

Regionfullmäktige**§81****Beslut om Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030**

RS230670

Beslut

1. Regionfullmäktige fastställer Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Reservationer

Mot beslutet reserverar sig Martin Hjulström (S), Gustaf Kristensson (S), Rasmus Eliasson (S), Christoffer Johansson (S), Jeanet Kjöllér (S), Therese Stoltz (S), Lena Ludvigsson (V), Margit Bik (S), Lise-Lotte Bensköld Olsson (S), Irene Gustavsson (S), Camilla Gustafsson (S), Jeanet Kjöllér (S), Helen Ung Le (S), Johan Lindahl (S), Malin Karlsson (S), Åke Andersson (V), Jonas Strand (S), Ann-Christin Wendpaap (S), Per Persson (S), Kerstin Nilsson (S), Margit Bik (S), Hüseyin Mirza Karagöz (S), Maud Lanne (S), Maud Lanne (S), Maud Lanne (S) och Patrik Thorsson Nilsson (S).

Yrkanden

Bifall till regionstyrelsens förslag yrkas av Åke Andersson (V), Torbjörn Alexandersson (KD), Gösta Bergenheim (M), Helene Andersson (C), Elisabet Babic (M), Ann Molander (L) och My Clingston (KD).

Per Persson (S) yrkar bifall till regionstyrelsens förslag med den ändring att delmål kostnadstäckningsgrad (s28) i förslag till Trafikförsörjningsprogram ska ändras till att "Kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad ska utgöra 50% av trafikknaderna". I yrkandet infaller Therese Stoltz (S) och Agnes Hultén (V),

Beslutsordning

Då överläggningarna avslutats finner ordförande att det finns två förslag till beslut, dels regionstyrelsens förslag och dels Per Persson (S) förslag. Ordförande ställer proposition och finner att regionfullmäktige beslutar enligt regionstyrelsens förslag.

Omröstning begärs och verkställs.

Omröstning

Ordförande ställer följande omröstningsproposition och får den godkänd. Den som vill bifalla regionstyrelsens förslag röstar ja. Den som vill bifalla Per Perssons (S) förslag röstar nej. Vinner nej har regionfullmäktige beslutat enligt Per Perssons (S) förslag.

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionfullmäktige

Vid omröstning lämnas 46 Ja-röster och 25 Nej-röster.

Ordförande tillkännager resultatet och finner att regionfullmäktige beslutat enligt regionstyrelsens förslag.

Ärendet

Ett slutligt förslag på trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 har arbetats fram. Programmet har varit på remiss till kommuner, grannregioner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra intressenter under perioden 7 oktober 2025 till 14 januari 2026. Intressenterna gavs möjlighet att inkomma med synpunkter på planförslaget. Totalt inkom 24 yttranden. Synpunkter från samrådssvaren har arbetats in i slutversionen för trafikförsörjningsprogrammet där så bedömts lämpligt.

Förslag till beslut

Regionstyrelsen föreslår Regionfullmäktige att besluta följande:

1. Regionfullmäktige fastställer Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Beslutsunderlag

- §127 RS Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 (Beredning inför RF)
- §130 RS TU Fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 (Beredning inför RS)
- Beslutsförslag, fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Trafikförsörjningsprogram 2026-2030
- Samrådsredogörelse Trafikförsörjningsprogram 2026-2030
- Sammanställning av inkomna remissyttranden
- Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Expedieras till

Driftnämnden kollektivtrafik
Halmstad kommun
Varbergs kommun
Falkenberg kommun
Laholms kommun

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionfullmäktige

Kungsbacka kommun
Hylte kommun

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsen**§127****Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
(Beredning inför RF)**
RS230670**Beslut**

Regionstyrelsen föreslår Regionfullmäktige besluta:

1. Regionfullmäktige fastställer Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Reservationer

Lars Larsson (SD), Joacim Svensson (SD), Jonas Strand (S), Camilla Gustafsson (S), Johan Lindahl (S), Christoffer Johansson (S) och Agnes Hulthén (V) reserverar sig mot beslutet.

Anteckning

Ej tjänstgörande ersättare Åsa Nilsson (SD) antecknar avvikande mening till protokollet.

Yrkanden

Ordförande Mikaela Waltersson (M), Helene Andersson (C) och Gösta Bergenheim (M) yrkar bifall till tillväxtutskottets förslag.

Jonas Strand (S) yrkar att Delmål kostnadstäckningsgrad (s28) i förslag till Trafikförsörjningsprogram ska ändras till att "Kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad ska utgöra 50% av trafik kostnaderna".

Agnes Hulthén (V) yrkar bifall till Jonas Strands (S) ändringsyrkande.

