

### BILAGA 3. SAMRÅDSREDOVISNING KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2026

Driftnämnd kollektivtrafik beslutade 2025-03-26 att översända Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027 – 2030 på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till 2025-06-27 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

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

## KUNGSBACKA KOMMUN

1

Kungsbacka kommun välkomnar de föreslagna satsningarna i Kollektivtrafikplanen. Kungsbacka kommun vill dock betona att Kungsbacka fortfarande underskattas när det gäller att hantera de omfattande transportutmaningarna som finns i norra Halland. Detta gäller både potentialen att få fler att välja kollektivtrafiken inklusive den faktiska kapaciteten och utbudet i de mycket starka regionbusstråken i kommunen.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

2

Kungsbacka kommun ställer sig positiva till Kollektivtrafikplan 2026 med utblick 2027–2030, som är pedagogiskt upplagd för att ge en helhetsbild av kollektivtrafiken. Vi anser dock att de föreslagna trafikförändringarna för 2026 inte är tillräckliga för att möta de utmaningar som finns kring resandandelsmålen för 2030, bostadsförtätningen i Kungsbacka stad och övriga Halland, kompetensförsörjningsbehoven, målet om att minska utsläppen från transportsektorn, och behovet av en resurs- och yteffektiv samhällsplanering.

Med en nuvarande marknadsandel på 14,9 procent i Halland kvarstår mycket stora utmaningar för att nå 30-procentsmålet till 2030. Detta understryker därför angelägenheten av årliga betydande satsningar på kollektivtrafiken där de gör störst nytta.

Kungsbacka kommun menar att regionbusstrafikens starka stråk i norra Halland omgående behöver kapacitetsförstärkas, och att stadsbusstrafiken i Kungsbacka stad behöver ökad turtäthet i nivå med andra kommuner i Halland. Dessa satsningar är nödvändiga för att stödja Kungsbackapendeln, Hallandstågen, bostadsbyggandet i Kungsbacka, och kompetensförsörjningen samt för att uppnå flera av Agenda 2030:s hållbarhetsmål.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

3

Kungsbacka är positiva till att antalet tågavgångar på Västkustbanan föreslås öka och framhåller att detta måste vidmakthållas i takt med att Västlänkens etapper färdigställs. Det finns stor potential att öka kollektivtrafikresandet i Kungsbacka kommun, särskilt i de starka regionbusstråken där det idag sker många resor med bil för att bussarna är fulla i maxtimmarna. Kungsbacka kommun har vid flertalet tillfällen påtalat behovet av direktbussar som trafikerar stråket Onsala-Vallda-Särö-Västra Göteborg, då denna trafikform har en stor efterfrågan hos våra invånare. Om resebehovet ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken så uppfattar vi att denna linje är en självklarhet. I de västra delarna av kommunen väljer flertalet att köra bil då reskvoten jämfört med kollektivtrafik i dagsläget är alldeles för hög, i synnerhet till västra Göteborg. En busslinje i detta oerhört starka resestråk har mycket stor potential att flytta över resandet från bil till kollektivtrafik, vilket skulle bidra till ökad måluppfyllelse genom till exempel minskat koldioxidutsläpp. Förstärkningen av X3 som föreslås är bra men det behövs en förlängning alternativt en helt ny linje med trafik hela vägen ner till Onsala.

Vi ser också behovet av att utveckla "Metrobusslinjer" till och från Göteborg i Hallands mest befolkningstäta område längs väg 158, vilket vi anser ska omhändertagas och synliggöras i revideringen av Region Hallands Trafikförsörjningsprogram.

*Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Utgångspunkten är att tåg- och bussar ska samverka och komplettera varandra. Tågtrafiken på Väst kustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet där region- och stadsbussar, i möjligaste mån, anpassas till tågens ankomst och avgångar utmed Väst kustbanan. När Väst länken tas i bruk skapas det plats för fler tåg och de nya stationerna i Haga och Korsvägen möjliggör nya resvägar inom Göteborgsområdet. Här synliggörs vikten av en snabb busstrafik med hög prioritet i gatuutrymmet vilket ger minskade restider med kollektivtrafiken. Förbättrad framkomlighet och ökad prioritet för busstrafiken är avgörande för att säkerställa attraktiva byten mellan bussar och tåg i Kungsbacka. Detta kan tydliggöras genom den utredning som genomfördes under 2023, där Kungsbacka kommun och Hallandstrafiken i samverkan analyserade kollektivtrafikens framkomlighet inom Kungsbacka stad.*

