och samfinansiering med andra regioner för att säkerställa en sammanhängande trafik. Oavsett dignitet eller storlek för ett område, och hur stort utbud av kollektivtrafiken som erbjuds, är det en förutsättning att vägarna är tillgängliga för bussar med trafik i båda riktningar och att vändmöjligheter finns.

Flexibilitet och resurseffektivitet

Kollektivtrafiken ska vara resurseffektiv, och majoriteten av invånarna ska ha möjlighet att använda den för sina arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Med fokus på funktionell geografi snarare än administrativ geografi ska utvecklingen av kollektivtrafik i Halland bidra till att förenkla resandet för invånarna och göra hållbara transporter tillgängliga för fler.

I nedanstående tabell beskrivs önskvärt trafikutbud utifrån invånarantal inom respektive tätort.

Tätort-inv.antal	Mån-fre	Lör	Sön
<300	Närtrafik/Anropsstyrd trafik	-	-
300–499	5	-	-
500–999	7	-	-
1000–2999	10	6	5
>3000	18	10	6

Tabell 1. Basutbud för orter utefter invånarantal. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytor, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer. Det är av stor vikt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till bytespunkter oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Anslutande gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens bytespunkter behöver vara trygga och utformas på ett trafiksäkert sätt. Goda möjligheter att kunna parkera cykel och bil bör i så stor utsträckning som möjligt finnas vid kollektivtrafikens bytespunkter för att underlätta hela resan.

Det är av vikt att fortsätta arbeta med utvecklingen av bytespunkter och kollektivtrafiknoder med samplanering som utgångspunkt. Därigenom skapas möjligheter att stärka attraktiva och sammanhållna reskedjor ur ett hela resan-perspektiv. Inom ramen för programmet finns även möjlighet att pröva och utveckla innovativa lösningar som kan förbättra kopplingen mellan olika mobilitetsformer och underlätta hållbara val.

För att stärka kollektivtrafikens attraktivitet är det viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god. Om kollektivtrafiken genom till exempel eget körfält eller signalljusprioritet får bättre framkomlighet än biltrafiken, ökar både konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafiken. Framkomlighetsåtgärder är viktiga för att kunna implementera attraktiva kollektivtrafikkoncept så som Bus rapid transit (BRT). Konceptets grundidé är att försöka efterlikna spårtrafik. Det kännetecknas av dess fordonstyp, hög framkomlighet i stadsrummet, särskilt anpassad infrastruktur och säregen design. Införandet av BRT är ett sätt att ytterligare stärka kollektivtrafikens attraktivitet. I kapitel 7 ”Samplanering och ansvarsfördelning” går det att läsa om vilka roller och ansvar som de olika kollektivtrafikaktörerna har i arbetet med utvecklingen av kollektivtrafiken.

Busstrafikens hållplatser

Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Standarden på hållplatserna runt om i länet varierar men sammanfattningsvis kan det konstateras att den till vissa delar är god samtidigt som andra delar behöver förbättras. Fokus ligger på att i första hand förbättra de delar där nyttan är som störst. Hållplatshandboken beskriver att åtgärder ska prioriteras utifrån följande kriterier:

- Antal påstigande.
- Ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk.
- Trafiksäkerhet.

I den regionala infrastrukturplanen avsätts medel för att bland annat förbättra kollektivtrafikens infrastruktur. Åtgärder på

regionalt vägnät finansieras till 100 procent med medel från den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering upp till 50 procent för åtgärder på kommunalt vägnät. Åtgärderna för om- och nybyggnation av bytespunkter prioriteras i huvudsak till kollektivtrafikstråken.

Trafikförsörjningsprogrammet sätter följande mål för utbyggnaden av hållplatser och bytespunkter:

- Samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030. (En bedömning ska göras i nära dialog med berörda kommuner och samsyn ska gälla).
- Samtliga hållplatser med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2030, med en långsiktig ambition om att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats.

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för äldre och personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga och trygga hållplatser, bytespunkter och stationer utgör en viktig del i möjligheten för dessa grupper att åka med kollektivtrafiken. Som en trygghetsskapande åtgärd har Region Halland även infört möjligheten till trygghetsstopp under sen kväll och nattid på alla regionbussar i länet. Detta gör det möjligt för en resenär att längs en linje och mellan två hållplatser kunna stiga av på en plats som känns tryggare för den enskilde.

Hållplatser och dess placering samt gångvägar till och från hållplatsen ska vara väl utformade och planerade på ett trafiksäkert sätt. Hållplatserna ska uppfattas som ljusa och inbjudande och inge trygghet för resenären, oavsett tid på dygnet. Fordon som trafikerar i den allmänna kollektivtrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade enligt de branschgemensamma rekommendationer som finns utarbetade. Utöver de branschgemensamma rekommendationerna kan ytterligare krav tillkomma och denna avvägning hanteras i kommande upphandling.

Utifrån ovanstående kriterier och målbild för utbyggnaden samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser/bytespunkter kommer tillgänglighetsanpassning av hållplatser i regionbusstrafiken i första hand ske i de utpekade kollektivtrafikstråken. Anpassningen ska föregås av en behovsbedömning, vilket kan innebära att även enstaka hållplatser utanför stråken tillgänglighetsanpassas. För stadsbusstrafiken är utgångspunkten att tillgänglighetsanpassningen kommer ske i de utpekade lokala kollektivtrafikstråken. Undantag kan göras om samsyn nås ihop med berörd kommun. Kollektivtrafikstråken beskrivs i programmets kapitel 5.

Framkomlighet

Då principerna för utveckling av kollektivtrafiken i länet prioriterar minskad restid är trafikförändringar ibland avhängigt om- eller nybyggnation av hållplatser. Att räta ut och snabba upp linjer innebär att antalet hållplatser kan behöva minskas vilket också innebär att de kvarvarande håll-

platserna blir viktigare då de får ett större upptagningsområde.

Ökad framkomlighet och prioritet för busstrafiken är en identifierad framgångsfaktor för att stärka busstrafikens konkurrenskraft. Med framkomlighetsåtgärder kan punktligheten förbättras och restiden förkortas. Raka körvägar och kort restid innebär i många fall att kollektivtrafiken behöver ges prioritet framför bilen och på vissa gator även framför cykeln. Hastighetsdämpande åtgärder som hindrar busstrafiken, där flödena av kollektivtrafik är stora, ska undvikas.

Generellt bör både buss och cykel ha en tydlig prioritering och dessa färdmedel bör inte hamna i konflikt med varandra utan ska ses som komplement till varandra. Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt. Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.

Bus rapid transit (BRT)

BRT-konceptet handlar om att skapa ett högklassigt bussystem som kännetecknas av hög framkomlighet, god komfort, tydlighet, egen identitet samt har strukturbildande funktion. Grundidén är att försöka efterlikna spårtrafik utan att behöva bygga spårinfrastruktur. BRT omfattar en kombination av åtgärder inom infrastruktur, stadsplanering, fordonsutformning och informationsteknik. Det kan handla om infrastruktur i form av särskilda busskörfält eller bussgator och en trafikering som används för att åstadkomma en snabb, pålitlig och attraktiv kollektivtrafik.

BRT-systemet ska ha gena linjesträckningar vilket ger en mjuk färd med få krängningar och sidoförflyttningar. Körvägen ska vara jämn och väl synlig i stadsmiljön. För att möjliggöra korta restider och ostörd färd är det viktigt att bussen ges prioritet genom exempelvis signalljusreglering och egna busskörfält. Det är av vikt att turtätheten är hög under stora delar av dygnet med relativt få stopp. Hållplatserna ska hålla en hög standard med till exempel pendlarparkering för cykel och bil, samt ha realtidsinformation. En förutsättning är också att hållplatserna har goda kopplingar till gång och cykel.

För de av stadsbusstrafikens lokala kollektivtrafikstråk som i programmet klassificeras som mycket starka kan det vara aktuellt att införa nya trafikeringskoncept. Inspiration för nya trafikeringskoncept kan hämtas från BRT-systemet. Även utvecklingen av linjerna i de starka lokala kollektivtrafikstråken kan inspireras av BRT.

I de regionala kollektivtrafikstråken kan regionbusstrafiken utvecklas ytterligare. Ett sätt att öka regionbusstrafikens konkurrenskraft är att trafikera med snabbare expressturer eller renodlade expresslinjer. Regional BRT kan då användas som trafikeringskoncept eller som inspiration till nya lösningar för att utveckla regionbusstrafiken i stråken.

Bytespunkt med utökad resenärsservice i strategiska kollektivtrafiknoder

Attraktiva och välfungerande bytespunkter utgör viktiga delar av resenärernas resekedjor och har därför en stor betydelse för ett ökat kollektivtrafikresande. Bytespunkternas tillgänglighet och dess utformning påverkar

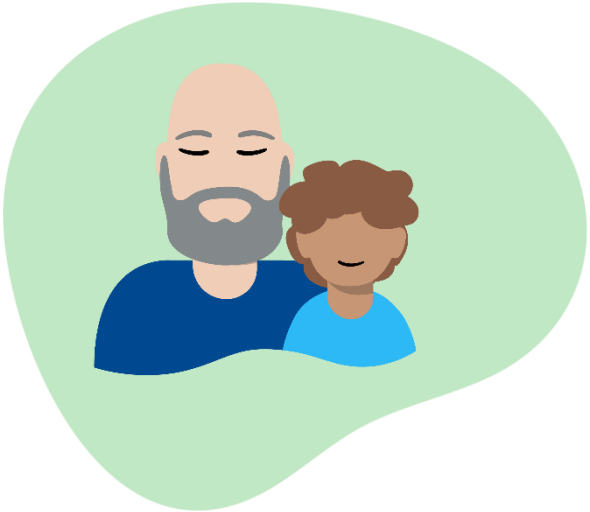
bland annat restider, trygghet och den allmänna upplevelsen av att resa med kollektivtrafiken.

Ett led i öka kollektivtrafikens attraktivitet utanför de Halländska städerna och stärka hela resan är tillskapandet av bytespunkter med utökad resenärsservice i de strategiska kollektivtrafiknoder som finns utpekade i Regional fysisk plan och i trafikförsörjningsprogrammets stråkkarta. Noderna utgörs i huvudsak av tätorter som är belägna i de utpekade kollektivtrafikstråken. En bytespunkt med utökad resenärsservice karaktäriseras av att den har en högre standard än en ordinarie bytespunkt. Standarden avspeglas i dess utrustningsnivå. Utöver högre standard ska utvecklingen av bytespunkter med utökad resenärsservice kopplas ihop med samhälls- och centrumutvecklingen i de strategiska kollektivtrafiknoderna. Därigenom kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrum-funktioner i tätorter och utgöra ett positivt ansikte utåt för kollektivtrafiken.

Att utveckla bytespunkter med utökad resenärsservice kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. Bytespunkterna innebär att den omgivande geografin kopplas ihop med kollektivtrafikstråken. Utbyggnaden av bytes-punkterna är avhängigt att kommunerna tar initiativ till att utveckla dem då konceptet är kopplat till en bredare platsutveckling i de strategiska kollektivtrafiknoderna.

Tågtrafik

En ort med tågstation har goda förutsättningar för utveckling genom att locka både nya invånare och företag. Det är dock inte själva stationen som ensam avgör ortens attraktivitet. Flera faktorer spelar in, såsom tillgången till service och bostäder, avståndet till större arbetsmarknader, tågförbindelserna samt restiden i förhållande till bilen. Potentialen för ett ökat tågresande finns framför allt på längre sträckor där tåget är ett snabbare alternativ än bilen. Tågets konkurrenskraft kan också påverkas av till exempel tillgången till parkeringsplatser och trängselproblem för biltrafik. Utvecklingen av tågtrafiken och dess infrastruktur beskrivs ingående i programmets kapitel 6 ”Trafikeringsbehov tåg 2028–2050”.




FÖRETAGS
HUSET
664 Kungsäters K:a
2003
Lion's City MAN

5. Kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats. Kapitlet beskriver länets kollektivtrafikstråk, trafikutbudet i dem och hur stråken klassificeras.

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån de identifierade resbehoven som ska tillgodoses i Halland har kollektivtrafikstråk identifierats.

Kollektivtrafik för regionala resor

Avgränsningen för denna typ av resor är tidsåtgången för resan. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för en utökad arbets- och studiependling.

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Västkustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Undantaget är Hyltebruk som inte ligger utmed Västkustbanan. Att tågtrafiken på Västkustbanan tillgodoser resbehov mellan kommunhuvudorterna innebär att den parallella busstrafiken mellan kommunhuvudorterna har som huvuduppgift att tillgodose resbehov från de mindre tätorterna utanför städerna in till just kommunhuvudorten. Befolkningsunderlaget mellan kommunhuvudorterna är betydligt mindre och därmed är också underlaget för de busslinjer som trafikerar mellan kommunhuvudorterna mindre. I analyserna av de regionala kollektivtrafikstråken har även de korta resorna inom städerna uteslutits, vilket innebär att städernas befolkningsunderlag inte ingår som underlag i stråkanalyserna för regionbussarna. Anledningen är att regionbussarna inte har som syfte att tillgodose resbehovet för korta resor inom städer.

Resbehov - kategorier

Regionala resor

Huvudsyftet med regionala resor är att tillgodose resbehovet för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. En snabb och effektiv kollektivtrafik bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Det är av vikt att arbeta för minskade restider för de regionala resorna. Om restiden uppgår till mer än 45-60 minuter så minskar andelen pendlare drastiskt. När stråken för de regionala resorna pekas ut är det funktionella regioner snarare än region- och/eller kommungränser som i huvudsak ligger till grund för utpekande av stråk.

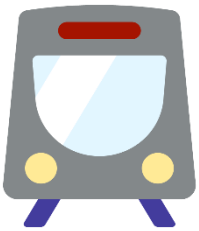
Lokala resor

Med denna kategori avses kortare resor i staden, det vill säga resor som kan utföras med stadsbuss. Även här är fokus på arbets- och studieresor samt annat vardagsresande. Resorna med stadsbussarna är ofta en del av en längre reskedja. Det kan vara en anslutande tåg-, gång- eller cykelresa som ska göras i relation till resan med stadsbussen.

Interregionala resor

Interregionala resor ska tillgodose funktionen fjärresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. Det handlar om vilka svenska eller internationella städer som Halland bör ha förbindelse med. Kollektivtrafiken och framför allt tågtrafiken har en viktig funktion genom att den skapar tillgänglighet vilket i sin tur kan bidra till tillväxt och utveckling. Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer. Denna aspekt är dock viktig och därför inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.





5.2 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland

Utifrån ovanstående tre kategorier av resor: regionala, lokala och interregionala har kollektivtrafikstråk identifieras. Under följande avsnitt kommer kollektivtrafikstråken i Halland att redovisas utifrån dessa kategorier. Även utanför de identifierade kollektivtrafikstråken kommer det att finnas kollektivtrafik men med en annan karaktär och ett annat syfte.

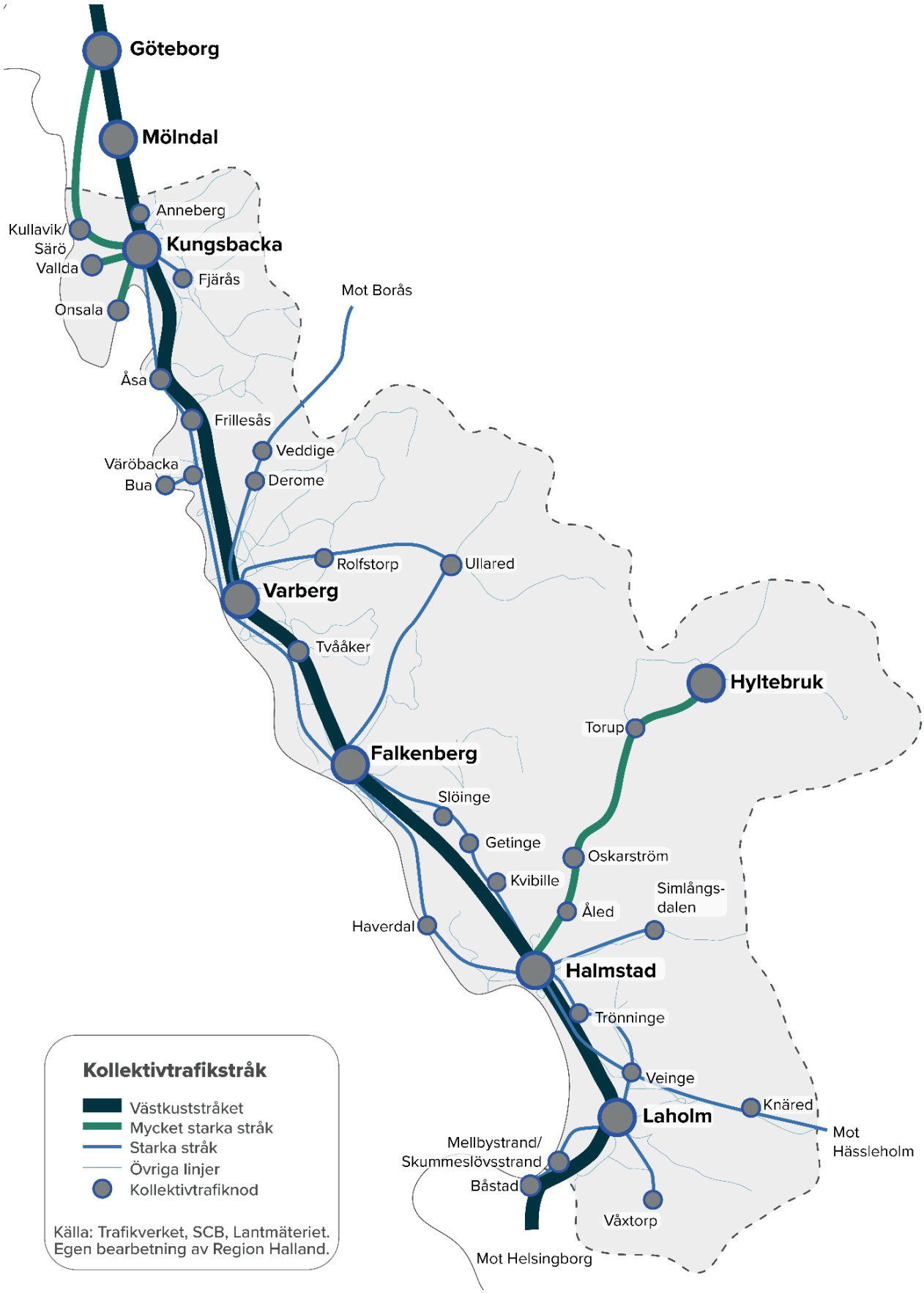
För invånarna är det viktigt att veta vilken typ av kollektivtrafik som kan förväntas. Trafikeringen ska kännetecknas av stabilitet och långsiktighet. Långsiktiga bedömningar och mål bör alltid ligga till grund för prioriteringar, ställningstaganden och beslut om nya satsningar. Avvägningen mellan marknadsorientering och bra