Lars Larsson (SD) yrkar på återremiss med följande motivering:

- Att Trafikförsörjningsprogrammet kompletteras med en tydlig definition av vad som avses med grundläggande kollektivtrafik i hela Halland, där samtliga invånare garanteras tillgång till arbete, studier, vård och samhällsservice genom linjetrafik, närtrafik eller anropsstyrd trafik.
- Att programmet tydligare prioriterar utvecklingen av kollektivtrafiken i inlandet och östra Halland, särskilt i stråken Halmstad–Hyltebruk–Gislaved, Halmstad–Torup–Unnaryd samt mot Värnamo, Ljungby och Markaryd.
- Att utvecklingen av närtrafik, anropsstyrd trafik och andra flexibla trafiklösningar

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsen

ges en mer framträdande roll i programmet för att säkerställa tillgänglighet även i områden med begränsat resandeunderlag.

- Att möjligheten till ökad samordning mellan kollektivtrafik, skolskjutsar och övriga samhällsbetalda transporter särskilt lyfts fram för att stärka servicen på landsbygden och samtidigt använda skattemedel mer effektivt.
- Att målen för kollektivtrafikens miljöarbete förtydligas med fokus på åtgärder som ger faktisk miljö- nytta, så som ökad beläggning och fler resenärer snarare än enbart val av drivmedel.
- Att skrivningar om fossilfrihet kompletteras med fokus på lokala förutsättningar, driftssäkerhet, och kostnadseffektivitet.
- Att programmet tydligare beskriver hur länsöverskridande pendling ska utvecklas mot angränsande kommuner och regioner, särskilt avseende arbets- och studiependling från Hallands inland.
- Att Region Halland inom programperioden särskilt verkar för utveckling av HNJ-banan, Markarydsbanan och Viskadalsbanan för att stärka Hallands robusthet, tillgänglighet och regionala utveckling.
- Att Region Halland ska verka för förbättrade nattågsförbindelser längs Västkustbanan, inklusive norrgående förbindelser, för att stärka tillgängligheten till övriga Sverige och skapa fler hållbara resalternativ för hallänningar

Propositionsordning

Ordförande Mikaela Waltersson (M) finner att det finns tre förslag till beslut, tillväxtutskottets förslag, Lars Larssons (SD) yrkande på återremiss, och ändringsyrkandet från Jonas Strand (S).

Återremissyrkandet hanteras först. Ordförande frågar genom acklamation om regionstyrelsen ska avgöra ärendet idag eller om ärendet ska återremitteras, och finner att regionstyrelsen ska avgöra ärendet idag. Omröstning begärs och verkställs.

Votering

Ordförande ställer följande omröstningsordning och får den godkänd. Den som vill avgöra ärendet idag röstar JA. Den som vill återremittera ärendet röstar NEJ.

Utfallet i omröstningen blir 13 JA-röster och 2 NEJ-röster.

Ordförande tillkännager resultatet.

Propositionsordning

Ordförande Mikaela Waltersson (M) finner att det finns två förslag till beslut, tillväxtutskottets förslag och Jonas Strands (S) ändringsyrkande. Ordförande Mikaela

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsen

Waltersson (M) ställer tillväxtutskottets förslag att fastställa Trafikförsörjningsprogrammet mot Jonas Strands (S) ändringsyrkande och finner att regionstyrelsen beslutar enligt tillväxtutskottets förslag. Omröstning begärs och verkställs.

Votering

Ordförande ställer följande omröstningsordning och får den godkänd. Den som vill bifalla tillväxtutskottets förslag röstar JA. Den som vill bifalla Jonas Strands (S) ändringsyrkande röstar NEJ.

Utfallet i omröstningen blir 8 JA-röster, 5 NEJ-röster och 2-AVSTÅR.

Ordförande tillkännager resultatet.

Ärendet

Ett slutligt förslag på trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 har arbetats fram. Programmet har varit på remiss till kommuner, grannregioner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra intressenter under perioden 7 oktober 2025 till 14 januari 2026. Intressenterna gavs möjlighet att inkomma med synpunkter på planförslaget. Totalt inkom 24 yttranden. Synpunkter från samrådssvaren har arbetats in i slutversionen för trafikförsörjningsprogrammet där så bedömts lämpligt.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens tillväxtutskott föreslår Regionstyrelsen att föreslå Regionfullmäktige besluta:

1. Regionfullmäktige fastställer Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Beslutsunderlag

- §130 RS TU Fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 (Beredning inför RS)

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsen

- Beslutsförslag, fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Trafikförsörjningsprogram 2026-2030
- Samrådsredogörelse Trafikförsörjningsprogram 2026-2030
- Sammanställning av inkomna remissyttranden
- Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsens tillväxtutskott**§130****Fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 (Beredning inför RS)**
RS230670**Beslut**

Tillväxtutskottet föreslår regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige följande:

1. Regionfullmäktige fastställer Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Förslag till beslut på sammanträdet

Per Persson (S) yrkar att "Delmål kostnadstäckningsgrad" (s. 28) i förslag till Trafikförsörjningsprogram ska ändras till att "Kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad ska utgöra 50% av trafik kostnaderna".