*Region Halland, Västra Götalandsregionen, Hallandstrafiken och Västtrafik har gemensamt genomfört en utredning om framtidens kollektivtrafik längs stråk 158. I arbetet har samverkan och dialog skett med Kungsbacka kommun, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Göteborgsregionen samt Trafikverket. Utredningens slutsatser pekar på behovet av åtgärder för att möjliggöra en framtidssäkrad, hållbar och kapacitetsstark kollektivtrafik inom stråket. Bland de föreslagna insatserna ingår att upplåta särskilda körfält för kollektivtrafiken samt att förlänga hållplatser för att förbättra tillgänglighet och kapacitet. Dessa kortsiktiga åtgärder ligger i linje med Västra Götalandsregionens mer långsiktiga ambitioner att införa ett snabbbusskoncept, benämnt Metrobuss, vilket innebär egna körbanor och hållplatser med stationsliknande utformning.*

*Under 2025 har Hallandstrafiken och Västtrafik fortsatt att studera möjligheten att förbättra transportkapaciteten i stråket längs väg 158 och specifikt tittat på förutsättningar för en ny expressbusslinje. Frågan kommer att utredas vidare.*

Kungsbacka kommun uppskattade att Kollektivtrafikplanen för 2025, med utblick 2026–2027, uppmärksammade området mobilitetsåtgärder, men anser att arbete behöver intensifieras på ett mer offensivt sätt tillsammans med kommunerna i Halland. Förändrade beteenden är avgörande för att fler ska välja kollektivtrafiken och det är önskvärt att Hallandstrafiken tar det övergripande ansvaret i frågan.

Under enkla biljettköp beskrivs hur man vill utveckla och förenkla biljettsortimentet vilket är positivt. Kungsbacka kommun är medvetna om problematiken med resande över regiongränser men ställer oss frågande till varför det bara omnämns att resandet ska ske sömlöst i södra Sverige. Vi förväntar oss att det omfattar alla Hallands gränser. Likaså förväntar vi oss att samarbetet mellan Hallandstrafiken och Västtrafik fortsätter att utvecklas och vi förväntar oss att problematiken med Hallandstrafikens sommarkort är löst så att det numera också omfattar Kungsbacka kommun.

*Kommentar: I enlighet med det upprättade samverkansavtalet mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen har parterna enats om att Västtrafiks koncept och övergripande principer – såsom biljettsystem, prissättning, information och utformning av hållplatser – ska tillämpas för*

*kollektivtrafiken i Kungsbacka samt för resor över länsgränsen. Denna samverkan utgår från att länsgränsen inte ska utgöra ett hinder för att tillgodose invånarnas resbehov eller för att främja det kollektiva resandet. Ambitionen om ett sömlöst resande, vilket lyfts fram i Kollektivtrafikplanen, omfattar i sin helhet resor mellan Västtrafiks och Hallandstrafikens trafikområden.*

5

---

Avslutningsvis vill vi betona vikten av att Region Halland avsätter erforderliga medel för att nå resandemålen eftersom det är en nödvändighet för att minska biltrafikens ökningstakt i norra Halland då vägsystemet sedan många år är ansträngt. En ökad valfrihet att välja rätt färdslag för rätt resa bidrar till nöjdare medborgare, nöjdare besökare, nöjdare resenärer, bättre förutsättningar för näringslivets kompetensförsörjningsbehov och en attraktivare kommun att bo, verka och vistas i.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

## VARBERG KOMMUN

1

Varbergs kommun välkomnar de satsningar som finns med i kollektivtrafikplanen. Kommunen kan notera att flera önskemål tillgodosetts. Den utökade trafiken med såväl Västtåg som Öresundståg är ett välkommet tillskott till förbindelserna med Göteborg. De fortsatta utökningarna av trafiken under den påföljande åren fram till 2030 är mycket välkommet och mycket förbättrade resmöjligheter såväl norr som söderut på Västkustbanan. Särskilt välkommet är de stora utökningarna av Hallandståg som aviseras i det viktiga stråket mellan Varberg och Göteborg.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

2

I detta sammanhang är det också välkommet att de tidigare påpekade passningen av stadsbuss vid Varbergs station åtgärdas. En förbättrad passning med tågen ger mycket bättre möjligheter ur ett hela-resan-perspektiv. Varbergs kommun välkomnar också planer på ny regionbusstrafik som finns i samband med trafikstarten för Värö station. Kommunen har deltagit i arbetet hittills och ser fram emot ett fortsatt samarbete med Hollandstrafiken i frågan.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

3

Även att den tidigare aviserade förlängningen av busslinje 2 i Trönninge till Pilgatan är ett välkommet tillskott i stadstrafiken. Den planerade förlängningen är positiv eftersom det förbättrar möjligheterna för såväl arbets- som studiependling för boende i området. Varbergs kommun vill även att utvecklingen fortsätter med målsättning om en förlängning av linje 2 till Blåshammar och Trönningensås som tidigare diskuterats.