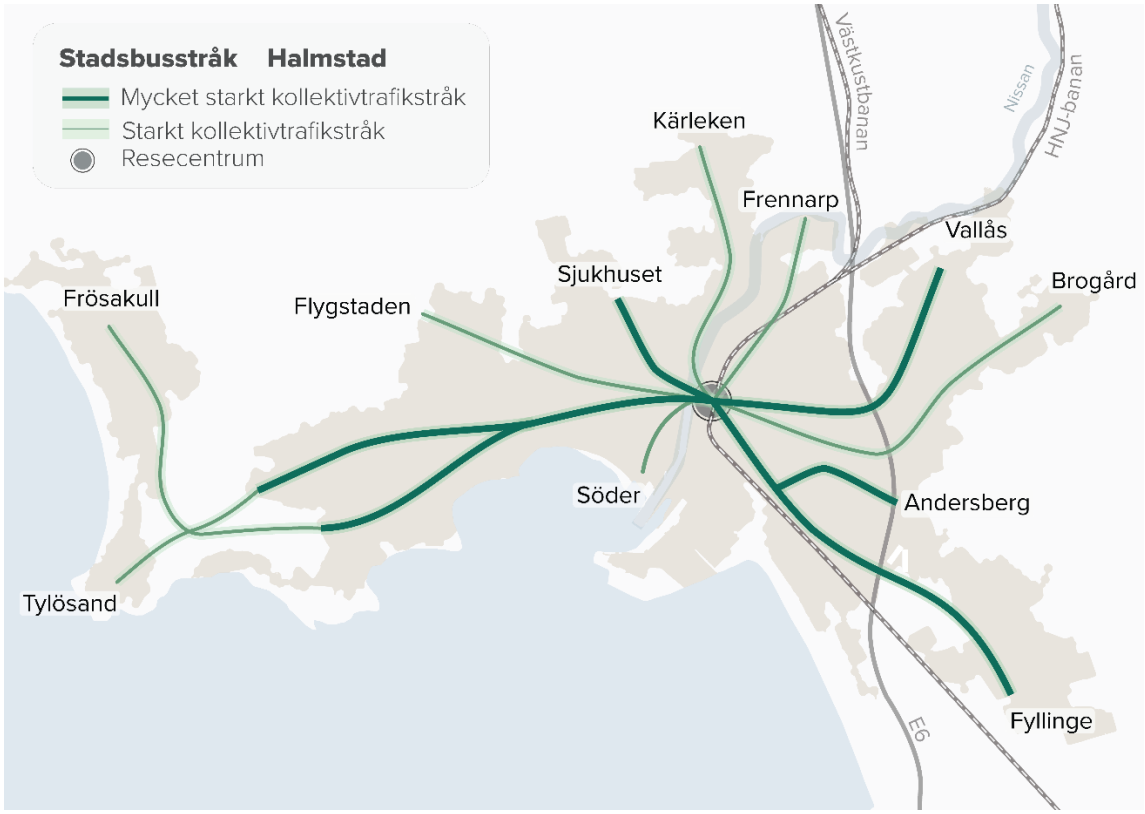
trafikförsörjning är en ständigt närvarande del i uppbyggnaden av kollektivtrafiken. De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling, samt annat vardagsresande. Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. Genom att klassificera stråken påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida.

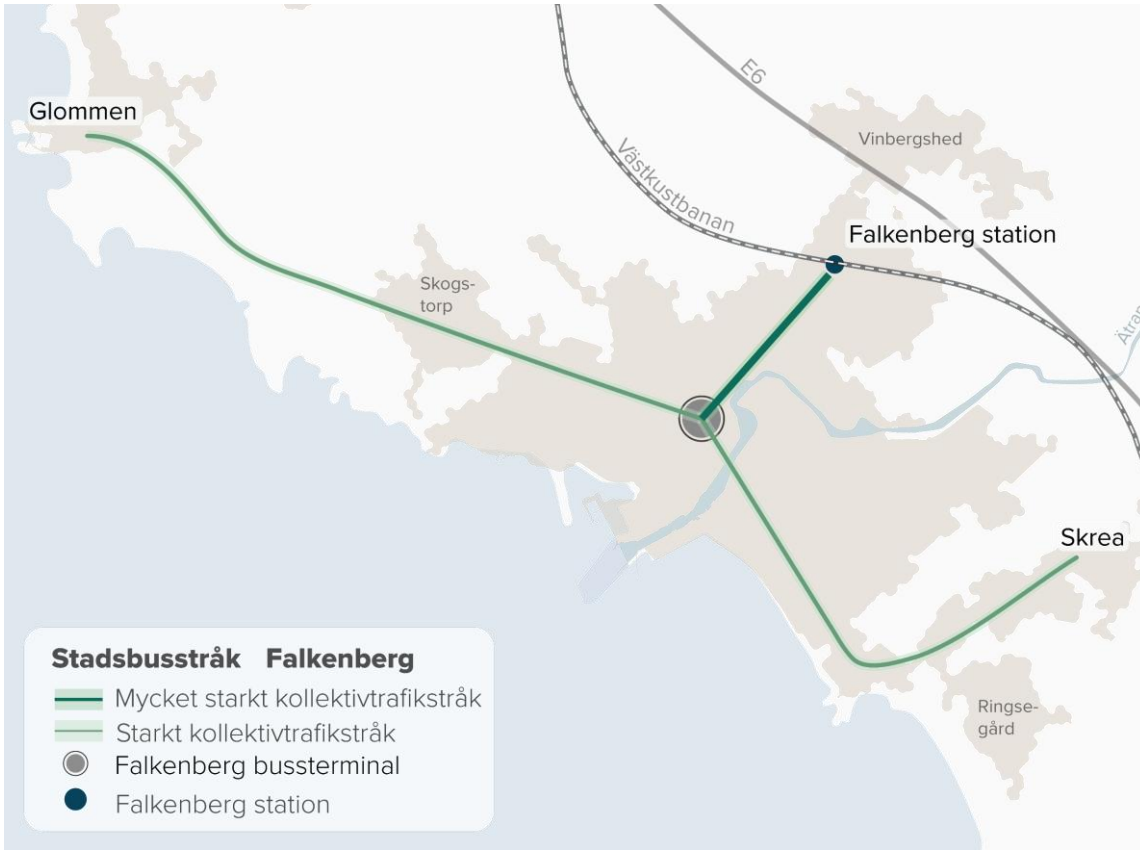
Kollektivtrafik är nära knuten till samhälls- och infrastrukturplanering. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är därför viktig för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik kommer gå inom överskådlig framtid. Det finns då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen och samplanera för ett växande Halland.

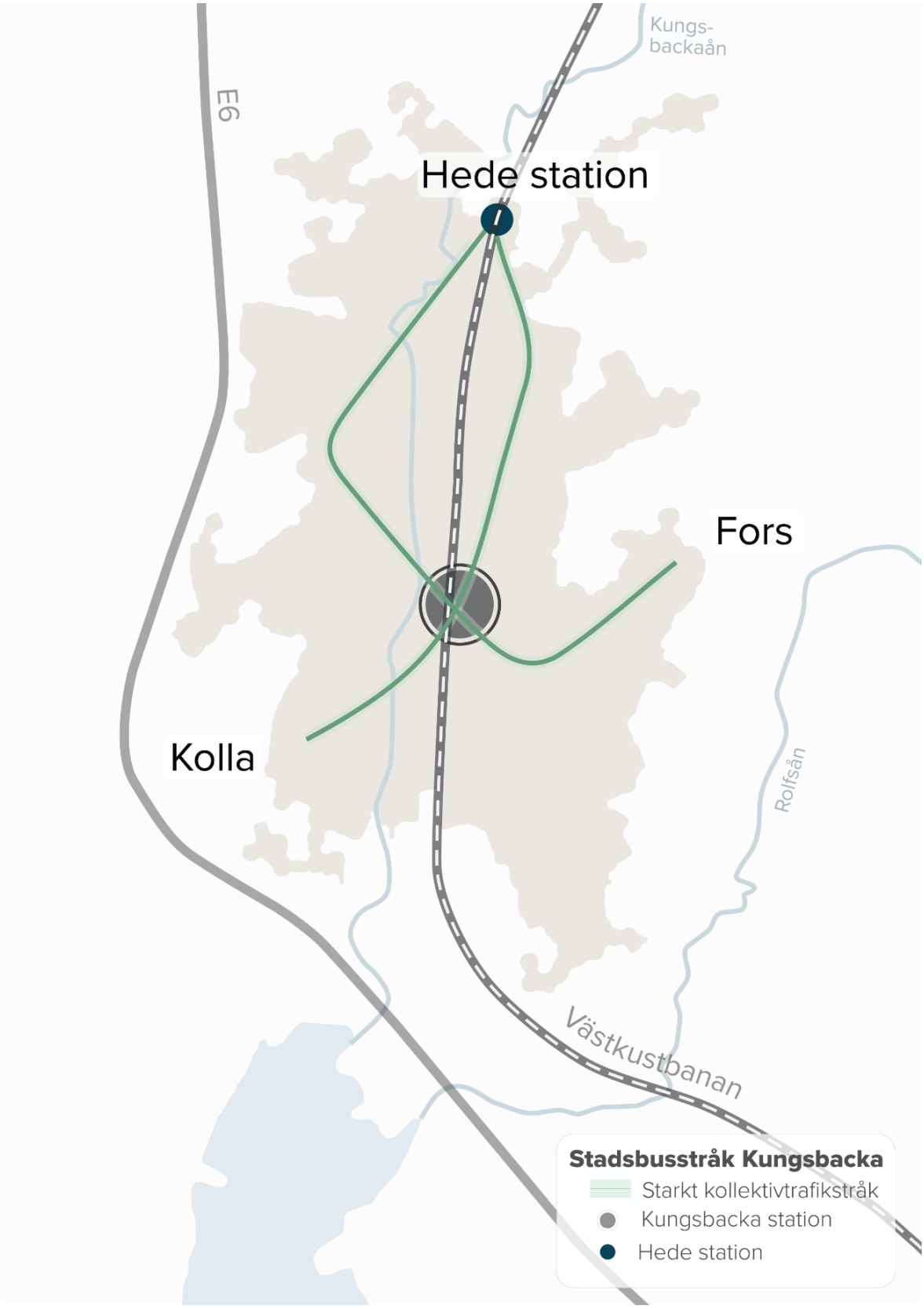
För de kommersiella aktörerna ger klassificeringen av kollektivtrafikstråken en indikation på vilka geografiska områden i Halland som skulle kunna vara intressanta att bedriva kommersiell kollektivtrafik i. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år och då kommer kollektivtrafikstråken att analyseras och bedömas på nytt.

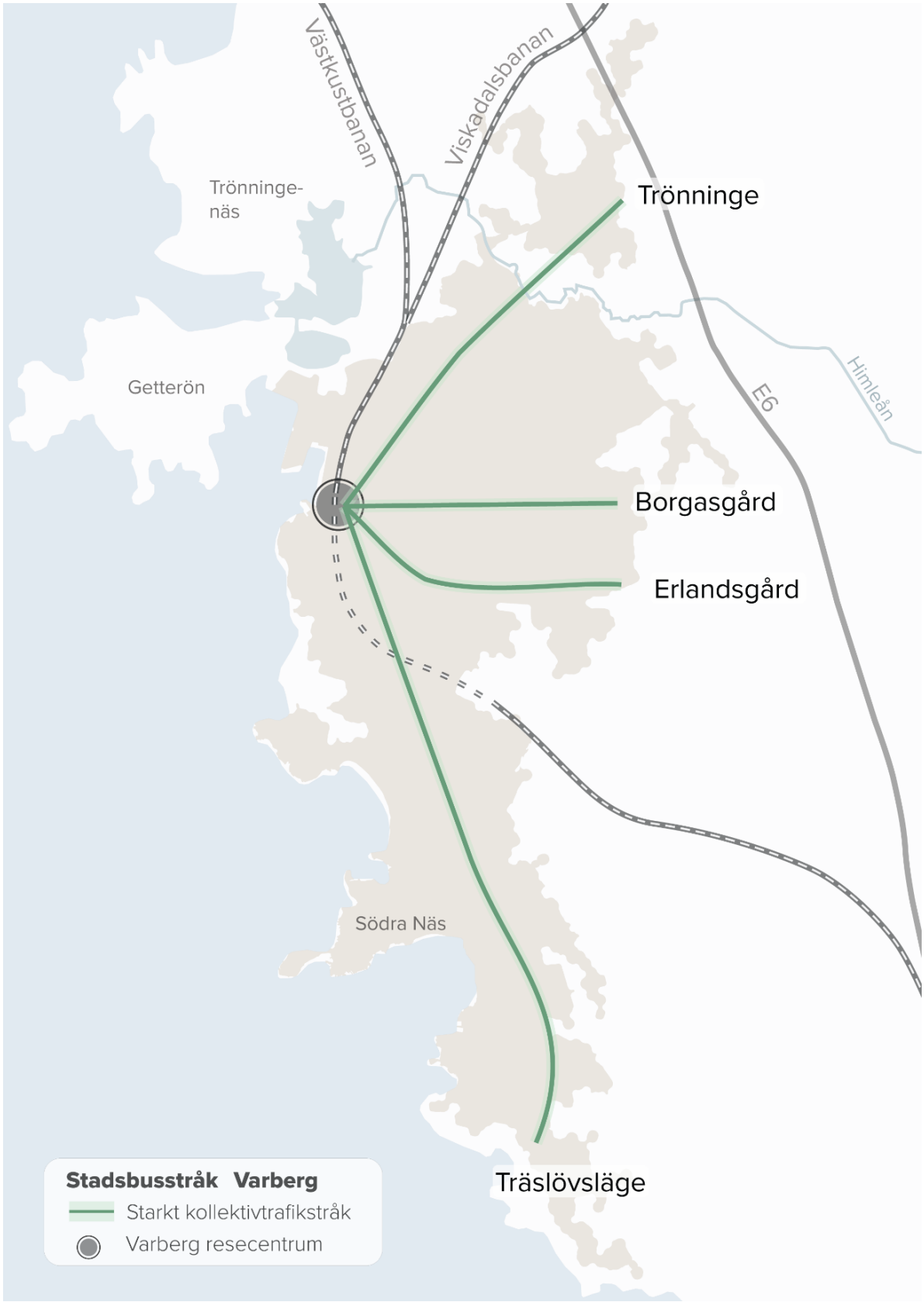


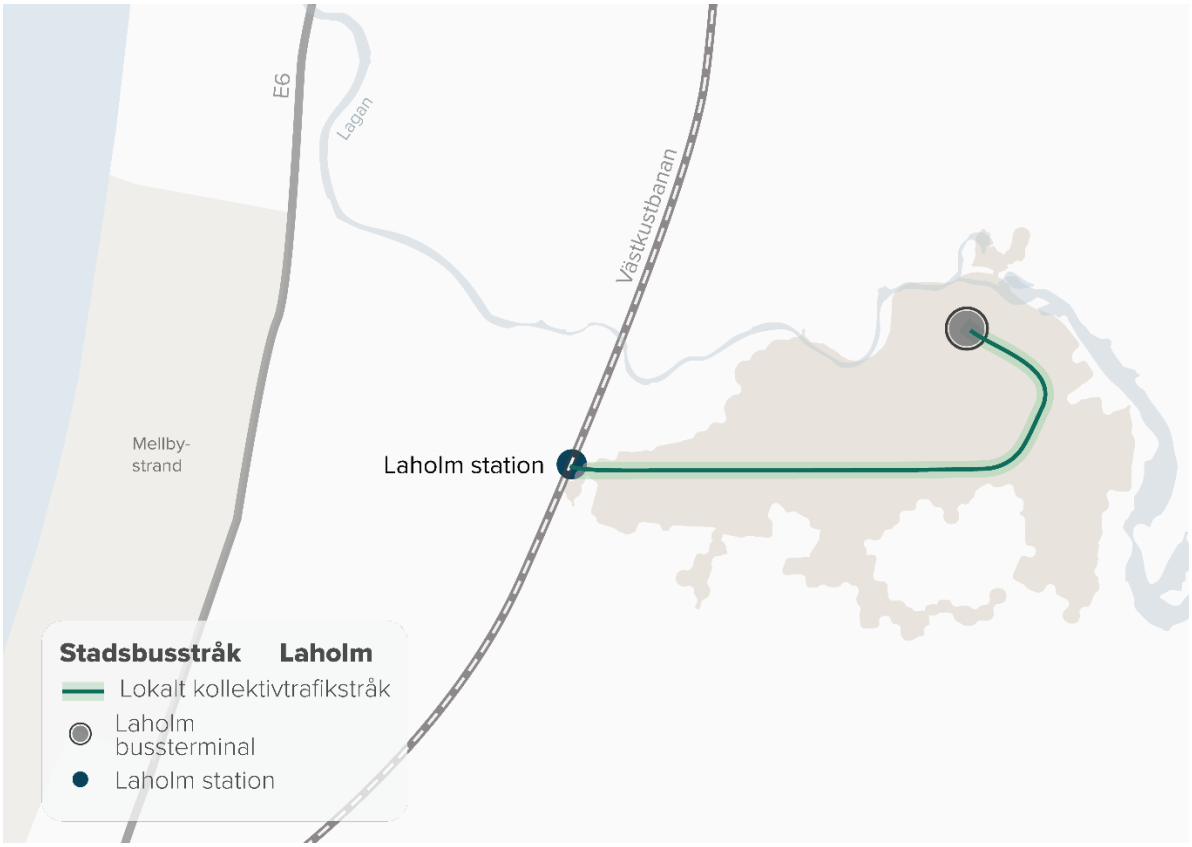

Göteborg
Mölndal
Anneberg
Kullavik/
Särö
Vallda
Kungsbacka
Fjärås
Onsala
Mot Borås
Åsa
Frillesås
Veddige
Väröbacka
Bua
Derome
Rolfstorp
Ullared
Varberg
Tvååker
Hyltebruk
Torup
Falkenberg
Slöinge
Getinge
Oskarström
Kvibille
Åled
Simlångs-
dalen
Haverdal
Halmstad
Trönninge
Veinge
Knäred
Laholm
Mot
Hässleholm
Mellbystrand/
Skummeslövsstrand
Båstad
Växtorp
Mot Helsingborg
Kollektivtrafikstråk
Västkuststråket
Mycket starka stråk
Starka stråk
Övriga linjer
Kollektivtrafiknod
Källa: Trafikverket, SCB, Lantmäteriet.
Egen bearbetning av Region Halland.