Helene Andersson (C) yrkar att kostnadstäckningsgrad ska vara 55% i enlighet med regionkontorets förslag.

Helene Andersson (C) yrkar vidare bifall till regionkontorets förslag.

Beslutsordning

Ordförande ställer Per Perssons förslag och sitt eget förslag gällande kostnadstäckningsgrad mot varandra och finner sitt eget förslag antaget.

Omröstning begärs och verkställs.

Omröstning

Ordförande ställer följande omröstningsproposition och får den godkänd.

Ja-röst för bifall till Helene Anderssons förslag.

Nej-röst för bifall till Per Perssons förslag.

Vid omröstning lämnas 3 Ja-röster och 2 Nej-röster.

Ordförande tillkännager att tillväxtutskottet har röstat enligt sitt eget förslag.

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionstyrelsens tillväxtutskott

Ordförande ställer proposition på sitt förslag att bifalla regionkontorets förslag oh finner det antaget.

Ärendet

Ett slutligt förslag på trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 har arbetats fram. Programmet har varit på remiss till kommuner, grannregioner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra intressenter under perioden 7 oktober 2025 till 14 januari 2026. Intressenterna gavs möjlighet att inkomma med synpunkter på planförslaget. Totalt inkom 24 yttranden. Synpunkter från samrådssvaren har arbetats in i slutversionen för trafikförsörjningsprogrammet där så bedömts lämpligt.

Förslag till beslut

Tillväxtutskottet föreslår regionstyrelsen att föreslå regionfullmäktige följande:

1. Regionfullmäktige fastställer Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Beslutsunderlag

- Beslutsförslag, fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Trafikförsörjningsprogram 2026-2030
- Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Presentation fastställande av Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Paragrafen är justerad

Ordförandes sign

Justerares sign

Utdragsbestyrkande

Regionkontoret
Regional utveckling
Ludvig Simonsson
Processledare

Beslutsförslag

Datum	Diarienummer
2026-04-13	RS230670

Regionstyrelsen

Beslutsförslag, fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Förslag till beslut

1. Regionstyrelsens tillväxtutskott föreslår Regionstyrelsen att föreslå Regionfullmäktige att besluta att fastställa Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Sammanfattning

Ett slutligt förslag på trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 har arbetats fram. Programmet har varit på remiss till kommuner, grannregioner, Trafikverket, Länsstyrelsen och andra intressenter under perioden 7 oktober 2025 till 14 januari 2026. Intressenterna gavs möjlighet att inkomma med synpunkter på planförslaget. Totalt inkom 24 yttranden. Synpunkter från samrådssvaren har arbetats in i slutversionen för trafikförsörjningsprogrammet där så bedömts lämpligt.

Bakgrund**Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030**

Revideringsarbetet för Region Hallands gällande trafikförsörjningsprogram 2021-2025 påbörjades under våren 2023. En remissrunda genomfördes under oktober 2025 till januari 2026. Planförslaget arbetades därefter om utifrån inkomna synpunkter och en slutversion av Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 är nu framtagen för fastställande av Regionfullmäktige.

Eftersom arbetet rör en revidering har det inte syftat till att ta fram ett helt nytt trafikförsörjningsprogram. Revideringsarbetet bygger i stället vidare på det befintliga programmet. Justeringar och tillägg har gjorts där så bedömts lämpligt. Samtliga av programmets tio kapitel har i samband med revideringsarbetet setts över och reviderats vid behov.

Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2026-2030, med utblick mot 2050. Remissförslaget har utformats på basis av utredningar och efter dialog med aktörer så som kommuner och grannregioner.

Allmänt om trafikförsörjningsprogrammet

Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet. Myndigheten ska ha ansvar för den regionala kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. Som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland det politiska och ekonomiska ansvaret för den allmänna kollektivtrafiken i Halland.

Ett trafikförsörjningsprogram utgör en politisk styrning av den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken. Kollektivtrafiklagen beskriver att det i programmet ska fastställas mål för den regionala kollektivtrafiken. Programmet ska därutöver innehålla en beskrivning av behovet av regional kollektivtrafik i länet, innehålla en långsiktig och strategisk del för kollektivtrafikens utveckling och redovisa 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. De bytespunkter och linjer som ska vara fullt tillgängliga för alla resenärer ska enligt kollektivtrafiklagen också redovisas i ett trafikförsörjningsprogram, samt omfattningen av trafik enligt lagen om färdtjänst och lagen om riksferdtjänst.

