

**Mottagare**  
Klimat- och näringslivsdepartementet (registrator)

**Datum**  
2026-06-11

**Diarienummer**  
DNKT260048

## Hallandstrafikens remissvar angående Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken

Remissvar avseende promemorian *Tillfälligt statsbidrag för sänkta priser i kollektivtrafiken* från Klimat- och näringslivsdepartementet om statligt stöd under perioden 1 juli – 31 december 2026.

Hallandstrafiken har tagit del av rubricerad promemoria och lämnar härmed sitt yttrande.

### Sammanfattande inställning

Hallandstrafiken ställer sig överlag positiv till regeringens satsning på att stärka kollektivtrafiken genom tillfälligt sänkta priser på 30-dagarsbiljetter. Åtgärden bedöms bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet och konkurrenskraft i förhållande till bilen.

Sänkta biljettpriser skapar incitament för fler att välja kollektivtrafiken, vilket i sin tur kan bidra till minskad miljö- och klimatpåverkan samt lindra de trafikutmaningar som i dag finns i Hallands kommuner. En ökad marknadsandel för kollektivtrafiken innebär också förbättrade förutsättningar att nå de transportpolitiska målen på regional nivå.

Samtidigt vill Hallandstrafiken lyfta ett antal viktiga synpunkter och konsekvenser kopplade till förslaget utformning.

### Synpunkter och invändningar

#### 1. Avgränsning till biljettintäkter – risk för ökade kostnader

Det föreslagna stödet omfattar endast subvention av priset för 30-dagarsbiljetter och tar inte hänsyn till eventuella ökade trafik kostnader.

En kraftig prissänkning på 30-dagarsbiljetter förväntas öka resandet. Detta är i grunden positivt, men innebär samtidigt ett behov av att dimensionera trafiken efter ökad efterfrågan, exempelvis genom förstärkning av kapacitet i högtrafik. Sådana trafikförstärkningar medför ökade kostnader för trafikproduktionen.

Hallandstrafiken ser en risk i att dessa kostnadsökningar inte täcks av det statliga stödet. Vid stödperiodens slut kan detta skapa ett ekonomiskt underskott som behöver hanteras, exempelvis genom prishöjningar, vilket riskerar att motverka reformens långsiktiga syfte.

## **2. Risk för förändrad biljettmix och intäktsbortfall**

En ytterligare effekt av den föreslagna åtgärden är en sannolik övergång från enkelbiljetter till 30-dagarsbiljetter.

Idag står enkelbiljetter för en mycket stor andel av Hallandstrafikens biljettintäkter (nära 80 procent). Erfarenhet visar att många kunder idag väljer enkelbiljetter även när deras sammanlagda kostnader för resor egentligen motsvarar en periodbiljett.

En kraftig prisreduktion på 30-dagarsbiljetter kommer sannolikt att leda till en betydande biljettkonvertering. Detta innebär ett intäktsbortfall som inte kompenseras av det statliga stödet, eftersom stödet endast avser just de rabatterade biljetterna och inte effekterna på den totala intäktsmixen.

Därutöver medför det tillfälliga statsbidraget en ekonomisk risk kopplad till den föreslagna förordningens 10 §. Där anges att om de samlade ansökningarna från landets regioner överstiger det statliga anslaget om 6,5 miljarder kronor, ska bidraget reduceras med samma procentsats, för samtliga sökanden. Detta innebär att Region Halland kan komma att behöva finansiera en del av det intäktsbortfall som uppstår till följd av prissänkningen.

## **3. Effekter på köpvillkor och kundupplevelse**

Hallandstrafiken har idag generösa köpvillkor som ger kunder stor flexibilitet, bland annat genom att biljetter kan förbli inaktiva upp till 365 dagar från inköpstillfället.

Enligt förslaget ges statligt stöd endast för biljetter som aktiveras senast den 1 december 2026. Detta innebär att nuvarande köpvillkor inte kan tillämpas fullt ut utan ekonomisk risk för trafikhuvudmannen.

För att säkerställa att Hallandstrafiken får del av statsbidraget behöver vi därför:

- begränsa aktiveringstiden för de subventionerade 30-dagarsbiljetterna till 30 dagar från inköp, samt
- upphöra med försäljning av dessa biljetter senast den 2 november 2026.

Detta innebär i praktiken att kunder inte kommer att kunna köpa subventionerade biljetter under hela den period som regeringen kommunicerat.

Detta riskerar att skapa otydlighet och ett försämrat kundförtroende, då kunder kan uppleva att regionala aktörer inte fullt ut följer intentionerna i den statliga reformen.

## Avslutande synpunkter

Hallandstrafiken ser positivt på statliga initiativ som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och bidrar till ökat resande. Samtidigt är det av stor vikt att reformer utformas på ett sätt som:

- tar hänsyn till hela trafiksystemets ekonomi, inklusive produktionskostnader,
- beaktar effekter på biljettstruktur och intäktsfördelning, samt
- möjliggör kundvänliga och långsiktigt hållbara försäljningsvillkor.

Vi ser gärna att ovanstående aspekter beaktas i det fortsatta arbetet med utformning och implementering av stödet.

Hallandstrafiken står till förfogande för fortsatt dialog i frågan.

Med vänlig hälsning,

Andreas Almquist

Förvaltningschef Hallandstrafiken