Stadsbusstråk Halmstad
Mycket starkt kollektivtrafikstråk
Starkt kollektivtrafikstråk
Resecentrum
Västkustbanan
Nissan
HNJ-banan
Kärleken
Frennarp
Vallås
Brogård
Sjukhuset
Frösakull
Flygstaden
Söder
Andersberg
Tylösand
E6
Fyllinge


Glommen
E6
Vinbergshed
Västkustbanan
Falkenberg station
Skogs-
torp
Skrea
Ringse-
gård
Stadsbusstråk Falkenberg
Mycket starkt kollektivtrafikstråk
Starkt kollektivtrafikstråk
Falkenberg busstermina
Falkenberg station


Kungs-
backaån
E6
Hede station
Fors
Kolla
Rolfsån
Västkustbanan
Stadsbusstråk Kungsbacka
Starkt kollektivtrafikstråk
Kungsbacka station
Hede station


Västkustbanan
Viskadalsbanan
Trönninge-
näs
Trönninge
Getterön
E6
Himleån
Borgasgård
Erlandsgård
Södra Näs
Träslövsläge
Stadsbusstråk Varberg
Starkt kollektivtrafikstråk
Varberg resecentrum



5.3 Kollektivtrafikutbud i Halland

Om kollektivtrafikstråket bedöms som mycket starkt är utgångspunkten att det ska finnas ett lägsta utbud på 24 dubbelturer/vardag. I stråk som klassas som starkt är utgångspunkten att minsta utbud ska bestå av 18 dubbelturer/vardag. Samtliga stråk ska alla tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Därför bör det finnas ett utbud under större delen av dagen.

De lokala kollektivtrafikstråken i städerna klassificeras som mycket starka eller starka. För stadsbusstrafiken krävs ett tätare intervall av turer. Avstånden är kortare och lägsta nivån bör bestå av fler dubbelturer än för regionbusstrafiken där avstånden är

längre. För de mycket starka stråken i stadsbusstrafiken är utgångspunkten att som lägsta nivå erbjuda 54 dubbelturer/vardag och i de starka stråken är utgångspunkten att det minst ska finnas 28 dubbelturer/vardag.

Tabell 2. Utbud i regionala och lokala kollektivtrafikstråk. Antal turer/resmöjligheter per dag i båda riktningarna. Antal turer i stadstrafiken bestäms enligt efterfrågan samt stråk i stadstrafiken.

Stråk	Mån-fre	Lör	Sön
Mycket starka	24	12	8
Starka	18	12	8
Lokalt mycket starkt	54	36	32
Lokalt starkt	28	20	12

Utbudet som finns i stråken idag ska upprätthållas så långt det är möjligt förutsatt att befintligt utbud motsvarar resbehovet. Kollektivtrafikutbudet i Halland ska ses som ett system och i kollektivtrafikstråken ska ett utbud över hela dagen eftersträvas. Lägsta nivån ska ses som garanti att det under överskådlig framtid kommer att gå kollektivtrafik.

Hallandstrafiken ska kunna göra en egen bedömning av stråket och det går inte enbart att fokusera på statistik som exempelvis befolkningsunderlag och befintlig arbetspendling. Faktorer som framkomlighet spelar också in och detta är faktorer som Hallandstrafiken tar med i sin bedömning av resbehovet i stråket. Inte sällan finns det ett större resbehov som motsvarar fler turer än vad lägsta nivån anger och detta ska då tillgodoses med ett utbud som matchar behovet. Att just lägsta utbud redovisas beror på att det måste finnas utrymme för flexibilitet i utvecklingen av kollektivtrafiken för att kunna justera utbudet baserat på efterfrågan.

Kommunerna i Halland kan påverka utbudet genom sin bebyggelseplanering och öka underlaget för kollektivtrafiken. På så sätt kan fler få tillgång till en kollektivtrafik som kan vara ett alternativ till bilen och trafiken kan fortsätta att utvecklas.

Kollektivtrafikutbud utanför stråken

Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik. Lägsta utbudet av kollektivtrafik utanför kollektivtrafikstråken utgörs av Närtrafik som garanterar grundläggande resmöjlighet i hela Halland. Den linjelagda kollektivtrafik som finns ska vara styrd av efterfrågan. Nya mer resurseffektiva alternativ till traditionell kollektivtrafik kan då behöva utvecklas.

Enligt de principer som beskrivs i kapitel 4 är det viktigt att förvalta dagens utbud av kollektivtrafik. Men används inte de turer som erbjuds kan dessa turer omfördelas till andra delar av kollektivtrafiksystemet där de gör mer nytta, vilket beskrivs i avsnittet ”Metod för trafikutveckling” i kapitel 4. Det omvända gäller om befintligt resbehov ökar eller nytt uppstår, vilket kan leda till ökat antal turer.

Nätet utanför kollektivtrafikstråken styrs till stor del av gymnasielevers resor till och från studier. Kollektivtrafik som benämns övriga linjer ska vara mer flexibel än kollektivtrafiken i stråken. De övriga linjerna kan med fördel kompletteras med anropstyrd trafik eller andra alternativ till traditionell kollektivtrafik som till exempel samordning med skolskjutstrafik eller samåkning.

5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk

Nedan beskrivs stråkens karaktär utifrån dess pendlingsflöden, orterna, befolkningsutveckling och utblick mot ett 2050-perspektiv.

Orterna i stråkkartan är kategoriserade utifrån olika kriterier som syftar till att beskriva deras funktioner inom den halländska geografin. Kategoriseringen innehåller fem nivåer och baseras på betydelse i den regionala geografin som helhet. Kriterier som använts för kategoriseringen är invånarantal, arbetstillfällen och utbud av kommersiell och offentlig service samt om orten är utpekad i de kommunala översiktsplanerna.

Västkuststråket/ Västkustbanan

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. I stråket nås Göteborg med möjligheten att resa vidare mot Oslo och Stockholm, samt Malmö & Köpenhamn med kopplingen söderut mot Hamburg.

I västkuststråket bor mer än en tiondel av Sveriges befolkning, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren. I stråket finns även Kastrup, Nordens största flygplats. Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader.

Västkuststråket som kollektivtrafikstråk innefattar järnvägen Västkustbanan. Västkustbanan är en viktig järnvägsförbindelse i Sverige som sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör ryggraden i Hallands infrastruktur för regionalt resande. Den har en central roll i att förbinda de stora städerna längs västkusten och underlättar både person- och godstrafik. Banan går genom några av landets mest tätbefolkade och industribetonade områden, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Stråket förbinder flera regionalt och nationellt viktiga funktioner.

I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter – Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter. Kommunerna Falkenberg, Kungsbacka och Varberg tillhör idag Göteborgs arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör en egen arbetsmarknadsregion.

Den största pendlingsdestinationen är Göteborg och Mölndal, följt av Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. I regionens norra delar är rörligheten större på grund av Göteborgsregionens storlek och attraktionskraft. I södra delen fungerar Halmstad som det starkaste navet. Bortsett från Kungsbacka har alla kommuner starka pendlingsrelationer med Halmstad. Pendlingen mot Skåne är betydligt mer begränsad jämfört med pendlingen till Göteborgsregionen. I Skåne är Ängelholm och Helsingborg de främsta destinationerna. Det finns potential att ytterligare stärka kopplingen söderut mellan Halland och Skåne, med särskild tyngdpunkt på Halmstad och Helsingborg.

Västkustbanan är också en viktig del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för järnvägar, där också Halmstad är utpekad som en urban nod. Syftet med TEN-T är att bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande

och högkvalitativt transportnät som ger hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar. I ett 2050-perspektiv blir det viktigt att de infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan prioriteras. Det blir viktigt att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan. I ett beredskapsperspektiv är kopplingarna till och från Västkustbanan viktiga att säkra.

Mycket starka kollektivtrafikstråk

Onsala-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Onsala–Kungsbacka–Göteborg utgör ett av Hallands mest pendlingsintensiva relationer. Stråket följer Onsalavägen (väg 940) från Onsala in till Kungsbacka stad, och vidare mot Göteborg. Onsala är Hallands största tätort efter kommunhuvudorterna och utgör tillsammans med Kungsbacka en viktig kollektivtrafiknod i regionen. Pendlingen mot Göteborg är mycket stark och förväntas fortsätta öka, vilket ställer höga krav på kollektivtrafikens kapacitet och attraktivitet. Befolkningsökningen i stråket har varit stabil men några omfattande nya exploateringar är inte planerade i närtid. Stråket har en viktig roll i att binda samman den lokala arbetsmarknaden i Kungsbacka och den större arbetsmarknadsregionen kring Göteborg. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen krävs förbättrade framkomlighetsåtgärder, särskilt längs väg 940. Dessa åtgärder är viktiga både ur ett tillgänglighets- och hållbarhetsperspektiv.

Vallda-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Vallda–Kungsbacka–Göteborg utgör en viktig pendlingsväg i västra delen av Kungsbacka kommun och utgörs av både väg 158, Sandövägen och Valldavägen. Stråket sammanbinder Vallda med Kungsbacka stad. I förlängningen ingår Göteborg som ett naturligt mål för pendlingen, där många av resenärerna fortsätter vidare från Kungsbacka med tåg eller buss.

Befolkningen i Vallda har vuxit de senaste åren och orten pekas ut som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod i den regionala fysiska planen. Även om pendlingsströmmarna inte är lika stora som i stråket Onsala–Kungsbacka, är de tillräckligt starka för att motivera en tydlig satsning på kollektivtrafikens utveckling.

I ett 2050-perspektiv pekas Vallda ut som ett område med fortsatt potential för bostadsutveckling. Effektiva kollektivtrafiklösningar kommer att vara en avgörande faktor för att stödja ortens tillväxt och minska beroendet av bilresor.

Kungsbacka-Särö-(Göteborg)

Stråket Kungsbacka–Särö–Göteborg följer väg 158 och utgör en av Hallands mest befolkade och pendlingstäta relationer. Stråket binder samman Kungsbacka stad och Särö med Göteborg och omfattar även orter som Kullavik och Billdal på vägen mot Göteborg. Både Kungsbacka, Särö och Kullavik är utpekade som viktiga kollektivtrafiknoder i den regionala fysiska planen.

Tätorterna i stråket, särskilt Kullavik och Särö, har haft en kraftig befolkningstillväxt, och pendlingen mot Göteborg är omfattande. Genomförda utredningar i stråket pekar ut

behovet av ett mer kapacitetsstarkt kollektivtrafikkoncept i stråket. Rörligheten i stråket är inte bara viktig för arbetsmarknadsintegration utan även för tillgång till utbildning och service samt möjligheten till fortsatt bostadsbyggande.

Halmstad-Hyltebruk-(Gislaved)

Stråket förbinder Halmstad med Hyltebruk och utgör Hyltebruks koppling till Västkustbanan. I stråket ingår Halmstad Nässjö Järnvägar (HNJ-banan) och väg 26. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun. Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och utgörs även av många pendlare. Mellan Hylte och Gislaved är det ett betydande arbetskraftsutbyte men norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. Större orter i stråket är Halmstad, Hyltebruk, Kinnared, Oskarström, Torup och Åled. Längs med HNJ-banan finns också Kinnared, Landeryd, Oskarström, Sannarp och Torup som har station/hållplats. I den regionala fysiska planen benämns orterna Torup och Åled som lokala centrum, medan Oskarström räknas som ett större lokalt centrum. Hyltebruk är en delregional kärna. Hyltebruk, Torup och Oskarström är även utpekade som kollektivtrafiknoder.

I ett 2050-perspektiv pekas flera orter ut i kommunala översiktsplaner och här finns mycket planlagd mark för både bostads- såväl som verksamhetsutveckling till 2050. Samtliga orter som pekas ut som lokala centrum i stråket har växt historiskt sett till både befolkning och arbetstillfällen. Tillväxten väntas fortsätta, särskilt i delarna av stråket som ligger nära den regionala tillväxtmotorn Halmstad. Det kommer innebära ökad arbets- och gymnasiependling mellan orterna. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Starka kollektivtrafikstråk

Fjärås- Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Fjärås–Kungsbacka–Göteborg är ett viktigt pendlingsstråk i norra delen av Halland. I den regionala fysiska planen pekas Fjärås ut som ett lokalt centrum och en utpekad kollektivtrafiknod. Fjärås har en stark koppling till Kungsbacka och vidare mot Göteborg. Stråket har goda utvecklingsförutsättningar i ett 2050 perspektiv, där Kungsbacka stad pekas ut som en särskilt prioriterad utvecklingsort och Fjärås som utvecklingsort i den kommunala översiktsplanen.

Befolkningsutvecklingen i Fjärås har varit stabil och kommunen planerar för ytterligare tillväxt, vilket förväntas stärka pendlingsflödena ytterligare fram mot 2050. Stråket utgör därför en viktig del i regionens ambition att förstärka kollektivtrafikens roll i vardagsresandet och minska bilberoendet.

Varberg-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket Varberg–Kungsbacka–Göteborg utgör ett viktigt regionalt och interregionalt samband längs västkusten. Stråket följer huvudsakligen Varbergsvägen och omfattar orter som Väröbacka, Bua, Frillesås och Åsa som om alla är utpekade som kollektivtrafiknoder. Varberg är en regional tillväxtmotor och Kungsbacka en regional kärna, vilket skapar ett stråk med stark potential för ökat kollektivtrafikresande.

Pendlingsflödena i stråket visar att de flesta resenärer pendlar mot sina egna kommunhuvudorter, men det finns också en tydlig ström vidare mot Göteborg, särskilt från Kungsbacka. Stora arbetsplatser som Ringhals och Väröbruk genererar också omfattande arbetsresor.

I ett 2050-perspektiv planeras nya stationer, bland annat i Väröbacka, vilket förväntas förändra resmönstren och öka andelen kollektivtrafikresor ytterligare. Stråket är dessutom en viktig omledningsväg för E6:an och har en roll för beredskap och redundans i transportsystemet.

Halmstad-Markaryd-Hässleholm

I stråket klassas Halmstad som regional tillväxtmotor och Knäred, Trönninge och Veinge som lokala centrum. Nämnda orter klassas också som kollektivtrafiknoder. Stråket går genom kommunerna Halmstad och Laholm. När tågtrafiken på Markarydsbanan startar finns möjligheten för interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne där kopplingen till Södra stambanan via Hässleholm blir viktig. Stråket används i sin fulla sträckning för såväl person- som godstransporter mellan Blekinge/Norra Skåne/Västkusten.

När tågtrafiken på Markarydsbanan startar ska den vara ett attraktivt och pålitlig val för arbets-och studiependling samt för mer långväga resor. En väl fungerande timmestrafik är till stor nytta för invånarna och främjar utvecklingen av orterna i stråket. Samplanering mellan ett flertal aktörer är viktigt för att tågtrafiken ska bli ett attraktivt val. Infrastrukturinvesteringar som nya stationer i Veinge och Knäred, ett nytt mötesspår och åtgärder på Halmstad C är under planering. Laholms kommun satsar stort på ortsutveckling genom utvecklingsprogram i Veinge och Knäred. I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Halmstad kommun planerar för att Trönninge ska kunna växa kraftigt med flera bostadsområden. Pendlingen i stråket bedöms öka in mot Halmstads tätort samtidigt som pendlaren får mycket bättre förutsättningar att resa hållbart med tågtrafik.