Det gällande regionala Trafikförsörjningsprogrammet för Halland 2020-2025 antogs i Regionfullmäktige i december 2020. Trafikförsörjningsprogrammet aktualiseras vart fjärde år i samband med en ny mandatperiod och ska vid behov uppdateras.

Programmets innehåll

I remissversionen anges ett långsiktigt mål och ett kortsiktigt mål. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin samt till Regional fysisk plan.

Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål är att resandet med

kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Till målen har ett antal mätbara delmål formulerats som omfattar kollektivtrafikens marknadsandel, självfinansieringsgrad, tillgänglighetsanpassning, social inkludering och klimat och miljö. Delmålen är kategoriserade enligt de tre hållbarhetsdimensionerna social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Med utgångspunkt i programmets långsiktiga mål har en trafikeringsstrategi i tre delar formulerats. Strategin kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. Den syftar till att bidra till uppfyllanden av det långsiktiga målet. Strategin kan sammanfattas enligt nedan:

- 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.

Med grund i trafikeringsstrategin anges principer för trafikutvecklingen. De beskriver hur den allmänna kollektivtrafiken ska utvecklas och kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. De kan sammanfattas enligt följande:

- Resbehov är styrande
- Lågfrekvent resande
- Grundläggande resmöjlighet
- Snabba restider
- Förenklat resande över länsgränser
- Marknads- och informationsinsatser

I övrigt beskriver programmet hur samplanering mellan kollektivtrafikens aktörer bedrivs och innehåller resonemang om utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken, förslag på basutbud för den allmänna kollektivtrafiken, trafikeringsbehov för tågtrafiken, samt pekar ut och klassificerar regionala och lokala kollektivtrafikstråk. Den anpassade kollektivtrafiken som omfattar skolskjuts, färdtjänst, riksfärdtjänst och sjukresor beskrivs i ett särskilt kapitel innehållandes mål och strategier.

Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys

[Analysstöd på intranätet](#)

Analysen visar att de mål och principer för kollektivtrafikens utveckling som finns framtagna i remissversionen kan ha påverkan, såväl positiv som negativ för både barn och vuxna, men särskilt för kvinnor, barn skolålder, barn i socioekonomiskt sårbara familjer samt kvinnor och barn med funktionsnedsättning. Eftersom barn ofta är beroende av vuxna för sina resor, påverkas deras tillgänglighet direkt av vuxnas möjligheter att resa, särskilt kvinnors, som oftare ansvarar för barns transporter och använder kollektivtrafik i högre grad än män.

Statistik visar att kvinnor i mindre utsträckning än män har körkort och tillgång till bil, och de reser mer kollektivt, särskilt i vardagen. Män är mer bilberoende och reser längre till arbete, medan kvinnor gör fler kortare resor. En välutvecklad kollektivtrafik gynnar därför kvinnor i högre grad och kan bidra till att minska strukturella skillnader i tillgång till arbete, utbildning och samhällsservice.

De mål och principer som finns angivna i remissversionen kan leda till ökad tillgänglighet för barn och kvinnor, särskilt de med funktionsnedsättningar, både vad gäller påstigning vid hållplatser och resande med kollektivtrafikens fordon. Vidare visar analysen att tillgängligheten kan öka för dessa grupper om de är bosatta i länets städer och/eller i kollektivtrafikstråken. Även tryggheten och säkerheten i kollektivtrafik kan stärkas för dessa grupper och därigenom bidra till en ökad tillgänglighet.

Samtidigt riskerar barn och kvinnor på landsbygden och utanför kollektivtrafikstråken att få sämre tillgång eftersom trafikutbudet delvis styrs av befolkningsunderlag, vilket i de fallen riskerar stärka bilberoendet eller minska tillgängligheten för de utan bil. Erbjudandet om ett grundläggande basutbud kan däremot stävja de negativa effekterna något.

Dialog med ungdomar har genomförts, men barnens delaktighet i framtida planeringsprocesser behöver konkretiseras. Sammanfattningsvis visar analysen att en tillgänglig och trygg kollektivtrafik kan bidra till både ökad jämställdhet och förbättrade möjligheter för barns delaktighet och rörlighet, men kräver fortsatt arbete för att inkludera dessa grupper och att så långt det är möjligt arbeta för att minska geografiska skillnader i tillgängligheten.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Inga ekonomiska konsekvenser av beslutet i detta skede.