*Kommentar: synpunkterna noteras.*

4

Den tidigare aviserade utvecklingen av Närtrafiken har inte genomförts som det var tänkt. Varbergs kommun efterlyser att den utvecklingen genomförs men också att de utpekade orterna måste ses över eftersom servicenivån i dessa måste nå upp till en nivå så man kan utföra vardagliga ärenden eller ta bussen därifrån till Varberg. I dagsläget är det endast boende i de utpekade områden som har rätt till närtrafik och inte gäster eller andra besökande. Detta bör ses över då hela regionen borde vara tillgänglig för alla. Varbergs kommun ser dock de föreslagna förändringarna som ett steg i rätt riktning och efterlyser fortsatt utveckling av närtrafiken.

*Kommentar: Implementering av Närtrafik 2.0 är förskjutet i tid härlett till förseningar inom digital utveckling. Beställning av Närtrafik ska utöver telefon, även kunna ske via app. Vid start av ny*

*Närtrafik möjliggörs resor till och från orter, vilka av de halländska kommunerna, är utpekade som service-/utvecklingsorter. Närtrafik 2.0 innebär att kravet på att resenär är folkbokförd i Halland tas bort och därmed närmar sig Närtrafiken de ordinarie villkoren inom den allmänna kollektivtrafiken.*

---

5

Förra årets kollektivtrafikplan innehöll utveckling av trafiken i kommunens nordöstra och sydöstra delar. Varbergs kommun vill ha en fortsatt dialog med sikte på att fortsätta utveckla kollektivtrafiken i dessa områden.

Varbergs kommun vill också lyfta behovet av kollektivtrafik i området längs väg 768 mellan Träslövsläge, Galtabäck och Björkäng. Här bor idag 300 invånare som helt saknar kollektivtrafik.

Generellt efterfrågas från Varbergs kommun ett nytänkande från Hallandstrafiken avseende trafiken på landsbygden utanför de starka stråken. Möjligheter med bytespunkter och att utnyttja skolbusstrafiken borde utredas. Även nya lösningar som så kallad "on demandtrafik" bör testas ytterligare. Det korta test som Varbergs kommun genomfört tillsammans med Hallandstrafiken och Nobina inom ramen för EU-projekt MOVE visar att det finns en grundläggande förutsättning. Men ytterligare tester och utredningar kring inte minst ekonomin i detta behövs göras i Halland.

*Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar kommunens önskemål om fortsatt dialog gällande utveckling av trafiken i kommunens nordöstra och sydöstra delar, samt behovet av kollektivtrafik mellan Träslövsläge, Galtabäck och Björkäng. Hallandstrafiken ser positivt på möjligheten att tillsammans identifiera lösningar som stärker tillgängligheten och förbättrar mobiliteten för invånarna i dessa områden.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

---

6

Det nya förslaget till busstrafik i Träslövsläge som tagits fram i samarbete mellan Hallandstrafiken och kommunen kan ses som en framgång även om det fortfarande finns missnöje med trafikutbudet i främst de äldre delarna av orten. För Varbergs kommun är det viktigt att den nya busslinjen till hamnen har ett upplägg som innehåller trafik på kvällar och helger. Något som tydligt efterfrågats av de boende i de äldre delarna av Träslövsläge.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

---

7

De mål som enligt kollektivtrafikplanen ska följas upp i planen är fortfarande inte fullständigt redovisade. Exempelvis finns uppsatta mål om restidskvoter, men det framgår inte hur man arbetar för att nå dessa mål, det redovisas inget nuläge eller presenteras några specifika åtgärder för att nå detta mål.

Föreslagna åtgärder borde effektbedömmas i större utsträckning och mer systematiskt än vad som görs idag. Det är även viktigt att tidigare åtgärder följs upp för att se om de haft de effekterna som förutspåts.

*Kommentar: Hollandstrafiken stödjer att restidskvot har en avgörande betydelse för kollektivtrafikens attraktivitet (restid med kollektivtrafik dividerat med restid för bil på sträcka A till B). Genom att exempelvis ge kollektivtrafiken högre prioritet i gatuutrymmet kan restiderna minskas och därmed kan kollektivtrafiken uppfattas som ett konkurrenskraftigare resealternativ. Redogörelse av restidskvoter för kollektivtrafikens huvudlinjer, i de utpekade stråken, kan tydligare synliggöras i framtida kollektivtrafikplaner.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

---

8

Infrastruktur. Varbergs kommun planerar att fortsatt investera i upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, huvudsakligen längs stadslinjenätet. Till det tillkommer även busshållplatser som ingår i pågående projekt exempelvis vid ombyggnad av gator.