Halmstad-Trönninge-Veinge-Laholm

Stråket är ett viktigt nord-sydligt samband som går genom kommunerna Halmstad och Laholm via väg 15 och Tjärbyvägen. Stråket binder samman flera mindre tätorter såsom Trönninge, Veinge, Genevad och Lilla Tjärby med Laholms tätort och Halmstad. Pendlingen är särskilt stark mellan Laholm och Halmstad. Ju närmare Halmstad tätort desto större pendlingsflöden. Närheten till Halmstad medför att flera orter, exempelvis Trönninge och Veinge, fungerar som pendlingsorter. Resbehoven skapar tillsammans ett behov som motiverar att peka ut stråket som ett kollektivtrafikstråk. I stråket är det Trönninge och Veinge som är utpekade som kollektivtrafiknoder. Stråket präglas av en historiskt stark tillväxt och är viktigt för Halmstads och Laholms gemensamma arbetsmarknad. I stråket finns tätorter med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Kopplingen från orterna i stråket är större till Halmstad än söderut mot Skåne. I ett 2050-perspektiv väntas en fortsatt utveckling i stråket, särskilt kring Veinge, där en framtida tågstation kan komma att stärka kollektivtrafikens roll ytterligare.

Laholm-Våxtorp

Stråket Laholm–Våxtorp är ett växande lokalt pendlingsstråk i södra Halland. Våxtorp är utpekat som en kollektivtrafiknod och ett lokalt centrum i regional fysisk plan. I stråket ligger också orterna Ränneslöv och Vallberga. Laholms kommun planerar i sin översiktsplan för fortsatt bostads- och verksamhetsutveckling. Stråket spelar en viktig roll för att stärka kopplingen mellan omlandet och Laholms stad och därigenom tillgången till service, arbete och utbildning.

I ett 2050-perspektiv väntas stråket få ökad betydelse i takt med att Våxtorp utvecklas och pendling till Laholm och vidare mot Halmstad ökar. God tillgång till kollektivtrafik är avgörande för att möjliggöra hållbart resande och minska beroendet av bil.

Laholm-Mellbystrand/Skummeslövsstrand och norra Skåne

I stråket ligger Laholm tätort som är utpekat som en delregional kärna samt Mellbystrand/Skummeslövstrand som är utpekad som lokal ort och kollektivtrafiknod med koppling till Båstad station i norra Skåne. Stråket Laholm–Mellbystrand–Skummeslövsstrand binder samman Laholms stad med kustorterna Mellbystrand och Skummeslövsstrand. Området är starkt präglat av turism, fritidsboende och växande bostadsområden, särskilt under sommarmånaderna då befolkningen ökar starkt. Året runt är kopplingen till Laholm viktig för arbets- och gymnasiependling, service och handel. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidrar till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Västkustbanan. I ett 2050-perspektiv pekas Mellbystrand och Skummeslövsstrand ut som utvecklingsorter med fortsatt expansion av bostäder och verksamheter. Effektiva kollektivtrafiklösningar är avgörande för att stärka hållbara pendlingsmönster och minska belastningen på vägnätet, särskilt E6 och kustvägarna.

Halmstad-Simlångsdalen

Stråket Halmstad–Simlångsdalen är ett kollektivtrafikstråk som kopplar samman Halmstad med inlandets samhällen längs väg 25 mot Simlångsdalen. Trafikmängderna är störst närmast Halmstad.

Simlångsdalen har haft en medelstor tillväxt i invånarantal och orten är starkt knuten till Halmstads arbetsmarknad. I ett 2050-perspektiv fyller stråket en viktig roll för Halmstad kommuns inland där Simlångsdalen som lokalt centrum och kollektivtrafiknod blir en samlingsnod för service och kollektivtrafik. Simlångsdalen pekas ut som en serviceort i Halmstads kommunala översiktsplan och kommunen planerar för viss utveckling av bostäder och närservice. Stråket har potential att på sikt få ökade pendlingsflöden mot Halmstad och därmed behov av att pekas ut som ett kollektivtrafiksstråk.

Halmstad-Falkenberg östra

Stråket binder samman Falkenberg och Halmstad. Det går längs med den gamla motorvägen öster om Västkustbanan. Stråket har en viktig funktion i att binda samman tätorterna öster om E6 med varandra och går genom tre lokala centrum: Getinge, Kvibille och Slöinge. Dessa är även utpekade som kollektivtrafiknoder. Pendlingen är relativt stark i stråket och från orterna på Halmstads sida kommungränsen dominerar pendlingen

mot kommunhuvudorten. Det finns även ett par större arbetsplatser i stråket idag som genererar pendling.

Orterna har haft en relativt stark tillväxt både gällande befolkning och antalet arbetstillfällen. Flera orter pekas ut i kommunala översiktsplaner och det finns mycket planlagd mark för bostads- såväl som verksamhetsutveckling. Särskilt mycket verksamhetsmark finns planerad i Getinge med närhet till påfart till E6. Pendlingen i stråket förmodas därmed öka. Utöver arbetspendling har stråket också stor betydelse för tillgänglighet till gymnasieskolor och vårdinrättningar i Halmstad och Falkenberg.

I ett 2050-perspektiv väntas fortsatt befolkningstillväxt i flera av stråkets orter, vilket ställer krav på attraktiva och hållbara kollektivtrafiklösningar som kan möta ökad efterfrågan.

Halmstad-Falkenberg västra Halland

Stråket Halmstad–Falkenberg–västra Halland utgör ett viktigt regionalt samband som knyter samman två av Hallands största städer - Falkenberg utpekad som regional kärna samt Halmstad utpekad som regional tillväxtmotor, samt flera kustsamhällen och tätorter däremellan. Stråket går utmed kusten. I Regional fysisk plan är Haverdal och Harplinge sammanlänkat och är utpekade som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Stråket går även genom orterna Ugglarp och Steninge. Orterna är mycket starka och särskilt mycket bostadsbebyggelse planeras i Haverdal enligt kommunens översiktsplan. Detta skapar högt tryck, både genom ökad pendling till centralorterna och genom ökat ianspråktagande av mark i stråket. Stråket präglas av starka relationer för arbete, utbildning, fritid och service. Området är också av stor betydelse för fritidsboende och turism vilket skapar en säsongsvariation i efterfrågan på transporter.

I ett 2050-perspektiv bedöms befolkningen i stråket öka, särskilt i kustnära lägen, vilket kan komma att skapa behov av stärkt kollektivtrafikutbud. Dock medför den nuvarande infrastrukturen som finns att tillgå i den norra delen av detta stråk att det är svårt att skapa en effektiv kollektivtrafik som kan bli konkurrenskraftig gentemot bilen.

Falkenberg-Ullared

I stråket ligger Falkenberg som är utpekat som en regional kärna, samt Ullared som är ett större lokalt centrum. I Ullared ligger varuhuset Gekås som är Hallands största besöksmål. Stråket Falkenberg–Ullared är ett viktigt öst-västligt samband som binder samman Falkenbergs kustnära områden med inlandet och vidare in i Ullared. Stråket har betydelse både för arbets- och utbildningspendling samt för omfattande handelsresor kopplat till Ullareds stora handelscentrum. Ullared är utpekat som kollektivtrafiknod. Stråket mellan Falkenberg och Ullared har en stark pendling.

I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared. I kommunens översiktsplan från 2014 föreslås vidare utveckling av Ullared, både genom ny verksamhetsmark och fler bostäder. Ullared fungerar som ett regionalt handelsnav och besöksmål, inte bara för Halland utan även nationellt. Detta genererar stora trafikflöden under hela året, med tydliga säsongsvariationer under semesterperioder och helger. I ett 2050-perspektiv förväntas

stråket fortsätta ha stor betydelse både för vardaglig tillgänglighet för boende i inlandet och för att möjliggöra hållbara transporter för handels- och fritidsresor.

Falkenberg-Tvååker-Varberg

Stråket går längs med kusten och präglas av arbetspendling, framför allt mellan de två kommunhuvudorterna, men även från Tvååker med tyngdpunkt mot Varberg. Stråket löper mellan kommunhuvudorterna Falkenberg och Varberg. Tvååker som är ett större lokalt centrum ligger i stråket. Långås, ett lokalt centrum, ligger strax utanför stråket. Likt övriga orter längs Hallands kust har orterna historiskt haft hög tillväxt. Tvååker är Varbergs största tätort utanför kommunhuvudorten och pekas i regional fysisk plan ut som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Tvååker pekas ut som serviceort i Varbergs kommuns översiktsplan och planeras växa ytterligare med bostadsområden och verksamhetsmark.

Västkustbanan täcker dock upp för resandet mellan kommunhuvudorterna, vilket innebär att befolkningsunderlaget för en väl utbyggd kollektivtrafik är relativt litet i nuläget. I ett 2050-perspektiv förväntas fortsatt tillväxt i området och pendlingen förväntas att öka, särskilt kring Tvååker och södra Varberg, vilket kommer öka behovet av attraktiva kollektivtrafikförbindelser.

Varberg-Ullared

I stråket mellan Varberg och Ullared ingår väg 153. På sträckan Varberg–Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Det handlar både om besökare som ska till och från Ullared för att handla, och pendlare. Handelsområdet kring Gekås är Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är i den mån det är möjligt, anpassad till varuhuspersonalens behov.

Ullared utgör en viktig nod i stråket, med både ett starkt lokalt arbetsmarknadsområde och regionens största besöksmål, varuhuset Gekås. Orten räknas som större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I den kommunala översiktsplanen föreslås Ullared utvecklas vidare med både ny verksamhetsmark och fler bostäder genom förtätning av den blandade bebyggelsen. Satsningar i stråken runt Ullared och snabb kollektivtrafik till Falkenberg och Varberg prioriteras högt. I stråket är också Rolfstorp utpekat som kollektivtrafiknod.

I ett 2050-perspektiv pekas fortsatt utveckling av såväl Ullared som Varberg ut i kommunernas översiktsplaner. Stråket bedöms få ökade trafikflöden i takt med fortsatt tillväxt av befolkning, handel och transporter, vilket ställer krav på förbättrade kollektivtrafiklösningar och fortsatt god farbarhet.

Varberg-Borås

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan och väg 41. Stråket förbinder de två stora orterna och har stor arbetspendling, dock främst i ändarna av stråket nära de två huvudorterna. Stråket Varberg–Borås är ett regionalt och interregionalt samband som förbinder kustområdet i Halland med inlandet i Västra Götaland. Pendlingen mellan Varberg och Borås är idag inte särskilt stor. Eftersom de båda orterna växer i hög takt finns potential att stärka deras koppling genom kollektivtrafiken. I stråket ligger även två lokala centrum: Derome och Veddige som

växt sett till både antalet invånare och arbetstillfällen. De båda pekas ut som kollektivtrafiknoder i regional fysisk plan.

Trafikmängderna är stora i stråkets samtliga delar men tyngdpunkten finns i stråkets båda ändar. De största tätorterna i stråket är Kinna, Viskafors och Veddige. Stråket har mycket persontrafik på såväl korta som långa sträckor. Flertalet industrier i, eller nära stråket leder också till många godstransporter mellan de inre delarna av Västra Götaland och Hallandskusten. Stråket spelar även en viktig roll för tillgång till gymnasieutbildningar, högre utbildningar och arbetsplatser i båda ändar. I ett 2050-perspektiv pekas stråket ut som strategiskt för fortsatt utveckling av kopplingen till Boråsregionen.

5.5 Järnvägsstationer

- Halmstad: Centralstationen ligger längs Västkustbanan, men här ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Halmstad spelar en viktig roll i persontrafiken med byten mellan dessa banor. Halmstad är även en viktig nod för godstransporter, med bakgrund av det järnvägsgeografiska läget. Halmstad tätort är utpekad som urban nod i TEN-T nätverket.
- Kungsbacka: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regional- och godståg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.
- Anneberg: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.
- Hede: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.
- Varberg: Järnvägsstationen i Varberg trafikeras av regional- och godståg. Stationen utgör en knutpunkt för byten mellan Västkustbanan och Viskadalsbanan.
- Falkenberg: Järnvägsstationen i Falkenberg trafikeras av regional- och godståg.
- Laholm: Järnvägsstationen i Laholm trafikeras av regional- och godståg.
- Åsa: Järnvägsstationen i Åsa trafikeras av regional- och godståg.
- Väröbacka: Planerad järnvägsstation: *Värö station*.
- Veddige: Järnvägsstationen i Veddige trafikeras av person- och godståg.
- Derome: Järnvägsstationen i Derome trafikeras av persontåg.
- Tofta: Järnvägsstationen i Tofta trafikeras av persontåg.
- Sannarp: Järnvägsstationen i Sannarp trafikeras av persontåg.
- Oskarström: Järnvägsstationen i Oskarström trafikeras av persontåg.
- Torup: Järnvägsstationen i Torup trafikeras av person- och godståg.
- Kinnared: Järnvägsstationen i Kinnared trafikeras av persontåg.
- Landeryd: Järnvägsstationen i Landeryd trafikeras av persontåg.
- Veinge: Planerad järnvägsstation.
- Knäred: Planerad järnvägsstation.



6. Trafikeringsbehov tåg 2028–2050

Detta kapitel beskriver Region Hallands inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas på kort sikt fram till 2035 och på lång sikt mellan 2035 och 2050.

Tågtrafiken utgör en viktig länk inom Halland samt mellan Halland och dess omgivning. Tågtrafiken prioriteras som ett medel för att öka tillgängligheten och vidga arbetsmarknadsregionerna. Allt fler väljer att resa med tåg, särskilt på Västkustbanan. Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafiksystem, och all annan kollektivtrafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomster och avgångar på Västkustbanan. Transportkapaciteten på järnvägen behöver öka, och restiderna mellan de halländska kommunerna samt över länsgränserna behöver minska.

Region Hallands ambition om minskade restider, som beskrivs i detta kapitel, visar hur kollektivtrafiken är nära kopplad till samhällsutvecklingen och att tågtrafiken fungerar som ett verktyg för att skapa tillgänglighet och knyta samman Halland med dess omvärld. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare. För att uppnå detta krävs hänsyn till fordonens egenskaper, mängden tågtrafik och järnvägens utformning. Insatser för ökad kapacitet och minskade restider i järnvägsanläggningen är här av stor betydelse.

6.1 Tågsystem i Halland

För att stärka hela regionen behöver Halland knytas samman med en väl utbyggd tågtrafik. En attraktiv tågtrafik som ska uppfylla restidsmålen måste vara snabb, vilket är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna vid alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika resbehoven är det därför viktigt att erbjuda parallella tågsystem med olika hastigheter och uppehållsmönster. Tidtabellen är avsedd att utformas med taktfasta intervaller, där avgångarna sker på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

Principen om parallella tågsystem och en tågtidtabell med taktfasta intervaller hämtas från Regionsamverkan Sydsverige genom ett positionspapper för kollektivtrafiken. Syftet med positionspapperet är att förbättra den

regionöverskridande tågtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, ökad tillgänglighet till högre studier samt främjad tillväxt.

Storregiontåg

Storregiontåg stannar på stora stationer, i kommunhuvudort. Inriktning är att tågen ska köras i 200 km/h och ha hög komfort för resor som är 60 minuter upp till 120 minuter. I Halland utgörs de storregionala tågen av Öresundståg.

Regiontåg

Regiontåg stannar på regionalt stora stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 180 – 200 km/h och ha normal komfort för resor som är 30 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de regionala tågen av Västtåg, Krösatåg och Pågatåg.

Lokaltåg

Lokaltåg stannar på alla stationer. Inriktningen är att tågen ska köras i 140–160 km/h och ha en komfort för resor som är 15 minuter upp till 60 minuter. I Halland utgörs de lokala tågen av Västtåg och Pågatåg.

Kommersiell persontågstrafik

Utöver den tågtrafik som Region Halland avser att ansvara för och bedriva, behöver det finnas kapacitet för kommersiella aktörer att bedriva tågtrafik. Justeringar av den upphandlade persontågtrafiken kan behöva göras för att anpassa och harmonisera den med det kommersiella utbudet av persontågstrafik. Upphandlad och kommersiell tågtrafik kompletterar varandra och bidrar tillsammans till att öka det totala utbudet av tågtrafik.





Figur 4. Schematisk bild över tågsystemen i Halland och deras parallella förhållanden till varandra.

6.2 Trafikering Västkustbanan

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. Västkustbanan spelar en central roll i att förbinda städerna längs kusten. Inom detta stråk nås Göteborg, med möjlighet att resa vidare till Oslo och Stockholm, samt Malmö/Köpenhamn med koppling söderut genom Fehmarn Bält-förbindelsen mot Hamburg. Majoriteten av hallänningarna bor längs västkuststråket, där utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Det är också här som majoriteten av bostadsbyggandet förväntas ske. Kopplingen till Göteborgs- och

Öresundsregionen samt utbytet mellan orterna längs kusten i Halland är avgörande för regionens fortsatta utveckling. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och dess invånare.

Öresundståg

Öresundståg är ett storregionalt tågsystem i samarbete med grannregionerna, som binder samman det flerkärniga Halland med omvärlden. Behovet av ett tågsystem med högre hastighet och stopp i kommunhuvudorterna bedöms gagna Halland, med hänsyn till dess geografiska läge mellan två storstadslän och det tillhörande behovet av korta restider över länsgränserna. Befintlig säckstationen vid Göteborgs Central kommer även fortsättningsvis vara slutdestination för Öresundståg, vilket innebär att Öresundståg inte kommer att trafikera genom Västlänken.

Nuläge

Öresundståg trafikerar i dag sträckan mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn med en avgång varje timme i båda riktningarna. På vardagar förstärks utbudet med ytterligare avgångar under morgon och eftermiddag på delar av sträckan, vilket resulterar i en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Halmstad.

Trafikering 2028–2034

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. På vardagar förstärks utbudet med fler avgångar under morgon och eftermiddag, vilket resulterar i en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Trafikering 2035–2050

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Västtåg Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln)

Västtåg Kungsbacka – Göteborg är ett lokaltågsystem i samarbete med Västra Götalandsregionen. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Kungsbacka, Hede och Anneberg. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Norge/Vänerbanan och sammankopplas med Ale-pendeln.