Förvaltning

Krister Björkegren
Regiondirektör

Bo-Josef Eriksson
Regional utvecklingsdirektör

Bilaga:

- Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026-2030
- Samrådsredogörelse Trafikförsörjningsprogram 2026-2030
- Sammanställning av inkomna yttranden
- Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Styrelsens/nämndens beslut delges

Halmstad kommun

Varbergs kommun

Falkenberg kommun

Laholms kommun

Kungsbacka kommun

Hylte kommun

Trafikförsörjningsprogram 2026–2030



Innehåll

Förord	5
1. Bakgrund och ramverk	7
1.1 Organisation, uppdrag och styrdokument	7
1.2 Kollektivtrafiklagen – 2kap. Regional kollektivtrafik	10
2. Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik	13
2.1 Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland	13
2.2 Kollektivtrafik som medel att uppnå samhällsnyttor	18
3. Mål och vision – Halland bästa livsplatsen	22
3.1 Globala och nationella mål med bäring på Trafikförsörjningsprogrammet	22
3.2 Kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen	23
3.3 Målstruktur för Trafikförsörjningsprogrammet	24
3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel	25
3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet	27
4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken – principer och riktlinjer	33
4.1 Trafikeringsstrategi	33
4.2 Principer för trafikutveckling	33
4.3 Metod för trafikutveckling	35
4.4 Basutbud av kollektivtrafik	36
4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur	38
5. Kollektivtrafikstråk i Halland	43

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland	43
5.2 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland	44
5.3 Kollektivtrafikutbud i Halland	50
5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk	52
5.5 Järnvägsstationer	59
6. Trafikeringsbehov tåg 2028–2050	61
6.1 Tågsystem i Halland	61
6.2 Trafikering Väst kustbanan	63
6.3 Trafikering Viskadalsbanan	66
6.4 Trafikering Halmstad Nässjö Järnväg (HNJ-banan)	66
6.5 Trafikering Markarydsbanan	68
6.6 Nya tågstationer	74
7. Samplanering och ansvarsfördelning	78
7.1 Ansvarsfördelning	78
7.2 Hållplatser och stationer	79
7.3 Trafikering och fordon	80
7.4 Samplaneringsmodellen	81
8. Anpassad kollektivtrafik	82
8.1 Bakgrund och ramverk	82
8.2 Planeringsförutsättningar	84
8.3 Mål och vision	84
8.4 Utveckling av anpassad kollektivtrafik	86
8.5 Samverkan och uppföljning	87
9. Ekonomiska förutsättningar och finansiering.	90
9.1 Samhällsnytta	90

9.2 Finansiering av den allmänna kollektivtrafiken	90
9.3 Riktlinjer för ekonomin	91
9.4 Principer för biljettsortiment och prissättning	92
9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter	93
9.6 Riktlinjer för tillköp av trafik	94
10. Kommersiell trafik	95
10.1 Allmän trafikplikt	95
10.2 Tillgång till infrastruktur	96
10.3 Tillgång till biljett-och betalsystem	96
10.4 Tillgång till informationssystem	96

Förord



Bild

Namn Efternamn, titel



Bild

Namn Efternamn, titel



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 riksferdtjänsten 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.

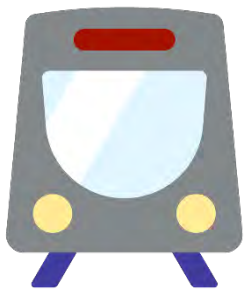
Hallandstrafiken

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 tågssystem 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, närhet 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 resenärsgupper.

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 resenärsgupper, såväl geografisk som demografisk, 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 flerkärnt 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.