Målet om att stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025 är fortsatt gällande. Det hade varit önskvärt om en prognos för arbetet framåt hade presenterats i planen då planen gäller för 2026 och framåt. I Varberg arbetar hamn- och gatuförvaltningen aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden. Det är dock tydligt att kommunen inte kommer hinna med att åtgärda alla identifierade hållplatser varför målet i Varberg inte kommer vara uppnått till 2025. Den nya linjedragningen i Träslövsläge och vid Pilgatan medför ökade investeringskostnader vilket kan medföra att tillgänglighetsanpassningen kommer behöva prioriteras ner.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

---

9

Särskild kollektivtrafik. Kollektivtrafikplanen lyfter att en fortsatt utveckling av skolskjutsen är integrering av planeringssystem och förbättrade informationsflöden för att höja servicenivån för elever och vårdnadshavare. Detta bedöms som positivt då det ger elever och vårdnadshavare bättre möjligheter att följa turplaneringen och snabbt få information om eventuella trafikstörningar och schemaändringar.

Vidare beskriver planen vikten av tillgänglighetsanpassningar av hållplatser och allmän kollektivtrafik. Inför kommande upphandling av skolbussar och i arbetet med att tillgänglighetsanpassa skoltrafiken bör krav på tillgänglighetsanpassade skolbussar ställas. Elever som inte kan åka skolbuss, exempelvis på grund av att de använder rullstol, erbjuds istället skolskjuts med personbil (taxi). Detta genererar inte bara i en kostnadsökning utan riskerar också att öka exkluderingen av dessa elever från gemenskapen med skolkamrater. De tillgänglighetsanpassningar som sker för den allmänna kollektivtrafiken och hållplatser bedöms som positiv.

Skolnära hållplatser för de skolor som i större utsträckning nyttjar allmän kollektivtrafik ses som positivt. En fortsatt utveckling och flexibilitet i samordningen av skolskjutsen, utifrån förändringar i skolorganisationen, upptagningsområden eller befolkningstillväxt, är nödvändig för att möta framtida behov.

*Kommentar: Hollandstrafiken uppmärksammar kommunens förslag om tillgänglighetsanpassade skolbussar, en fråga vilken omhändertas inom ram av kommande upphandling av busstrafik i länet.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

## FALKENBERG KOMMUN

1

Vi delar Hallandstrafikens ambition om att utveckla ett sammanhållet och hållbart kollektivtrafiksystem i länet men kan vi inte acceptera att planen i sin nuvarande form lämnar Falkenbergs kommun helt utan konkreta förstärkningar i vare sig tåg- eller busstrafiken. Planen har ett ojämnt geografiskt genomslag och försvagar möjligheterna till hållbart resande i en växande kommun som har höga ambitioner inom klimat och samhällsutveckling. Falkenbergs kommun har tydliga ambitioner om att minska bilberoendet, men får i denna plan inga verktyg för att möta det behovet. Den föreslagna planen svarar inte upp mot våra behov – varken idag eller inför framtiden.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

2

Tågtrafik och stationsnära utveckling. Falkenberg har idag 14 direkttåg per dag till Göteborg – att jämföra med Varbergs 26. Turtätheten har inte påtagligt förbättrats de senaste åren och motsvarar inte det behov kommunen ser framåt. Trots Falkenbergs strategiska läge mellan Halmstad och Varberg samt pågående och planerad stadsutveckling i stationsnära områden, föreslås inga förbättringar i tågtrafiken i planen.

Kommunen äger och utvecklar omfattande mark i direkt anslutning till stationen som är redo för etableringar. I området planeras kontor, verksamheter och i viss mån bostäder. För att realisera dessa investeringar krävs en förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik, både i form av tåg- och bussförbindelser.

Ett tätare och mer förutsägbart trafikupplägg gynnar såväl boende som näringsliv och regional integration. Falkenbergs kommun anser därför att turtätheten bör ökas till minst ett tåg var 30:e minut under högtrafik för att möta dagens och framtidens pendlingsmönster. Vi ser gärna en nära dialog med Hallandstrafiken om hur trafikplaneringen kan stödja kommunens utvecklingsmål.