Nuläge

Kungsbackapendeln trafikerar i dag med två avgångar varje timme i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg. På vardagar förstärks utbudet under morgon och eftermiddag, vilket resulterar i en avgång varje kvart i båda riktningarna.

Trafikering 2028–2034

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg. På vardagar förstärks trafiken under dagtid, vilket resulterar i en avgång varje kvart i båda riktningarna.

Trafikering 2035–2050

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med två avgångar varje timme i båda riktningarna mellan Kungsbacka och Göteborg. Under stora delar av trafikdygnet förstärks trafiken med

ytterligare avgångar, vilket resulterar i en avgång varje kvart i båda riktningarna.

Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg)

Västtåg Varberg – Göteborg är ett regiontågsystem i samarbete med Västra Götalandsregionen. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Åsa och Kungsbacka. Tågsystemet är en förutsättning för att tillgodose resbehovet vid den planerade tågstationen i Värö. När Västlänken är tagen i drift stannar tågen vid de nya stationerna vid Korsvägen och Haga följt av Göteborg C. Tågsystemet planeras fortsätta utmed Västra Stambanan mot Skaraborg.

Nuläge

Hallandståg trafikerar i dag med avgångar som kompletterar och avlastar de storregionala Öresundstågen mellan Varberg och Göteborg, i den utsträckning järnvägens infrastruktur tillåter.

Trafikering 2028–2034

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. På vardagar förstärks trafiken under morgon och eftermiddag, vilket resulterar i en avgång varje halvtimme i båda riktningarna.

Trafikering 2035–2050

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Göteborg. Under stora delar av trafikdygnet förstärks trafiken med ytterligare avgångar, vilket resulterar i en avgång varje halvtimme i båda riktningarna. Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut till Halmstad, förutsatt att detta svarar mot nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs söderut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

Pågatåg Halmstad – Helsingborg

Pågatåg Halmstad – Helsingborg är ett lokaltågsystem i samarbete med Region Skåne. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad och Laholm. Tågtrafiken startade i december 2015 i samband med invigningen av Hallandsåstunneln. Idag vänder de Pågatåg vilka trafikerar under hela trafikdygnet, i Förslöv. Region Skåne, tillsammans med Trafikverket, planerar att bygga ett vändspår i Båstad och genom detta kan Pågatågen förlängas norrut och trafikera kommunhuvudorten Båstad.

Nuläge

Pågatåg trafikerar i dag med avgångar som kompletterar och avlastar de storregionala Öresundstågen mellan Halmstad och Helsingborg. På vardagar under morgon och eftermiddag skapar Pågatåg tillsammans med Öresundståg ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i båda riktningarna.

Trafikering 2028–2034

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, Pågatåg ska trafikera sträckan mellan Helsingborg och Båstad. Vid denna tidpunkt förstärks utbudet med fler storregionala Öresundståg under morgon och eftermiddag, vilket resulterar i en avgång

varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn.

Trafikering 2035–2050

Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet norrut till Halmstad, förutsatt att detta svarar mot nya resbehov. En förutsättning, i det fall tågsystemet förlängs söderut, är att detta inte påverkar restiderna för snabbtågen och de storregionala Öresundstågen.

6.3 Trafikering Viskadalsbanan

Viskadalsbanan förbinder Varberg och Borås, två expansiva orter med delvis kompletterande arbetsmarknader. Genom att tillhandahålla en attraktiv persontågtrafik på Viskadalsbanan finns det en betydande potential för att ytterligare stärka och integrera arbetsmarknaderna.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Varberg och Borås ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Viskadalsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Västkustbanan.

Västtåg Varberg – Borås (Viskadalsbanan)

Västtåg Varberg – Borås är ett regiontågsystem i samarbete med Region Skåne. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Varberg, Tofta, Derome och Veddige.

Nuläge

Västtåg trafikerar i dag med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar under morgon och eftermiddag. Under övriga tider trafikeras sträckan mellan Varberg och Borås med en avgång varannan timme i båda riktningarna.

Trafikering 2028–2034

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Varberg och Borås. Under övriga tider trafikeras sträckan med en avgång varannan timme i båda riktningarna.

Trafikering 2035–2050

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås.

6.4 Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan)

HNJ-banan förbinder Halmstad med Värnamo. Dagens persontågstrafik på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Värnamo ska reduceras till 90 minuter. För vidare resande mot Jönköping är målsättningen en total restid på 140 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen tillsammans med en

eventuell minskning av antalet tågstationer. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna.

I det tidigare Regionala Trafikförsörjningsprogrammet för åren 2021 - 2025 beskrevs att en treårig satsning i projektform skulle genomföras med målsättningen att antalet resenärer skulle öka. I senare del av detta kapitel finns en redogörelse av testperiodens utfall tillsammans med en genomförd studie i stråket Halmstad – Hyltebruk.

Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping (Nässjö)

Krösatåg Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö är ett regiontågsystem i samarbete med Region Jönköpings län. Tågen gör uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Sannarp, Oskarström, Torup, Kinnared och Landeryd.

Nuläge

Krösatåg trafikerar i dag med fem avgångar i båda riktningarna på vardagar. På lördagar och söndagar trafikeras sträckan av fyra avgångar i båda riktningarna.

Trafikering 2028–2034

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo/Jönköping.

Trafikering 2035–2050

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo/Jönköping.

Testperiod HNJ, 2017 – 2020

En treårig satsning i projektform inleddes vid tidtabellsskiftet i december 2017, med målsättningen att öka antalet resenärer och att kostnadstäckningsgraden skulle uppgå till minst 30 procent. Som en del av projektet utökades antalet avgångar och miljön runt stationerna på den halländska delen av banan rustades upp. I samarbete med kommunerna genomfördes påverkans-, informations- och marknadsföringsåtgärder.

Slutsatserna av den genomförda testperioden visade att resandet ökade med 36 procent, medan trafikkostnaderna ökade med 30 procent, vilket innebar att kostnadstäckningsgraden låg kvar på cirka 25 procent. I Halmstad ökade antalet påstigande med 40 procent, samtidigt som snittresandet per tur låg kvar på samma nivå som tidigare. Inom projektet genomfördes kundundersökningar som visade att resenärernas helhetsintryck i stort sett förblev oförändrat. Testperioden indikerade att det finns en större marknad för vardagsresande i stråket för att tillgodose resor till arbete och studier. Men för att möta detta behov krävs dock fler avgångar än ett tåg varannan timme, vilket HNJ-banan idag inte möjliggör. En av projektets slutsatser är därmed att den parallella regionbusstrafiken i stråket fortsatt är av stor betydelse. Analyserna bakom slutsatserna omfattar bedömningar av resbehov och kostnader. De visar att nuvarande infrastruktur, kapacitet och trafikupplägg inte möjliggör tätare trafik än tvåtimmarsintervall utan att äventyra stabilitet och punktlighet.

Stråkutredning Halmstad – Hyltebruk, 2021

En stråkutredning har genomförts baserat på det regionala trafikförsörjnings-programmet som antogs i december 2020. Programmet betonade behovet av ett långsiktigt beslut angående HNJ-banan, vilken delvis passerar genom stråket. Syftet med utredningen var att undersöka möjligheterna till samhällsutveckling genom samverkan mellan berörda kommuner, regioner och andra intressenter med inriktningen att skapa förutsättningar för fler bostäder, näringslivsetableringar och hållbara resor.

Inom ramen för stråkstudien genomfördes en kollektivtrafikutredning mellan kommunhuvudorten Hyltebruk och Halmstad. Utredningen omfattade olika alternativ, inklusive ett regionalt superbusskoncept och en utvecklad tågtrafik. Superbusskonceptet innebär fordon med hög komfort och prioritet i trafikmiljön, med stopp endast vid stationsliknande hållplatser. Restiden med buss beräknades enligt utredningen kunna uppgå till 53 minuter mellan kommunhuvudorterna.

Utredningen undersökte även tågtrafik med stopp i Sannarp, Åled, Oskarström, Torup och Rydöbruk. Restiden för tåget beräknades till 45 minuter mellan kommunhuvudorterna. Utredningen konstaterade att stora investeringar i järnvägens infrastruktur krävs, och att en ny lokaltågslinje mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den befintliga regionaltågslinjen till Värnamo behöver läggas ned. Denna slutats grundas på, utöver investeringar i järnvägens infrastruktur, att två parallella tågsystem inte bedöms samhällsekonomiskt motiverade utifrån dagens resandeunderlag och kostnadsbild. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar.

6.5 Trafikering Markarydsbanan

Markarydsbanan sträcker sig mellan Eldsberga och Hässleholm. Genom att starta persontågstrafik på Markarydsbanan tillgodoses behovet av arbets- och studiependling samt annat vardagsresande i stråket. Tågtrafiken innebär även att nya kopplingar skapas mellan södra Halland och regionala kärnor längs Södra stambanan och Stockholm, genom byten i Hässleholm.

Med sikte på 2050 är målsättningen att restiden mellan Halmstad och Hässleholm ska reduceras till 50 minuter. För att uppnå detta mål krävs fortsatta investeringar i järnvägsanläggningen. Det är av särskild vikt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Markarydsbanan har även en nationell betydelse som omledningsbana för Västkustbanan.

Pågatåg Halmstad – Hässleholm

Pågatåg Halmstad – Hässleholm är ett regiontågsystem i samarbete med Region Skåne. Tågen ska göra uppehåll vid de halländska stationerna i Halmstad, Veinge och Knäred. Tågtrafiken planeras att starta i december 2027, vilket förutsätter att två nya stationer samt ett nytt mötesspår i Knäred färdigställs.

Trafikering 2028–2034

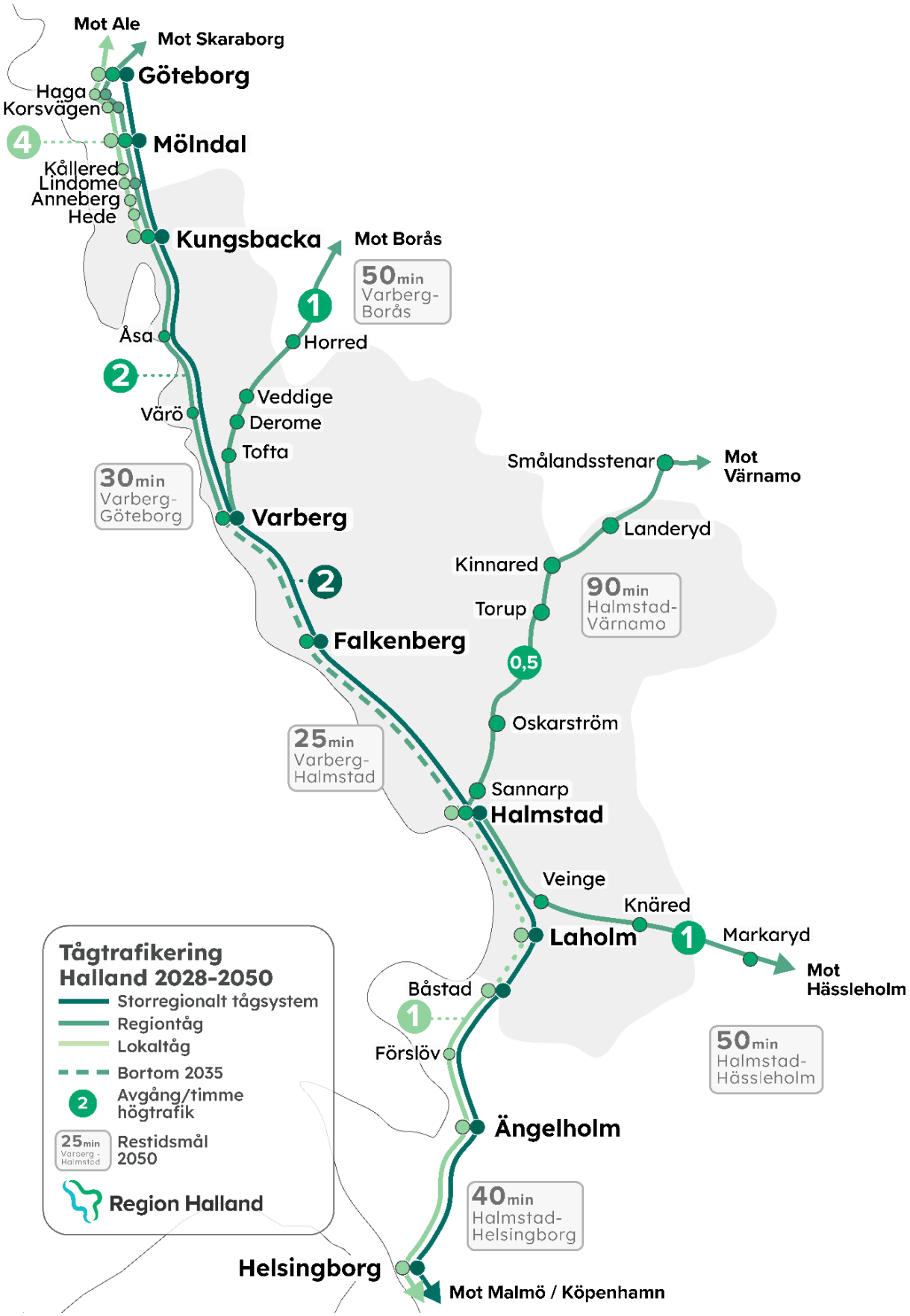
Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, trafikera med en avgång varje

timme i båda riktningarna på vardagar mellan Halmstad och Hässleholm. Under övriga tider trafikeras sträckan med en avgång varannan timme i båda riktningarna.

Trafikering 2035–2050

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett ökat resbehov, erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Hässleholm.




Mot Ale
Mot Skaraborg
Göteborg
Haga
Korsvägen
4
Mölndal
Kållered
Lindome
Anneberg
Hede
Kungsbacka
Mot Borås
50 min Varberg-Borås
1
Horred
Åsa
2
Veddige
Värö
Derome
Tofta
30 min Varberg-Göteborg
Varberg
Smålandsstenar
Mot Värnamo
Landeryd
Kinnared
90 min Halmstad-Värnamo
2
Torup
Falkenberg
0,5
Oskarström
25 min Varberg-Halmstad
Sannarp
Halmstad
Veinge
Knäred
Laholm
1
Markaryd
Mot Hässleholm
Båstad
1
Förslöv
50 min Halmstad-Hässleholm
Ängelholm
40 min Halmstad-Helsingborg
Helsingborg
Mot Malmö / Köpenhamn
Tågtrafikering Halland 2028-2050
Storregionalt tågsystem
Regiontåg
Lokaltåg
Bortom 2035
2 Avgång/timme högtrafik
25 min Varberg - Halmstad Restidsmål 2050
Region Halland

Halland är ett starkt växande län och har alla förutsättningar att bidra till Sveriges tillväxt. En väl fungerande och utbyggd transportinfrastruktur är ett viktigt redskap för att Halland fortsatt ska kunna bidra till välfärden och skapa möjligheter för ett hållbara resor och transporter. Den beskrivna målbilden för tågtrafiken, som redogörs för i detta kapitel, förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen. För att öka det hållbara resandet är det av yttersta vikt att takten i genomförandet av åtgärder inom järnvägens infrastruktur intensifieras.

Västkuststråket är en livsnerv i Sydvästsverige och påbörjade projekt längs Västkustbanan behöver slutföras. Detta inkluderar framför allt ombyggnaden av Halmstad C bangård, förbigångsspår för godståg vid Lekarekulle och en ny station i Värö. Även projekt utanför länet, såsom dubbelspår mellan Helsingborg och Maria, Västlänken i Göteborg och åtgärder i Mölndal, behöver färdigställas. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029, förväntas trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka. Detta ställer krav på förbättrad kapacitet i järnvägssystemet, eftersom både gods- och persontrafiken behöver kunna samsas.

Nya investeringar är nödvändiga för att realisera nyttan av tidigare genomförda och pågående infrastrukturobjekt.

Ett tydligt behov föreligger för en ny uppställningsbangård i närheten av Halmstad C, vilket är av yttersta vikt för att persontågstrafiken ska kunna fortsätta utvecklas. Tillgången till omloppsnära uppställning av tågfordon utgör en grundläggande förutsättning för effektiva och robusta trafikeringsupplägg. Genom ytterligare kapacitetshöjande investeringar i järnvägssystemet, exempelvis genom fler mötes- och förbigångsspår, kan nyttan av genomförda infrastrukturobjekt realiseras.

Kapaciteten behöver öka i Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk.

De regionala Västtågen mellan Varberg och Göteborg planeras för att möta en ökad efterfrågan på kollektivtrafikresor och på allvar bidra till de transportpolitiska målen. Sträckan Kungsbacka–Göteborg har redan idag kapacitetsbrist, och åtgärder behövs för att skapa tillräckligt utrymme för både gods- och persontrafik. På Kungsbacka C behöver kapaciteten förbättras med vändspår och ett partiellt fyrspår från Kungsbacka C till Hede station. På något längre sikt krävs fyrspår hela vägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

Inlandsjärnvägarna behöver bli robustare samt möjliggöra tåg i högre hastighet.

Det förebyggande underhållet av järnvägen behöver förstärkas. Idag finns det delar av järnvägsanläggningen som är över hundra år gamla, vilket medför ett ökat behov av avhjälpande underhåll. Kollektivtrafiken, som utgör en samhällsviktig funktion, måste kunna upprätthållas även under ogynnsamma väderförhållanden. En förebyggande åtgärd är att genomföra trädsäkring av specifika sträckor, vilket skulle möjliggöra att tågtrafiken på Viskadalsbanan och HNJ-banan kan fortgå även vid kraftiga vindar. Dessutom behöver obevakade

plankorsningar byggas bort, vilket är av stor vikt för att möjliggöra kortare restider. Behov av samtidig infart och fler mötesspår finns på vissa sträckor inom järnvägsanläggningen samt att fjärrstyrning av signalanläggningarna förespråkas. Ett alternativ för att minska restiderna är att se över uppehållsbilden för persontågstrafiken utmed inlandsjärnvägarna.