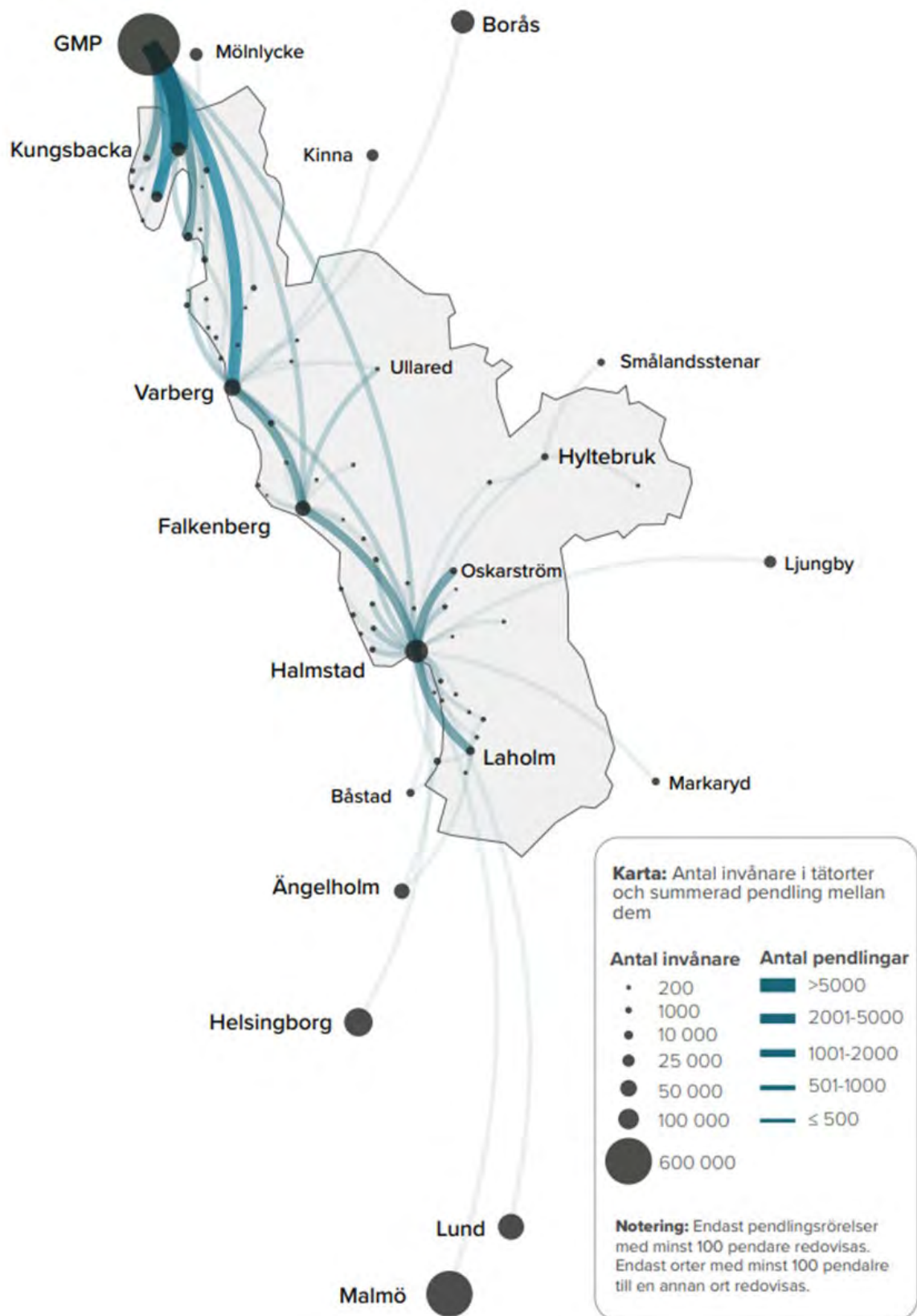
De största pendlingsströmmarna inom länet löper i nord-sydlig riktning mellan de regionala kärnorna längs kusten och mellan de regionala kärnorna och deras omland. I de östra delarna av regionen sker pendling dels till kuststäderna, dels till större arbetsmarknader inåt landet. De länsöverskridande pendlingsströmmarna 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 Väst kustbanan 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, så långt det är möjligt, arbeta för enkelhet, trygghet och tillgänglighet för alla resenärsgrepp oavsett demografi eller geografi, 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 grannlänerna 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 Väst kustbanan, men även i andra delar av trafiksystemet.

Att Halland växer gör att mängden trafik i länets tätorter ökar och belastar vägnätets 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 färdssätt 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 teknislösningar 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 dieslbilarna 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.





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 långsiktig 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 miljö kvalitetsmålen 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 miljö kvalitetsmål 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.

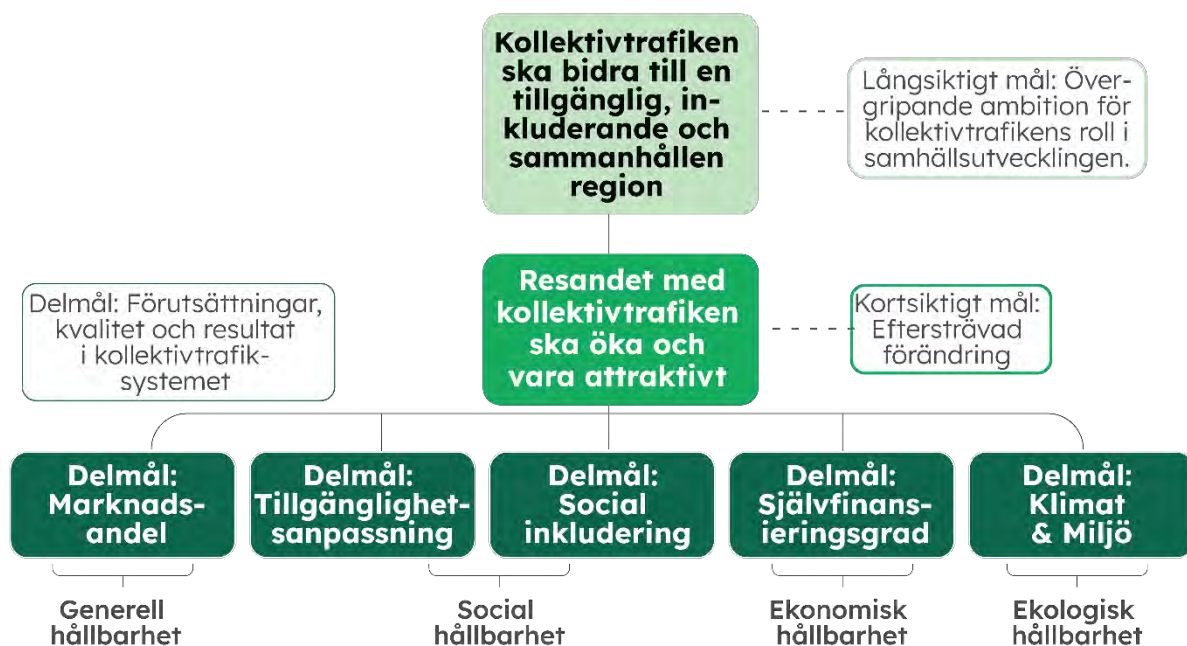
För att uppnå det långsiktiga målet krävs ett förändrat resmönster där fler väljer kollektivtrafik. Därför har ett kortsiktigt mål formulerats.