*Kommentar: 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 tågssystem med olika hastigheter och uppehållsmönster.*

*De storregionala Öresundstågen trafikerar idag Falkenberg station med närmare 30 avgångar per vardag och riktning. På vardagar förstärks utbudet under morgon och eftermiddag med fler avgångar på delar av sträckan, vilket skapar en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Halmstad och Göteborg. Antalet avgångar och antalet tåg per avgång har utökats över åren. I berörd kollektivtrafikplan redogörs för en fortsatt utbyggnad av Öresundstågstrafiken, med målsättningen att successivt införa genomgående halvtimmestrafik på sträckan mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg.*



3

---

Bussförbindelser och linjeöversyn. Vi konstaterar även att Falkenberg inte omfattas av några av de föreslagna bussförändringarna för 2026. Planen nämner heller inte det pågående arbetet med att se över kommunens linjestruktur – ett viktigt samverkansprojekt mellan kommunen och Hallandstrafiken.

Det finns stora behov av bättre kollektivtrafik till verksamhetsområden samt en tydligare koppling till Falkenbergs station för att underlätta arbetspendling. Även trafiken till kommunens mindre orter och serviceorter behöver stärkas, så att människor kan bo och leva utan att vara beroende av bil. Det pågående arbetet med linjeöversynen bör ses som ett avstamp för fortsatt utveckling av busstrafiken – inte som ett skäl att skjuta fram nödvändiga åtgärder.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

4

---

Kollektivtrafik för turism. Kommunen lyfte redan i förra remissrundan avsaknaden av ett turistperspektiv – något som även i årets plan är frånvarande. Halland är en stark turistregion och Falkenberg har varje år hundratusentals besökare. Under sommaren sker stora resflöden till badplatser, handel och evenemang. En förflyttning från bil till kollektivtrafik under sommaren hade haft stor positiv påverkan på utsläpp, tillgänglighet och stadsrum. Falkenbergs kommun ser därför behov av riktade turistsatsningar inom kollektivtrafiken och välkomnar en dialog med Hallandstrafiken i frågan.

*Kommentar: Turismen och dess betydande roll för Hallands utveckling beskrivs i kapitlet Planeringsförutsättningar, se rubrik 2.4.*

5

---

Tidtabellsskifte och skolstart. Vi vill också uppmärksamma att Hallandstrafikens sommartidtabell även 2026 överlappar kommunens skolstart, vilket försvårar skolskjutsplaneringen och kräver lokala anpassningar. Vi ser ett fortsatt behov av dialog kring hur tidtabellsskiften bättre kan synkroniseras med skolornas läsår.

*Kommentar: En långsiktig plan för gemensamma tidtabellsskiften är en förutsättning för fungerande kollektiva resor över kommun, läns- och landsgränser. I det fall en kommun avviker från fastställd plan genom utökat behov av skolresor inom den allmänna kollektivtrafiken, är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog gällande synkronisering mellan skolornas läsårstider och kollektivtrafikens tidtabellsskiften.*

## HALMSTAD KOMMUN

1

Process för upprättande av kollektivtrafikplan. Halmstads kommuns mål och budget för kommande år fastställs i juni varje år. För att säkerställa en god samplanering mellan kommun och Hallandstrafiken/Region Halland avseende fysiska åtgärder och trafikering kan processen (tidplanen) för upprättande av kollektivtrafikplanen eventuellt behöva ses över.

*Kommentar: En nyhet för årets upplaga av Kollektivtrafikplanen är att den nu har en femårig utblick, jämfört med tidigare planer som har haft en treårig tidshorisont. Syftet med denna justering är att främja ökad samverkan och samplanering, där utvecklingen av kollektivtrafiken är förknippad med långa ledtider.*

2

Mobilitetsåtgärder. Halmstads kommun är positiva till de mobilitetsåtgärder (prova-på kampanjer och liknande) som avses att genomföras under 2025 och förhoppningsvis även framöver.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

3

Trafikförändringar 2026.

Öresundståg, utökade öppettider och förstärkt utbud. Halmstads kommun anser att det är positivt med förslaget om ytterligare en avgång med Öresundståg mellan Halmstad och Göteborg, då det framför allt förbättrar möjligheterna för pendling mellan städerna längs sträckan.

L331/350 Halmstad – Harplinge. Halmstads kommun är positiva till förändringen gällande linje 331/350 då det ger en tydligare och bättre trafikering för såväl linje 350 som för trafikeringen till Harplinge. Det finns nackdelar med förändringen, som att resmöjligheterna norrut från Harplinge försämras. Men vi tror att de positiva förändringarna väger över.