För att effektivt öka kapaciteten behöver trafikering med längre persontåg möjliggöras med hög resenärskapacitet.

Den förestående anskaffningen av nya tågfordon för Öresundstågssystemet erbjuder en unik möjlighet att öka kapaciteten genom att använda längre och mer kapacitetsstarka tåg. Att köra med längre fordon innebär att vissa perronger behöver förlängas, men detta bedöms vara en mycket kostnadseffektiv metod för att öka kapaciteten i järnvägssystemet jämfört med den omfattande utbyggnad av spårkapaciteten som annars skulle krävas. Denna strategi är i linje med Trafikverkets fyrstegsprincip, som förespråkar att man först överväger åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, och därefter optimerar användningen av befintlig infrastruktur innan man överväger större ombyggnationer eller nyinvesteringar.

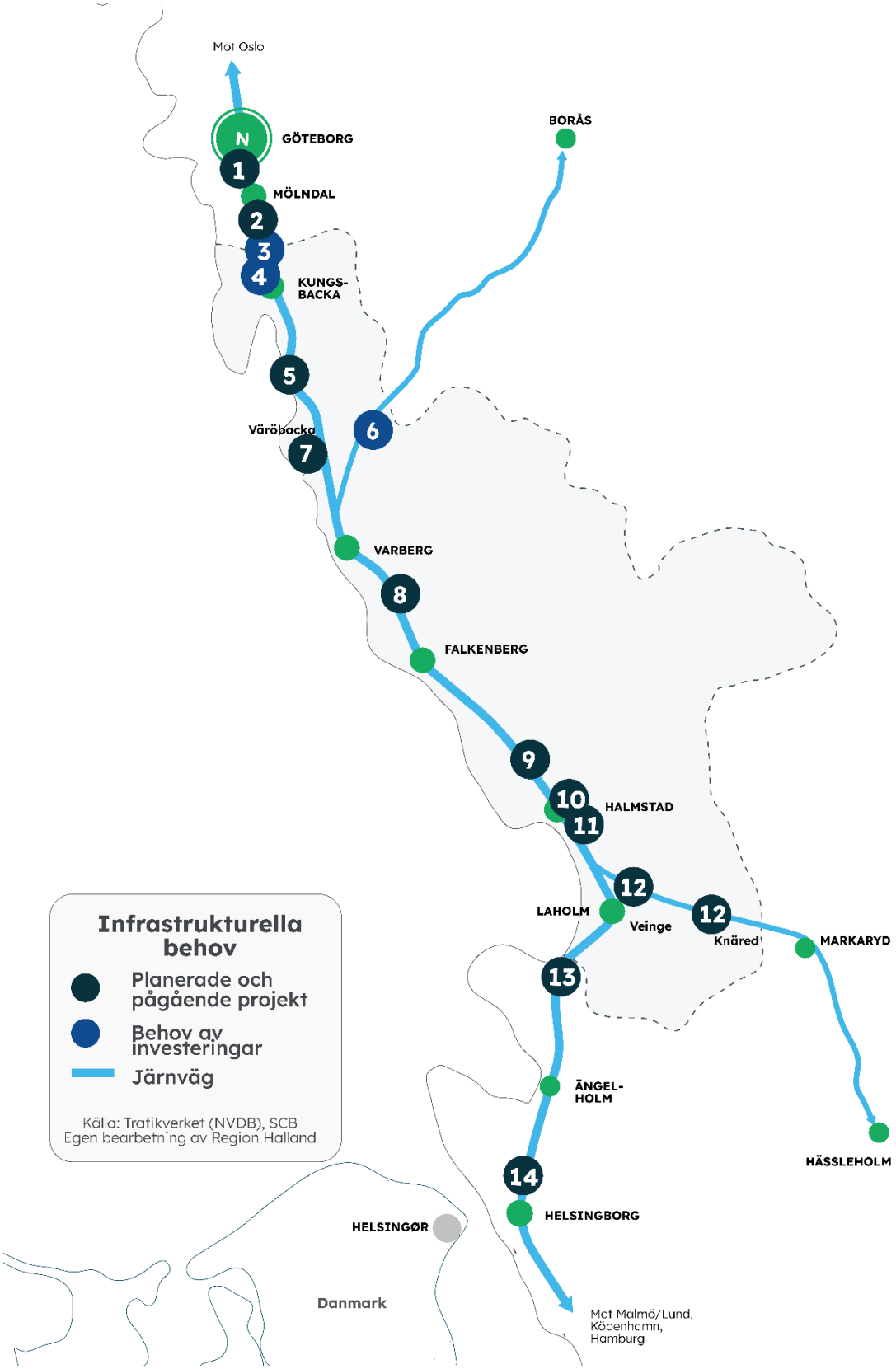
Infrastrukturella behov

Planerade och pågående projekt
(preliminär byggtid)

1. Västlänken: Etapp 1 och 2	(2020–2027 och -2030)
2. Pilekrogen: Uppställningsspår	(2028–2029)
5. Lekarekulle: Förbigångsspår	(2030–2032)
7. Värö station: Ny station	(2030–2032)
8. Tyllered: Förbigångsspår	(2033–2035)
9. Brännarp: Förbigångsspår	(2033–2035)
10. Halmstad C: Bangårdsombyggnad	(2029–2030)
11. Halmstad C: Uppställningsbangård och hamnanslutning	(2033–2037)
12. Knäred och Veinge: Mötesspår och två stationer	(2025–2027)
13. Båstad: Vändspår	(2026–2027)
14. Helsingborg C – Maria: Dubbelspår	(2032 -)
ERTMS etapputbyggnad: Nytt signalsystem	(2033–2035)

Behov av investeringar

3. Kungsbacka – Göteborg: Fyrspår Hede - Mölndal
4. Kungsbacka C: Vändspår inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka - Hede
6. Viskadalsbanan: Hastighetshöjning och mötesspår



Figur 5. Planerade investeringar i transportinfrastrukturen samt behov av investeringar.

6.6 Nya tågstationer

En ort med tågstation har en god utgångspunkt för utveckling genom att attrahera inflyttare och företagsetableringar. Det är dock inte stationen i sig som avgör ortens attraktivitet. Faktorer som påverkar utvecklingen i en stationsort inkluderar bland annat ortens service- och bostadsutbud, pendlingsavstånd till större arbetsmarknader, turutbudet i tågsystemet samt restiden i förhållande till bil.

Nya tågstationer ska vara tydligt kopplade till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas regionala samhällsnyttor för att fler stationer ska bli aktuella och generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor. Nya stationsetableringar ska byggas på ett sådant sätt att robustheten och pålitligheten i befintlig tågtrafik inte försämras. Det är även viktigt att framtida utvecklingsmöjligheter, exempelvis en uppgradering av Västkustbanan till 250 km/h, inte försämras av en nyetablerad station och att restiderna i befintliga tågsystem värnas. De stationer som byggs idag måste kunna möjliggöra för en utveckling av tågtrafiken på banan i framtiden. Trafikverkets allmänna bedömning för nya stationer på Västkustbanan är att sådana ska byggas med förbigångsspår.

För att möta ett ökat resande, stärka kopplingarna till angränsande arbetsmarknadsregioner och bidra till en överflyttning från bil till kollektivtrafik, krävs insatser som stärker kapaciteten och bibehåller eller förbättrar restiderna i järnvägssystemet. Detta är särskilt relevant i stråk med växande pendling, såsom längs Västkuststråket.

Stationskriterier

För att bedöma behovet av en ny station har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna kommer att användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte, oberoende vilken järnväg det gäller. Kriterierna kan också tillämpas vid en analys av att ta bort en befintlig station. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. Kriterierna är fem till antalet och beskrivs nedan.

Kriterie 1: Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågssystemet och det storregionala Öresundstågssystemet.

En viktig förutsättning vid öppnandet av en ny station är att det inte får påverka de snabbaste förbindelserna på Västkustbanan. Den främsta anledningen till detta är att Västkustbanan i stor utsträckning nyttjas för mer långväga resor samt pendling till och från angränsande regioner. Restiden i dessa relationer får därför inte förlängas utan snarare ska restidsförkortningar eftersträvas.

Kriterie 2: Nettoresandet på den aktuella banan ska öka, det vill säga att man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas vid bedömningen

En annan viktig förutsättning för att en ny station ska öppnas är att tågresandet totalt sett ska öka. När en ny station öppnas medför

det längre restid för de resenärer som redan befinner sig på tåget. En förlängd restid gör resan mindre attraktiv och kan leda till att tåget förlorar resenärer. Potentialen för hur många som kan komma att resa från en ny station måste också bedömas. Faktorer att beakta inkluderar demografiska förutsättningar, såsom var och hur många som bor och arbetar inom upptagningsområdet för en eventuell ny station, samt hur arbetspendlingen ser ut. Dessutom behöver förutsättningarna för att nå nya arbetsmarknader och kommande utbyggnadsplaner vägas in. Om potentialen för nya resenärer är större än den beräknade resandeförlusten kan det, ur ett resandeperspektiv, vara motiverat att öppna en ny station.

Kriterie 3: Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas. För att en ny tågstation ska vara aktuell, ska satsningen bidra till måluppfyllelse avseende kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad.

Även om det skulle kunna finnas ett tillräckligt resandeunderlag för att motivera öppnandet av en ny station, måste de ekonomiska konsekvenserna noggrant övervägas. Ytterligare tågstopp innebär längre körtider, vilket kan leda till ökade kostnader för personal och drift. Om tåglinjernas omloppstider påverkas, tillkommer kostnader för ytterligare personal och fordon. Kostnaden för att erbjuda några få personer en bättre resa med tåg kan därmed snabbt bli orimligt hög för samhället.

Kriterie 4: Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, det vill säga att investeringskostnaden för kapacitetsförstärkning av järnväg och stationer ska vägas mot det förväntade resandetillskottet.

Även kostnaderna för de infrastrukturåtgärder som krävs för att öppna en ny station måste beaktas. För samtliga nya stationer krävs investeringar i form av nya plattformar och gångförbindelser till plattformarna, samt i vissa fall även mötes- och förbigångsspår. Hur stora dessa kostnader blir beror på den befintliga infrastrukturen och vilken kvalitetsstandard som måste uppfyllas, vilket kan variera från bana till bana och från ort till ort.

En bedömning av huruvida det är möjligt och ekonomiskt rimligt att motivera kostnaderna måste göras i förhållande till antalet tillkommande resenärer som investeringen förväntas bidra med. Även potentiell framtida tillväxt ska beaktas. För att kunna etablera en ny station kan kapacitetshöjande åtgärder, såsom förbigångs- eller mötesspår, vara nödvändiga. Dessa åtgärder kan finansieras genom nationell och regional plan.

Kriterie 5: Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

För att Region Halland ska satsa på att öppna en ny station är det en förutsättning att berörd kommun och regionen samplanerar för att maximera utväxlingen av de investeringar som krävs. Utöver infrastrukturinvesteringar ska kommunen arbeta för att öka ortens attraktivitet, exempelvis genom utbyggnad av bostäder eller satsningar på service som gör orten mer attraktiv att bo i. På så sätt skapas förutsättningar för att upprätthålla och förstärka stationens resandeunderlag, samtidigt som det gynnar befolkningen i orten och dess omland.





7. Samplanering och ansvarsfördelning

Detta kapitel beskriver vikten av samverkan och samplanering mellan aktörer samt deras olika roller i arbetet med att skapa en hållbar kollektivtrafik.

Samverkan för en attraktiv kollektivtrafik och hållbar samhällsutveckling

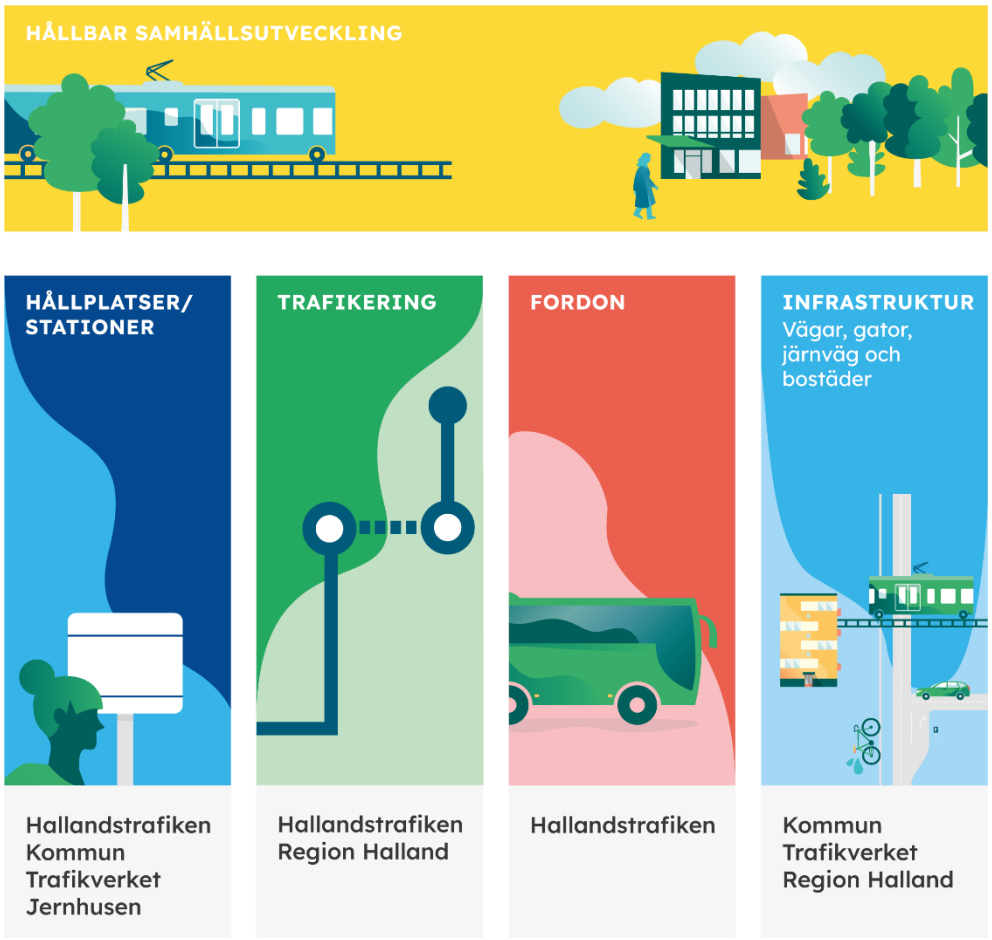
Region Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. För att uppnå det krävs samsyn som nås genom samplanering mellan framför allt Hallands kommuner och Trafikverket men även med angränsande regioner och kommuner. Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Att fortsätta att utveckla former för samverkan och samplanering där bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering hänger samman, är därför viktigt att fokusera på.

7.1 Ansvarsfördelning

I kollektivtrafiksystemet är det många aktörer med olika uppdrag. För att skapa en attraktiv och hållbar kollektivtrafik krävs därför gemensamma insatser utifrån respektive aktörs ansvarsfördelning. Kopplat till infrastruktur och vägar, kan det också vara vägföreningar/samfällighetsföreningar som är väghållare.



Ansvarsfördelning kollektivtrafik



7.2 Hållplatser och stationer

Region Hallands avsätter medel i den regionala infrastrukturplanen för att stimulera och medverka till att hållplatser kan byggas ut. Grundregeln är att väghållaren, kommunen eller staten, ansvarar för markanläggningar och kollektivtrafikmyndigheten ansvarar för anordningar för resenärerna. I Hallandstrafiken hållplatshandbok beskrivs hur kostnadsansvaret fördelas mellan Region Halland och kommunerna. När kommunen är väghållare ansvarar den för markanläggningar och ytor för fordon, gående och cyklister. Region Halland ansvarar, genom Hallandstrafiken, för väderskydd, och servicefunktioner för resenärerna. Utformning, design, placering med mera ska följa Hallandstrafikens riktlinjer. I Kungsbacka gäller Västtrafiks riktlinjer för utformning av hållplatsutrustning.

Utveckling av bytespunkter och pendlarparkeringar kan möjliggöra att fler

använder kollektivtrafiken för delar av sin resa. Västkustbanans upptagningsområde kan till exempel utvecklas vidare och nå områden som inte har underlag för en anslutande kollektivtrafik om möjligheterna är goda för att ansluta med bil. Genom samplanering mellan bebyggelse, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering kan planeringen av dessa platser bidra till att skapa bättre förutsättningar för att använda och kombinera gång, cykel, bil och kollektivtrafik.

7.3 Trafikering och fordon

Region Halland har rådighet över busstrafikens utbud och linjedragningar medan kommunerna genom fysisk planering och trafikplanering kan skapa långsiktiga förutsättningar för ökat resande. För att skapa en attraktiv busstrafik för resenärerna finns det ett antal parametrar som är särskilt viktiga att beakta: avgångstider, restider, pålitlighet, framkomlighet och enkelhet.

En god turtäthet skapar flexibilitet och innebär att kollektivtrafiken kan användas för pendling till arbete och studier, men det är även viktigt att trafiken trafikerar under stora delar av dygnet. Restiderna får inte vara för långa jämfört med en bilresa och systemet behöver vara pålitligt och lätt att ta till sig. För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv busstrafik krävs också att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön. Sådana satsningar förutsätter ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland och en samsyn parterna emellan.