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.

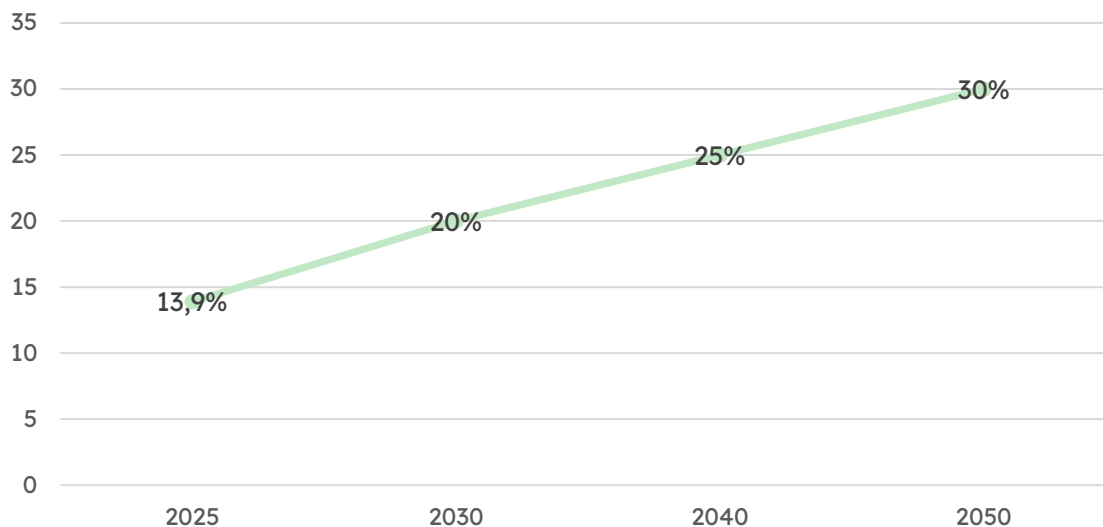
Idag (2025) görs ungefär 19,4 miljoner påstigningar i Hallands kollektivtrafik, vilket motsvarar en marknadsandel på 13,9 procent av alla motoriserade resor. Målet är att öka denna andel till 30 procent år 2050, med etappmål på 20 procent till 2030 och 25 procent till 2040.

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.

Etappmål för kollektivtrafikens marknadsandel i Halland 2025-2030 (%)



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 tårtorer 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 färdssätt 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 trafik kostnaderna.

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: Tillgänglighetsanpassning	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 trafik kostnaderna.	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 grupperns behov	Kvalitativa analyser, socialkonsekvensanalys	Trafikförsörjningsprogrammets revidering
Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafikhärlä läge ska öka	SCB-Andel nybyggnation i kollektivtrafikhärlä lägen.	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan
Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka	SCB	Regional fysisk plan, Kollektivtrafikplan



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 lägst nivå 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 färdväg. 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