L325 Halmstad – Knäred – Markaryd (Markarydsbussen). Halmstads kommun håller med om att utbudsnivån och avgångstiderna bör ses över och är positiva till en fortsatt utökad trafikering på linjen, sett till hur trafikeringen såg ut innan det treåriga projektets start (år 2022). Det finns däremot en viss osäkerhet i skrivande stund kring hur finansieringen ska hanteras. Detta hanteras i ett separat ärende.

Ökat antal fordon – Södra Halland. Då kommunen även från annat håll nåtts av information om att fullsatta bussar är vanligt förekommande vid vissa tidpunkter i stråket Halmstad-Hyltebruk är en utökning av antalet fordon välkommet, då det annars kan medföra att resenärer till viss del väljer andra alternativ än bussen.

Ökat antal fordon – Halmstad. Halmstads kommun anser att det är positivt med en ökning av antalet fordon på linje 3. Liksom förstärkningen i stråket Halmstad-Hyltebruk skulle resandet annars kunna hämmas av fulla bussar. Det är viktigt att antalet bussar/avgångar följer med i utvecklingen av antalet resenärer.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

4

---

Trafikförändringar 2027–2030.

Överlag anser kommunen att det är bra att Hallandstrafiken tar till ett längre tidsspann gällande utblicken. Från två till fyra år. Två år är i vissa fall ett alldeles för kort tidsspann, då samhällsplanering många gånger kräver betydligt längre planeringshorisont. Ett längre tidsspann kräver dock mer insats.

Öresundståg. Halmstads kommun ser positivt på ambitionerna att Öresundstågstrafiken planeras att successivt byggas ut med fler avgångar, med målsättningen att skapa genomgående halvtimmestrafik på sträckan mellan Köpenhamn/Malmö och Göteborg. Kommunen ser även gärna att förutsättningarna för tågtrafik nattetid på västkustbanan utreds.

Stadsbusstrafik Halmstad – längre bussar på huvudlinjer. Halmstads kommun anser att det är positivt att Hallandstrafiken är intresserad av en förändring med mer kapacitetsstarka fordon i form av ledbussar på 18 meter. I dialog med Hallandstrafiken finns planer på ett förändrat linjenät efter 2030, där en annan linje än linje 3 däremot skulle trafikeras med ledbussar. Vi önskar en dialog med Hallandstrafiken om det är aktuellt att introducera längre bussar på linje 3 under perioden 2027–2030.

*Kommentar: Hallandstrafiken uppmärksammar synpunkten om behov av dialog kring längre bussar i Halmstad. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt samverkan och samplanering gällande implementering av en mer högkvalitativ och kapacitetsstark stadsbusstrafik i Halmstad. I övrigt noteras synpunkterna.*

5

---

Särskild kollektivtrafik, trafik. Särskilt positivt anser kommunen det vara att resurser tillsätts för dialog och till viss del manuell handläggning för att se om det kan ge en bättre kvalitet och ökad kostnadseffektivitet.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

## HYLTE KOMMUN

1

Den trafikförändring i Kollektivtrafikplanen för 2026 som i störst utsträckning påverkar Hylte kommun är att fordonsflottan i södra Halland föreslås utökas med ett fordon. Hallandstrafiken skriver att syftet med utökningen är att omhänderta det resandebehov som framförallt finns i stråket Halmstad-Hyltebruk. Hylte kommun instämmer och anser att en förstärkning är av vik då fullsatta bussar är vanligt förekommande i stråket.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

2

Under 2024 minskade antal resor med Krösatåg på Halmstad – Nässjö järnväg med 11,5 procent jämfört med 2023. Vilket styrker Hylte kommuns även tidigare iakttagelse om att rådande turutbud för tågtrafiken inte är tillräckligt attraktivt och ett konkurrenskraftigt alternativ till bil. Hylte kommun vill således återigen påpeka vårt behov av att Halmstad – Nässjö järnväg rustas upp. Därtill att en ny huvudlinje mellan Falkenberg och Torup inrättas samt att linje 432 mellan Hyltebruk och Gislaved uppgraderas till en huvudlinje för att stärka goda pendlingsmöjligheter till arbete och utbildning.