Som regional kollektivtrafikmyndighet är det Region Halland som ansvarar för att planera, finansiera och bedriva den regionala tågtrafiken. I många relationer delas detta ansvar med Hallands grannregioner. Det innebär bland annat ansvar för upphandling av tågfordon, att definiera behoven av lokal och regional tågtrafik samt nödvändig kapacitet i järnvägens infrastruktur för denna trafik.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken för alla resenärsgrupper och hög standard på större bytespunkter är viktiga förutsättningar för kollektivtrafiken. Ansvaret för denna del av kollektivtrafikens infrastruktur är en gemensam angelägenhet för staten genom Trafikverket, Region Halland och kommunerna. Det är därför viktigt att parterna samplanerar och når samsyn i frågor som rör utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur.

Staten har ansvar för investeringar på statliga vägar och järnvägar. Regionen har stort inflytande över de regionala investeringarna genom att regionen upprättar förslag till regional infrastrukturplan. I den regionala planen finns medel avsatta för investeringar i kollektivtrafiken. För kommunernas del omfattar ansvaret kommunala gator, vägar och bussgator.

Från den regionala infrastrukturplanen kan det utgå medfinansiering till kollektivtrafikanläggningar inom kommunalt väghållarområde. Samfinansiering mellan flera berörda parter är vanligt förekommande och utgår ofta från en bedömning av hur stor samhällsekonomisk nytta varje part kan tillgodoräkna sig. Vid byggnation av nya eller upprustning av befintliga tågstationer med angränsande ytor, ska avtal upprättas mellan berörda parter och Region Halland om stationsutformning inklusive angränsande resenärsfunktioner och framtida drift och

underhåll. Grundprinciperna är att staten genom Trafikverket finansierar åtgärder på järnvägsanläggningen. Kommunen finansierar alla övriga investeringar som behövs för att stationen ska fungera väl för resenärerna.

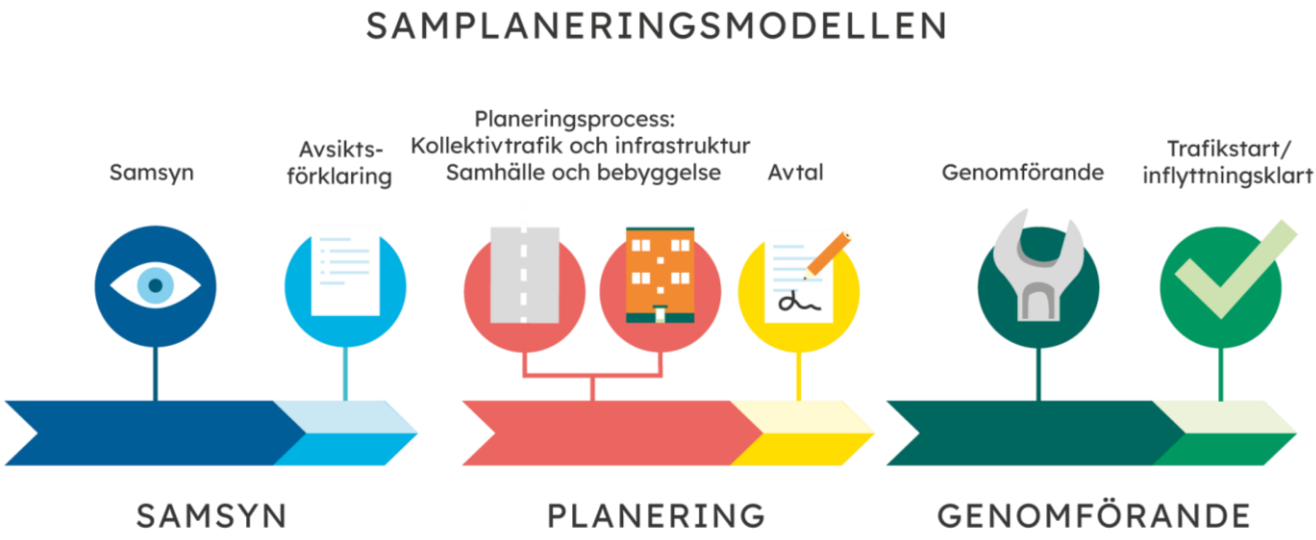
7.4 Samplaneringsmodellen

Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser: samsyn, planering och genomförande/byggande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen.

Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.



8. Anpassad kollektivtrafik

Detta kapitel beskriver den särskilda kollektivtrafikens förutsättningar samt strategier och målsättningar.

8.1 Bakgrund och ramverk

Den anpassade kollektivtrafiken utgörs primärt av olika former av transporter som utförs med grund i olika lagrum och som ger en resenär rätt att resa under vissa villkor. Detta inkluderar både ett beviljande av resan, en beställning/planering av resan samt själva utförandet av denna. Dessa benämns på nationellt plan som Särskilda persontransporter vilket erbjuds en definierad målgrupp med särskilt tillstånd eller behörighet.

I Halland benämns färdtjänst, sjukresor och skolskjuts som former av anpassad kollektivtrafik och utförs med anropsstyrd trafik eller särskilt arrangerade linjer såsom skolbuss- och sjukreselinjer. Den anpassade kollektivtrafiken har sin utgångspunkt i olika lagrum och har organisatoriskt olika uppdragsgivare och kostnadsbärare. Samordning och samplanering sker inom och mellan respektive trafikslag för att uppnå högsta kostnadseffektivitet. Syftet med samverkan rörande uppdragen är att få ut mer samhällsnytta än om de hanterats var och en för sig. Den anpassade kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt. Hänsyn tas dock till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning.



Figur 6. Schematisk beskrivning av ansvarsfördelning och funktioner för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och allmän kollektivtrafik.

Figuren ovan visar ansvar och funktioner inom de olika formerna av särskilda persontransporter som överlämnats till Region Halland och de transporter som utförs i nära anslutning till dessa som allmän kollektivtrafik. Hallandstrafiken utför uppdragen enligt en självkostnadsprincip dvs att det är kommunerna som bekostar den totala verksamheten. Hallandstrafiken har ingen egen budget för verksamheten men ska inte heller göra något överskott. Syftet med denna samverkan är att få en mer socialt och ekonomiskt hållbar trafik än om varje huvudman hade hanterat sin egen trafik.

Färdtjänst

Färdtjänsten regleras i Lag (1997:736) om färdtjänst och enligt lagen är kommunen ansvarig för färdtjänst.
Myndighetsutövningen och utförandet av färdtjänst, riksfärdtjänst och länsfärdtjänst har av samtliga kommuner i Halland överlämnats till Region Halland, undantaget myndighetsutövningen i Kungsbacka kommun.

Riksfärdtjänst

Riksfärdtjänst (Lag om Riksfärdtjänst 1997:735) avser de resor inom Sverige som görs utanför länsfärdtjänstområdet. Dessa utförs primärt med allmän kollektivtrafik och efter särskild prövning.

Sjukresor

Grunderna för sjukresor styrs av Lag om resekostnadsersättning vid sjukresa (1991:419). Sjukvårdshuvudmannen, det vill säga Region Halland, ansvarar för prövning och resekostnadsersättning vid sjukresor. Resorna samplaneras med övrig anropsstyrd trafik och organiseras av Ambulanssjukvården Halland. Beställning av

sjukresor görs via Hallandstrafikens beställningscentral.

Skolskjuts

Enligt Skollagen (2010:800) har elever i grundskola med offentlig huvudman rätt till kostnadsfri skolskjuts till den skola som eleven placeras i av kommunen. Kommunen är därmed skyldig att anordna skolskjuts om skolskjuts behövs på grund av färdvägens längd, trafikförhållanden, funktionsnedsättning hos elev eller någon annan särskild omständighet. Myndighetsutövningen utförs av kommunen. Planeringen, utefter elevens förutsättningar, sker hos Hallandstrafiken där allmän kollektivtrafik, skolbussar och skolbil används.

8.2 Planeringsförutsättningar

Befolkningsprognoser och framtida resandeutveckling

Region Halland beaktar befolkningsprognoser och resandeutveckling för att planera framtidens anpassade kollektivtrafik. Andelen äldre i Halland förväntas öka mellan 25–50 procent beroende på kommun, vilket kommer ställa krav på ökad kapacitet och effektivitet inom den anpassade kollektivtrafiken. En detaljerad analys av demografiska förändringar och resvanor är avgörande för att kunna möta framtida behov.



Beräknad procentuell förändring av befolkning 75+ år fram till 2040 – Halländska kommuner

- Varberg: +49%
- Falkenberg: +42%
- Laholm: +42%
- Kungsbacka: +38%
- Halmstad: +33%
- Hylte: +25%

Befolkningsdemografin med en högre andel äldre kommer ställa höga krav på samhällets resurser, även inom Serviceresor och framför allt färdtjänst. Även sjukresor förväntas öka dock kommer detta endast ske med hänsyn taget till vårdkapaciteten och vårdinrättningarnas möjlighet att möta ett ökat behov av vårdbesök.

Elevunderlaget förväntas bli mindre under de kommande åren. Hur detta påverkar antalet skolresor beror till stor del på var kommunerna planerar att bedriva skolundervisning och huruvida dessa beslut innebär ett ökat behov av skolskjuts. Om beslut tas att lägga ner skolor på grund av sviktande elevunderlag kan behovet av skolskjuts vara fortsatt högt, eftersom avståndet till närmaste skola ökar och fler tillstånd för skolskjuts därmed beviljas.

8.3 Mål och vision

Halland som bästa livsplatsen ska även återspeglas inom den anpassade kollektivtrafiken. Det grundläggande

uppdraget är att tillgodose behovet av särskilda persontransporter (färdtjänst, sjukresor och skolskjuts) och med dessa behov som bas bidra till en ökad tillgång av regional kollektivtrafik, primärt i form av grundläggande resmöjligheter, till exempel närtrafik. I denna symbios ligger en tvärfunktionell samverkan där fokus förflyttas till att utforma transportsystem som ger så mycket samhällsnytta som möjligt för hallänningen. Detta kräver fortsatt god samverkan mellan kommun och region.

Region Halland och de halländska kommunerna har idag kommit långt inom detta område. Samtliga halländska kommuner har idag överlåtit transportbehovet för färdtjänst och sjukresor och skolskjuts till Region Halland vilket möjliggör samplanering och samordning av dessa behov på bästa sätt. Halland har därför idag goda förutsättningar att fortsätta utveckla en anpassad kollektivtrafik som uppfyller behoven både för särskilda persontransporter och regional kollektivtrafik, för mer samhällsnytta.

Region Halland arbetar aktivt med hållbarhet inom den anpassade kollektivtrafiken. Hållbarhetsperspektivet omfattar tre dimensioner: ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

Inriktning för ekonomisk hållbarhet

Mål som ska bidra till ekonomisk hållbarhet

- Samordningsgraden ska vara god. Målet är att 50% av alla resor ska ske med samåkning och att 90% ska ske med samplanering.
- Egenavgiftsintäkter från resenärer inom färdtjänst och sjukresor ska utgöra minst 10% av trafikkostnaderna sett över en längre period.
- Arbeta för att fler resor ska ske i den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

Ovan nämnda mål innebär att verksamheten bedrivs kostnadseffektivt och långsiktigt hållbart. Genom att samordna resor och effektivisera transporterna kan den förväntade resandeökningen mötas ekonomiskt utan att det äventyrar uppdragens sociala hållbarhet.

Inriktning för social hållbarhet

Mål som ska bidra till social hållbarhet

- Den anpassade kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker.
- Bidra till att överbrygga förflyttningshinder och underlätta ett aktivt deltagande i samhällslivet för personer med särskilda behov, vilket främjar jämlikhet och social inkludering.
- Fortsatt digitalisering för ökad inkludering och självservice via digitala tjänster med möjlighet att få hjälp och stöd av Hallandstrafiken.
- Bidra till att fler invånare inom Halland har tillgång till allmän kollektivtrafik.

Inriktning för ekologisk hållbarhet

Mål som ska bidra till hållbar miljö

- Anpassad kollektivtrafik ska drivas med fossilfria bränslen senast år 2030.
- Samordningsgraden ska vara god för ett bättre resurs-och energiutnyttjande.

Hallandstrafiken strävar efter att använda fossilfria fordon och att optimera resvägar för att minimera utsläppen. Målet är att alla transporter ska vara fossilfria inom en snar framtid.

8.4 Utveckling av anpassad kollektivtrafik

Den anpassade kollektivtrafikens tidigare beskrivna visioner och mål anger den strategiska riktningen och sätter ramen för verksamhetens utveckling. Framtida utmaningar inom den anpassade kollektivtrafiken inkluderar ökat behov av serviceresor, samt krav på hållbarhet, effektivitet och digitalisering. Mer konkreta strategier för att möta de övergripande målen och visioner benämns nedan.

Ekonomisk hållbarhet

Regelverk

Fortsatt anpassning av regelverk för att fortsatt säkerställa en god ekonomisk och social hållbarhet. Detta sker genom dialog med uppdragsgivare och resenärer. I största mån ska regelverken sträva mot att vara regiongemensamma.

Trafikutveckling

Vid en fortsatt resandeutveckling är ingången att primärt förädla och fördela om resurser för en god kostnadseffektivitet. Detta sker genom kontinuerlig översyn av resurserna så att det används vid rätt tid och rätt plats. Detta kräver god dialog och kravställning med verksamheter som påverkar resandet. I sista hand utökas resurserna. Utöver detta ska nya lösningar kontinuerligt bevakas och prövas om det finns potential för högre effektivitet.

Social hållbarhet

Samråd

Samråd ska löpnade ske med brukarorganisationer inom ramen för Regional samverkan.

Digitalisering

Utveckling av digitala tjänster för att möta ökat behov av digitalisering och tillgänglighet.

Trygghet och säkerhet

Trygghet och säkerhet följs idag upp inom ramen för den ordinarie verksamheten. Det fortsatta arbetet ska syfta till att både bibehålla och stärka resenärernas upplevelse av en trygg och säker resa. Detta ska ske genom ett resenärcentrerat arbetssätt som utgår från en fördjupad förståelse för resenärens behov. Parallellt ska arbetet med att utveckla och använda rätt systemstöd fortgå, för att möjliggöra en snabbare och mer effektiv uppföljning.

Ekologisk hållbarhet

Samordning

Verka för god samordning av serviceresor vilket bidrar till mindre klimatavtryck. Inkluderar även att få fler att nyttja den allmänna kollektivtrafiken där det är rimligt och möjligt.

Utveckling

Ökad användning av fossilfria bränslen och satsningar på hållbara transportlösningar. Optimering av resvägar och samordning mellan olika trafikslag för att minska kostnader och öka tillgängligheten.

8.5 Samverkan och uppföljning

En tät och strukturerad samverkan är en av de viktigaste faktorerna för en positiv utveckling av den anpassade kollektivtrafiken. Regionen har idag en väletablerad modell för samverkan och planering av den anpassade kollektivtrafiken där regelbundna möten och forum ingår såsom Forum för Serviceresor, Forum för Färdtjänst samt Samordningsträff skolskjuts. I dessa forum förs dialog kring leveranskvalitet och kostnadsutveckling samt övergripande strategiska vägval i frågor som berör samtliga. Särskilt viktigt är samverkan vid förändringar som berör regelverk och riktlinjer eller förändringar inom verksamheten för att uppnå god samplanering och samordning av resorna.

Nuvarande samverkansmodell mellan kommuner och region innebär att kravställning på transporterna behöver utformas lika för samtliga, dels med hänsyn till kostnadsbild och servicenivå, dels utformning av miljökrav vilket för närvarande innebär fossilfria bränslen till 2030.

Målformulering och indikatorer för uppföljning

Nivå	Målformulering	Etappmål/ indikatorer	Uppföljning
Ekonomisk hållbarhet **Minskat klimatavtryck** **Bättre resurs- och energiutnyttjande**	Minst 50 procent av alla resor ska ske med samåkning	Andel resor med mer än en kund i bilen	Kollektivtrafikplan
	Minst 90 procent av alla resor ska ske med samplanering	Summan av samåkning och slingåkning som andel av antal resor	Kollektivtrafikplan
Ekonomisk hållbarhet	Egenavgiftsintäkter från resenärer inom färdtjänst och sjukresor ska utgöra minst 10 procent av trafikkostnaderna	Egenavgifter som andel av trafikkostnader	Kollektivtrafikplan
Social hållbarhet – trygghet och säkerhet	9 av 10 kunder ska vara nöjda eller mycket nöjda med resan	Kundnöjdhet	Kollektivtrafikplan

	Antalet klagomål ska understiga 0,15% av antalet resor	Klagomål i relation till antal resor	Kollektivtrafikplan
Social hållbarhet – inkludering via digitala tjänster	50 procent av alla ansökningar ska inkomma digitalt	Ansökningar via 1177 som andel av samtliga ansökningar	Kollektivtrafikplan
	20 procent av alla beställningar av resor ska inkomma digitalt	Andel beställningar via appen Serviceresan	Kollektivtrafikplan
Ekologisk hållbarhet	Anpassad kollektivtrafik ska drivas med fossilfria bränslen senast 2030	Andel fossila bränslen	Kollektivtrafikplan


160
4398
U

9. Ekonomiska förutsättningar och finansiering.

9.1 Samhällsnytta

Kollektivtrafiken skapar samhällsekonomisk nytta för över 75 miljarder kronor årligen i Sverige genom att öka skatteintäkter och minska kostnader för bland annat vägar, parkeringar och hälso- och sjukvård.

Syftet med Kollektivtrafiken är att göra samhället tillgängligt genom att underlätta resor till arbete, utbildning, service och fritidsaktiviteter. Ökad tillgänglighet stärker arbetsmarknadsregioner, förbättrar matchningen mellan jobb och arbetskraft, och ökar produktivitet, löner och skattekraft. Utan kollektivtrafik uteblir dessa samhällsekonomiska vinster. Därför bör kollektivtrafik ses som en investering i samhällsnytta, inte bara som en kostnad.