*Kommentar: Dagens persontågstrafik på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik. Idag trafikerar Krösatåg med fem avgångar i båda riktningarna på vardagar. På lördagar och söndagar trafikerar sträckan av fyra avgångar i båda riktningarna. Målbilden för persontågstrafiken, enligt Regionalt Trafikförsörjningsprogram, på HNJ-banan förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen.*

*I övrigt noteras synpunkterna.*

3

Hylte kommun är positiva till de mobilitetsåtgärder som Hallandstrafiken avser att genomföras under 2025 och om de faller väl ut även under 2026.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

4

Kommunledningsförvaltningen välkomnar skrivningarna gällande särskild kollektivtrafik angående att det är viktigt med dialog och samverkan med kommunerna som kostnadsbärare för att hantera den uppåtgående resandeutvecklingen samt kostandutvecklingen det för med sig. Hylte kommun är även positiv till att Hallandstrafiken identifierat möjliga effektiviserings- och kostnadsbesparingsåtgärder för verksamhetsresor. Det ska ske genom ett test där Hallandstrafiken under 2025 i vissa kommuner avsätter en resurs för fast planering, vilket innebär utökad dialog med verksamheter och manuell planering av vissa resor. Detta arbetssätt används redan inom skolskjutsplaneringen. Om testet av fast planering blir framgångsrikt kan det därefter bedrivas för verksamhetsresor i samtliga kommuner.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

## LAHOLM KOMMUN

1

Laholms kommun ser positivt på den kollektivtrafikplan som presenteras inför 2026 med mål som grundar sig i en hållbar tillväxt för Halland med fokus på ekologisk, social och ekonomisk hållbart.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

2

Laholms kommun ställer sig mycket positiva till förslaget om en kommande ny busslinje som kommer koppla ihop Laholm - Mellby industriområde - Skottorp/Haga. En busslinje som kommer försörja kommunens största verksamhetsområde och nya bostadsområde med kollektivtrafik. Kommunen ser framemot en fortsatt dialog i frågan för att busslinjen ska vara på plats direkt när verksamhetsområdet byggs ut och nya arbetsplatser öppnar. Det är av stor vikt att den är på plats när resenärer formar sina vanor. Det är också av stor vikt av god passning mot tågen för att minska väntetider.

*Kommentar: Hallandstrafiken välkomnar synpunkterna och ser fram emot fortsatt samverkan och samplanering där samhälls- och kollektivtrafikplanering går hand i hand.*

3

En välfungerande och vältäckande kollektivtrafik är en vital del för att skapa inkludering och jämlikhet i en kommun. Den nya socialtjänstlagen som träder i kraft den 1 juli 2025 fokuserar särskilt på att ge lika möjligheter för alla, oavsett var man bor i kommunen.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

4

En av framtidens stora utmaningar är kompetensförsörjningen, i synnerhet inom vård och omsorg. En välfungerande kollektivtrafik inom Laholms kommun och till och från angränsande län, kommer vara en oerhört viktig pusselbit i att skapa attraktionskraft i att kunna och vilja arbeta i Laholms kommun, även utanför centralorten.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

5

I avsnittet 2.7 så är det tydligt att Laholm har en relativt låg andel boende i ett så kallat kollektivtrafknära läge. Laholm har en andel som ligger på ca 56%, vilket kan jämföras med Halmstads ca 87% och Falkenbergs ca 70%. För att uppnå en högre attraktionskraft kopplat till rekrytering av arbetskraft samt för att uppnå jämlikhet och lika möjligheter för boende i Laholms kommun, så är det rimligt att kollektivtrafiken i Laholm utvidgas. Utvidgningen bör i första hand ta sikte mot en jämlikhet i Halland och en avancering mot länssnittet, och i andra hand ta sikte mot rikssnittet om ca 75%.

*Kommentar: För att kollektivtrafiken ska utgöra ett attraktivt alternativ till bilen krävs god tillgänglighet. Med god tillgänglighet avses både fysisk närhet till hållplatser och ett trafikutbud som motsvarar resenärernas behov. Laholms kommun utgör ett gott exempel på samordnad samhälls- och kollektivtrafikplanering. Under 2023 utökades linje 225 längs kustremsan, vilket grundar sig i pågående samhälls- och bebyggelseutveckling. Framöver planeras nya stationsorter i både Knäred och Veinge, vilket skapar förutsättningar för en kollektivtrafikorienterad bebyggelseutveckling.*

6

Utifrån att möta fastställda nationella och globala miljömål, så behöver resvanor ställas om genom att kollektivtrafiken används i större utsträckning än den gör idag. Denna omställning kan inte forceras, utan bör bygga på resonemanget att sikta mot att kollektivtrafiken blir så attraktiv som möjligt – både prismässigt och tidsmässigt – så att andra alternativ upplevs som sämre.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