Kollektivtrafiken bidrar också till att uppfylla politiska mål om minskade klimatutsläpp, ökad jämställdhet och minskat utanförskap. Genom att ge jämlik tillgång till samhället främjar den ett hållbart, jämlikt och integrerat samhälle. Eftersom fler kvinnor än män reser kollektivt förbättrar god kollektivtrafik deras rörlighet och stärker jämställdheten. Dessutom främjar den vardagsmotion och minskar antalet trafikolyckor.

9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken

Kostnaderna för den allmänna kollektivtrafiken i Halland fördelas mellan resenärerna och Region Halland. Biljettintäkternas andel av trafikkostnaderna, även kallad kostnadstäckningsgraden, har under många år varit god i Halland och uppgick år 2024 till 53,6 procent. Vid en jämförelse mellan länen i Sverige kan konstateras att Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per invånare. En hög kostnadstäckningsgrad indikerar att utbudet är väl anpassat till efterfrågan, vilket innebär att kollektivtrafiken utförs när flest människor reser. Detta ger även en indikation på att antalet resenärer är stort i förhållande till utbudet.

Sett utifrån andra mått tillhör Halland en av de mest kostnadseffektiva regionerna i Sverige. Exempelvis var marginalkostnaden per påstigning, beräknad som totala kostnader minus trafikintäkter, 30 kronor år 2024. Detta placerar Halland på sjätte plats i landet, där endast de tre storstadsregionerna samt Uppsala och Östergötland har lägre marginalkostnad på påstigning.

9.3 Riktlinjer för ekonomin

Kostnaderna i kollektivtrafiken ökar årligen. Dessa kostnadsökningar beror på stigande priser för befintlig trafik, såsom drivmedel, löner och fordon, samt på utveckling och satsningar på ny trafik. I vilken takt och omfattning den allmänna kollektivtrafiken i Halland kan byggas ut hanteras i Region Hallands årliga budgetprocess. Inom trafikförsörjningsprogrammets tidshorisont kommer viktiga investeringar i järnvägsanläggningen att färdigställas. Dessutom förväntas tre nya tågstationer i Halland tas i drift före år 2030. Tillsammans med nya kapacitetsstarka Öresundståg med högre hastighet skapas förutsättningar att uppnå visionen om att Halland ska vara den bästa livsplatsen år 2035.



Nya satsningar på kollektivtrafiken behöver motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som myndigheten tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och trafiken ska vara samhällsnyttig. En fortsatt effektivisering av trafiken är nödvändig och utökningar ska ske i enlighet med den övergripande trafikeringsprincipen att kollektivtrafiken byggs ut i starka stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda.

I detta trafikförsörjningsprogram beskrivs ett mål om att beläggningen i fordonen i den linjelagda trafiken ska vara god. Detta mål ska säkerställa att den kollektivtrafik som erbjuds verkligen används. Det är varken miljömässigt eller ekonomiskt motiverat att bedriva kollektivtrafik om den inte används. Principer för arbetet med att säkerställa att befintliga resurser utnyttjas beskrivs i kapitel 4 och benämns som "Lågfrekvent resande". Sammanfattningsvis innebär det att den linjelagda kollektivtrafik som har eller riskerar att få en täckningsgrad lägre än 30 procent, eller ett resande som understiger fyra personer per tur, ska vara föremål för översyn. Mål för ekonomin på sikt finns formulerat i kapitel 3. Där framgår att intäkterna från resenärerna ska medföra att kostnadstäckningsgraden ska utgöra 55 procent av trafikkostnaderna.

Kollektivtrafiken genererar betydande samhällsnyttor genom att minska trängsel och utsläpp samt genom att stärka tillgängligheten och arbetsmarknadens funktion. Detta bidrar till regionens långsiktiga attraktivitet och hållbara tillväxt. Investeringar i kollektivtrafiken utgör därför en strategisk åtgärd som ökar produktiviteten, reducerar klimatpåverkan och främjar ett mer sammanhållet Halland.

En ökning av det kollektiva resandet medför samtidigt stigande kostnader. I dagsläget finansierar resenärerna drygt hälften av biljettpriset, medan Region Halland står för resterande del. När antalet resande ökar, tilltar därmed också behovet av regional finansiering. Detta är särskilt betydelsefullt mot bakgrund av att kollektivtrafiken är målstyrd och siktar på att fördubbla sin marknadsandel till år 2050, vilket i praktiken motsvarar en fördubbling av det totala antalet resor.

Från dagens nivå på cirka 20 miljoner resor per år krävs en genomsnittlig årlig ökning om omkring 2,8 procent under perioden 2025–2050 för att målet ska uppnås. Även med viss potential för effektiviseringar bedöms detta i huvudsak medföra ett behov av ungefär fördubblade regionala anslag för att finansiera den samhällsstyrda kollektivtrafiken.

9.4 Principer för biljettsortiment och prissättning

Prissättning

Priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. En generell tumregel för prisets påverkan på resandet är att en prisökning på 10 procent leder till en minskning av resandet med 4 procent. Därför bör höjningar av biljettpriset föregås av noggranna överväganden. Vid kraftiga höjningar finns risken att människor upplever kollektivtrafiken som mindre prisvärd och därmed väljer bort den. Att enbart höja biljettpriserna för att finansiera kollektivtrafiken är således inte en hållbar lösning på lång sikt.

När det kommer till prissänkningar visar Hallandstrafikens egna undersökningar att ett sänkt pris, tillsammans med ett bra trafikutbud och närhet till hållplatser kan ge ökat resande med 10,4 procent vid en prissänkning om 10 procent för enkelbiljetter. Samma effekt nås inte för resenärer som reser med periodbiljett, åtminstone inte på kort sikt.

Hur enkelt det är att köpa biljetter och hur begripligt systemet är, har stor betydelse för viljan att åka kollektivt. Hallandstrafikens grundprincip är att biljettsortimentet ska vara lätt att förstå, och att prissättningen samt eventuella rabatter ska vara logiska.

Principer för utformning av biljettsortiment

- Det ska vara billigare att resa ofta än att resa sällan. För den som pendlar erbjuds periodbiljetter som är utformade och prissatta efter hur frekvent du reser samt hur lång giltighetstid de har. Jämfört med enkelbiljetter lönar det sig snabbare att köpa periodbiljetter vid långa resor än vid korta resor.
- Det ska vara lätt att på förhand veta vad resan kommer kosta.
- En biljett av samma typ ska kosta lika mycket oavsett i vilken kommun kunden bor.
- Prisjusteringar ska göras med hänsyn tagen till priselasticitet och Region Hallands budgetprocess.

Tillsammans ska principerna sänka tröskeln till att resa kollektivt och bidra till att fler reser på ett hållbart sätt.

Biljett- och Betalsystem

Under 2020 lanserade Region Halland, tillsammans med Kronoberg, Kalmar och Jönköping, ett nytt biljett- och betalsystem. Den viktigaste komponenten i försäljningssystemet är Kundappen. Via Kundappen ska man kunna hantera hela sin resa – från att söka fram en resa, köpa en biljett och få information. För de kunder som inte har mobiltelefon finns fortsatt möjlighet att köpa biljett på kort eller papper.

Biljett- och betalsystemet är utvecklat enligt den av branschen framtagna standarden BoB (standard för biljettdistribution och

biljettvisering), som förvaltas av Samtrafiken på uppdrag av ägarna. BoB-standarden är en öppen och frivillig standard som definierar hur kollektivtrafikens biljetter kan distribueras och viseras. Syftet med standarden är att underlätta för resenärer att köpa och använda biljetter kombinerade mellan olika trafikområden och operatörer, samt att främja interoperabilitet och innovation inom biljettsystem.

Genom att följa den, av branschen framtagna standarden bidrar Region Halland till att förenkla och främja resor mellan regioner för resenärerna. Idag tillämpas standarden för nästan samtliga interregionala resor i södra Sverige samt till Köpenhamnsområdet, med undantag för resor till Västra Götalandsregionen.

Biljettsamverkan inom södra Sverige

Ungefär 30 procent av alla biljetter som säljs av Hallandstrafiken utfärdas för resor till andra trafikområden. Av dessa biljetter avser cirka 60 procent resor till Västtrafiks trafikområde. För att underlätta resor mellan olika trafikområden har Regionsamverkan Sydsverige ingått avtal om gemensamma biljett- och resevillkor för interregionala resor, vilket benämns som ”Sydtaxan”. Sydtaxan omfattar Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Jönköpings länstrafik, Kalmar Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg samt Skånetrafiken. Skånetrafikens bilaterala avtal med Trafikstyrelsen i Danmark möjliggör även resor till Köpenhamnsområdet.

Sydtaxan kan beskrivas utifrån principen om minsta gemensamma nämnare, både vad gäller de biljetter som erbjuds och det regelverk som gäller för resor mellan parterna. På så vis blir det enkelt och begripligt för kunder som reser mellan två eller flera parter inom södra Sverige, oavsett om de är pendlare eller fritidsresenärer.

Region Halland och Hallandstrafiken kommer att fortsätta samverka med omkringliggande regioner för att göra det ännu enklare och smidigare att resa över länsgränser i framtiden. Högsta prioritet är att fortsätta dialogen med Västra Götalandsregionen och Västtrafik, där det för närvarande saknas förutsättningar för ett lika enkelt och sömlöst resande.



9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter

Samtliga kommuner inom Hallandstrafikens trafikområde ges möjlighet att köpa biljetter till sina invånare. För Kungsbacka kommun sker tillköp genom Västtrafik. För tillköpen inom Hallandstrafikens trafikområde gäller fastställda principer som utgår från den övergripande prismodellen, vilken inkluderar biljettsortiment, taxa, zonstruktur, giltighetstider och resenärsrabatter. Ett kommunalt tillköp av biljetter avser antingen den egna kommunen eller den egna kommunen i kombination med angränsande kommun(er), i enlighet med gällande zonstruktur och dess villkor.

Riktlinjer för tillköp

- Tillköpet får inte innebära att andra biljetter än de som tillköpet avser behöver förändras i pris.
- Tillköpet får inte påverka den beslutade, övergripande prismodellen om likvärdiga tillköp skulle beviljas för flera kommuner.
- Tillköpen erbjuds, så långt det är möjligt, i befintliga säljkanaler, och omfattas av Hallandstrafikens ordinarie köpvillkor.
- I det fall den övergripande prismodellen förändras ska avtalade tillköp omprövas. Region Halland ska i god tid föra dialog med kommun som innehar tillköp för att möjliggöra eventuell anpassning av tillköp till ny prismodell.
- Kommunen har kostnadsansvar för utredning av tillköp i de fall en utredning kräver omfattande resurser. Hallandstrafikens utredningskostnader ska tydligt redovisas innan arbetet inleds.

Vid förfrågan om tillköp vänder sig kommunen till Hallandstrafiken som utreder. Riktlinjer för tillköp av biljetter omfattar inte skolbiljetter. Skolskjuts och elevresor omfattas av förutsättningar som anges i Skollagen.

9.6 Riktlinjer för tillköp av trafik

Region Halland och Hallandstrafiken ska tillämpa ett arbetssätt som så långt det är möjligt minimerar behovet av tillköp av trafik. Kollektivtrafiklagen (kap.2, § 1b) medger att kommuner själva finansierar ett utbud som är större än vad kollektivtrafikmyndigheten tillhandahåller:

”Om en region ensam ska ansvara för den regionala kollektivtrafiken i länet, får en kommun inom länet träffa avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av bättre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen annars skulle tillhandahålla”.

Med tillköp avses beställningar som helt eller delvis finansieras av annan part än Region Halland och som innebär lokal anpassning av regional kollektivtrafik. Alla tillköp som är förenliga med målen och strategierna i Trafikförsörjningsprogrammet, och som inte påverkar kollektivtrafiksystemet negativt, ska tillåtas.

Om tillköp av trafik ska genomföras, tecknas avtal mellan Hallandstrafiken och kommunen. Eftersom kollektivtrafik är en långsiktig investering, och det ofta tar tid för invånarna att upptäcka nyheterna i kollektivtrafikutbudet, är den rekommenderade avtalslängden minst tre år. Om kostnadstäckningsgraden för den tillköpta trafiken ökar, överväger Region Halland att inkludera tillköpet i det ordinarie utbudet av kollektivtrafik i Halland. Riktlinjen är att kostnadstäckningsgraden för tillköpet ska överstiga minst 30 procent för att detta ska övervägas. Tillköp av beställnings- och evenemangstrafik bör undvikas.

10. Kommersiell trafik

Kollektivtrafiklagen ger kommersiella aktörer möjlighet att med 21 dagars framförhållning starta linjelagd kollektivtrafik. Samma framförhållning gäller vid avveckling av kollektivtrafik. Innan kommersiell kollektivtrafik startas ska den anmälas till Kollektivtrafikmyndigheten.

Kontaktuppgifter och instruktioner för anmälan om kommersiell trafik finns på Region Hallands webbplats: https://www.regionhalland.se/utveckling-och-tillvaxt/samhallsplanering-och-trafik/kollektivtrafik

Utgångspunkten är att den kommersiella och den upphandlade kollektivtrafiken ska fungera väl tillsammans och komplettera varandra för resenärernas bästa.

10.1 Allmän trafikplikt

Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi. Beslut om allmän trafikplikt ska ses som ett ansvar gentemot Hallands invånare att tillhandahålla den beslutade kollektivtrafiken.

Kollektivtrafik kräver långsiktiga förutsättningar och är en del av samhällsbyggandet som på många sätt påverkar människors val av arbete, boende, utbildning och fritid. Kollektivtrafiken i Halland utgör ett sammanhängande system med förgreningar in i grannlänen. Trafikförsörjningsprogrammet ska beskriva sådana omständigheter som motiverar beslut om trafikplikt. I Trafikförsörjningsprogrammet redovisas kollektivtrafikstråk som är klassificerade utefter parametrar så som befolkningsunderlag, pendlingsmönster med mera. Genom den klassificering av stråken som görs i kapitel 5, ges en indikation på vilka områden i Halland som skulle kunna vara intressanta för kommersiella aktörer att bedriva kollektivtrafik i. Efterfrågar kommersiella aktörer ytterligare statistisk för marknadsanalyser kan Kollektivtrafik-myndigheten vara behjälplig med detta. Region Halland gör bedömningen att Västkuststråket har ett resande som innebär att trafik kan bedrivas kommersiellt. Redan idag finns kommersiell tågtrafik i stråket.

Region Halland kommer att ta ställning till allmän trafikplikt efter noggranna överväganden. Beslut om allmän trafikplikt fattas löpande, oftast i samband med att nya trafikavtal ska slutas. Beslut och bedömning om allmän trafikplikt ska föreligga i god tid före planerad upphandling av trafiken. Utgångspunkten i bedömning av trafikplikt är Trafikförsörjningsprogrammet. När

marknadens möjligheter värderas kommer långsiktighet och Trafikförsörjningsprogrammets mål vara ett tungt vägande argument. Om regionen i sin prövning inte finner att det är mycket sannolikt att önskad trafik kan komma till stånd genom kommersiella aktörers försorg (utan finansiering från regionen), kommer allmän trafikplikt tillämpas för den aktuella trafiken.

10.2 Tillgång till infrastruktur

Inom kollektivtrafikmyndighetens geografiska område finns ett stort antal bytespunkter längs vägar och gator. Utöver dessa bytespunkter finns även ett antal större bytespunkter, terminaler och resecentra både i anslutning till allmänna vägar och inne i städerna och i större tätorter. Tillträde till befintliga och framtida bytespunkter, terminaler och annan offentligt ägd infrastruktur ska behandlas konkurrensneutralt. Bedömningen är att det endast på ett fåtal platser kan komma att uppstå en konkurrenssituation mellan kommersiell och subventionerad kollektivtrafik för tillträde till infrastruktur i Halland. Därmed bör inte behovet av en tidsstyrd process för tilldelning av kapacitet vara stort. För platser där en konkurrenssituation kan komma att uppstå ska en beskrivning tas fram för konkurrensneutral tilldelning. I det fall det uppstår kapacitetsbrist kallar kollektivtrafikmyndigheten berörda parter för dialog där utgångspunkten är att företräde ges utifrån trafikens utbud, kundnytta och funktion. Trafik som avser att tillgodose resbehov för arbets- och studiependling samt annat vardagsresande värderas högt.

10.3 Tillgång till biljett-och betalsystem

Det finns möjlighet för kommersiella aktörer att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör biljettsystem, biljetter och försäljning av dessa. För att skapa ett sammanhängande kollektivtrafiksystem, vilket underlättar för resenärerna, finns möjlighet för kommersiella aktörer att använda samma biljettmaskiner eller liknande teknisk utrustning som Hallandstrafiken. Dessutom kan överenskommelser slutas om biljetters giltighet. Användningen av biljettmaskinerna eller annan liknande teknisk utrustning finansieras helt av den kommersiella aktören.

10.4 Tillgång till informationssystem

Det finns möjlighet att samverka med Hallandstrafiken i frågor som rör information till resenärerna. Mot ett självkostnadspris kan Hallandstrafiken upplåta plats åt kommersiella aktörer i reseplanerare, tidtabeller och i anslagen vid bytespunkter. Trafikföretag tillhandahåller tryckt material enligt anvisningar och Hallandstrafiken ansvarar för uppsättning av anslag. Även detta sker mot ett självkostnadspris. Hallandstrafiken ansvarar för drift och underhåll av anläggning och därmed även kommersiella aktörers anslag. Trafikföretag ansvarar fullt ut för leverans av kvalitetssäkrade data enligt upprättad tidplan. Överenskommelser gällande bytespunkter, terminaler, reseplanerare, biljettsamverkan med mera regleras i skriftliga avtal.

RS230670

Region Halland
Box 517, 301 80 Halmstad
regionen@regionhalland.se
regionhalland.se