7

- Att Hollandstrafiken (HLT) verkar för att anpassa fordonsflottan med mindre fordon för att trafikera sträckor, där större fordons kapacitet inte utnyttjas till fullo.
- Att HLT tar ett större ansvar för att driva frågan om mobilitetsåtgärder för att främja hållbart resande och på så sätt få upp resandet i kommunerna.
- Att HLT verkar för bättre samordning av allmän kollektivtrafik och särskild kollektivtrafik (som tex. sjukresor, skolskjuts, färdtjänst) och effektivare utnyttjande av befintlig fordonsflotta.
- Att HLT verkar för att det ska finnas en bussförbindelse mellan Knäred och centralorten Laholm samt Veinge och centralorten Laholm. Laholms kommun ser positivt på de förändringar som är gjorda från förra kollektivtrafikplanen med att beskriva och följa upp behovet framöver för att undvika förlust av kollektivtrafikresande under övergångsperioden då tågen införs. Kommunen ser fram emot en fortsatt bra dialog i frågan framöver för att optimera anslutningar och service.
- Att HLT verkar för att få fler avgångar norrut mot Halmstad under sommaren.
- Att HLT ser till att bussen (stationspendeln, linje 1) som tar resenärer från tågstationen mot Laholm stadskärna, inte får köra innan resenärerna från ankommande tåg hinner byta från tågen till bussen. Bussen ska alltså invänta ankommande tåg. Samt att säkerställa att bussen inte är sen till tåget, då det har en skarp avgångstid.
- Att HLT verkar för att påskynda lösningar för att få bättre kollektivtrafik på landsbygden.
- Att HLT verkar för att få till en busslinje mellan Laholms kommun och Örkelljunga kommun. Där saknas idag ett stråk som binder samman orterna och breddar möjligheterna för arbetspendlande till/ och från Laholms kommun. Detta är viktigt utifrån Våxtorps funktion som serviceort i Laholms kommun.
- Att Region Halland ser över möjligheten av ökad samfinansiering till cykelvägar på de orter som idag har dåligt utbud av kollektivtrafik (Hasslöv – Östra Karup).

*Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken innebär att resurser koncentreras till stråk där förutsättningarna för ökat resande bedöms som goda. Kollektivtrafikstråken beskrivs närmare i det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet. Stråken klassificeras för att påvisa skillnader i det förväntade utbudet. Att tydligt identifiera de stråk som under överskådlig framtid kommer att*

*trafikeras med kollektivtrafik utgör ett åtagande från Region Halland. Eventuella justeringar, såsom att inkludera sträckan Laholm–Våxtorp som ett kollektivtrafikstråk, hanteras inom ramen för pågående parallell revideringen av Trafikförsörjningsprogrammet.*

*Hallandstrafiken är medvetna om de utmaningar som infunnit sig sedan starten juni 2020 gällande synkronisering mellan bussar och tåg vid Laholms tågstation. Hallandstrafiken vidtar löpande åtgärder för att säkerställa de viktiga bytena mellan bussar och tåg.*

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

*I övrigt noteras synpunkterna.*

---

## 8

Laholms kommun ser positivt på den verksamhetsutveckling Hallandstrafiken planerar för åren 2025–2027, som innefattar att tillgängliggöra och synliggöra kollektivtrafiken. Denna verksamhetsutveckling ses som positiv för det uppdrag utbildningsnämnden har gällande skolskjuts eftersom vi i den mån det går gärna vill nyttja kollektivtrafiken och på så vis främja det kollektiva åkandet i Halland som även bidrar till folkhälsan.

Kollektivtrafikplanen bedöms inte ha någon negativ konsekvens eller inverkan på nämndens uppdrag att anordna skolskjuts för kommunens elever.

Laholms kommun ser positivt på den verksamhetsutveckling HLT planerar för åren 2026–2028. Kommunen och HLT delar visionen om en säker, trygg och kostnadseffektiv skoltrafik.

Planeringen av Markarydsbanan med nya stationer i Veinge och Knäred, som avses vara färdigställt i december 2027, ses som mycket god för kommunens uppdrag gällande skolskjuts. Införandet av tågtrafiken skulle kunna frigöra resurser i form av skolbussar som därmed kan utnyttjas mer effektivt i andra delar av kommunen.

De nuvarande avtalen med trafikföretagen för busstrafik löper ut inom utblickperioden och ny upphandling behöver genomföras. Inför detta beskriver kollektivtrafikplanen det nya mötesspåret i Knäred på Markarydsbanan, samt en ny linje i Laholm, mellan Mellby industriområde och Skottorp/Haga. Kommunen ser positivt på dessa införanden då det kan främja det kollektiva åkandet i Laholms kommun och nyttjas i ärenden för skolskjuts, samt främja folkhälsan.

Kommunen har sedan tidigare kännedom om prognosen för serviceresor med personbil i Laholms kommun och den bedöms som god.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*