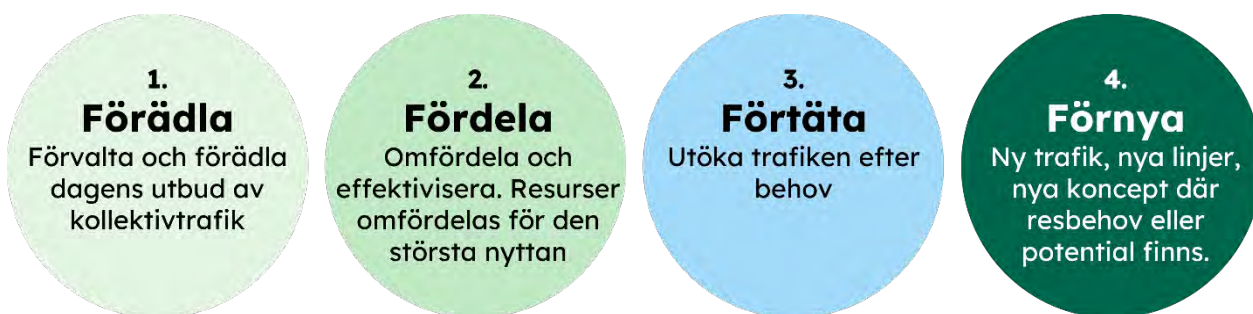
justera avgångs- och ankomsttider, linjedragningar, förbättra omstigningsmöjligheter till andra linjer samt att öka enkelheten är sätt att öka relevansen av befintligt utbud, vilket är viktigt i detta första steg.

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 samhällsbyggnad 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 tågtorser 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 rätta 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 linjestreckningar 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 pendlerparkering 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 centrumfunktioner 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 bytespunkterna 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".





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 Väst kustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Undantaget är Hyltebruk som inte

ligger utmed Väst kustbanan. Att tågtrafiken på Väst kustbanan 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.

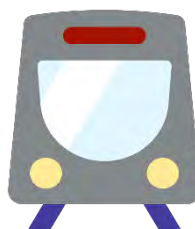
Lokala resor

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.

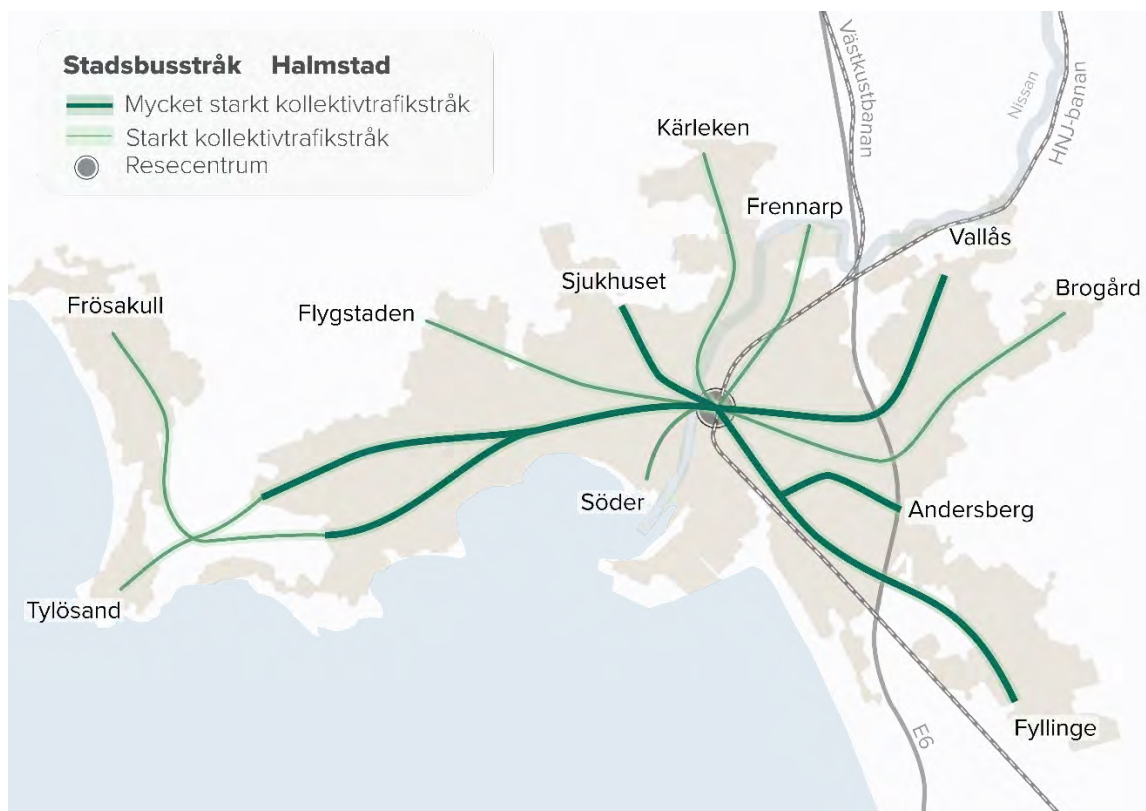
Kollektivtrafik är nära knuten till samhälls- och infrastrukturplanering. Samplaneringen mellan kollektivtrafiken och kommunernas bostads- och bebyggelseplanering är därför viktig för att gynna hållbar samhällsutveckling. Detta underlättas genom att peka ut de stråk där kollektivtrafik

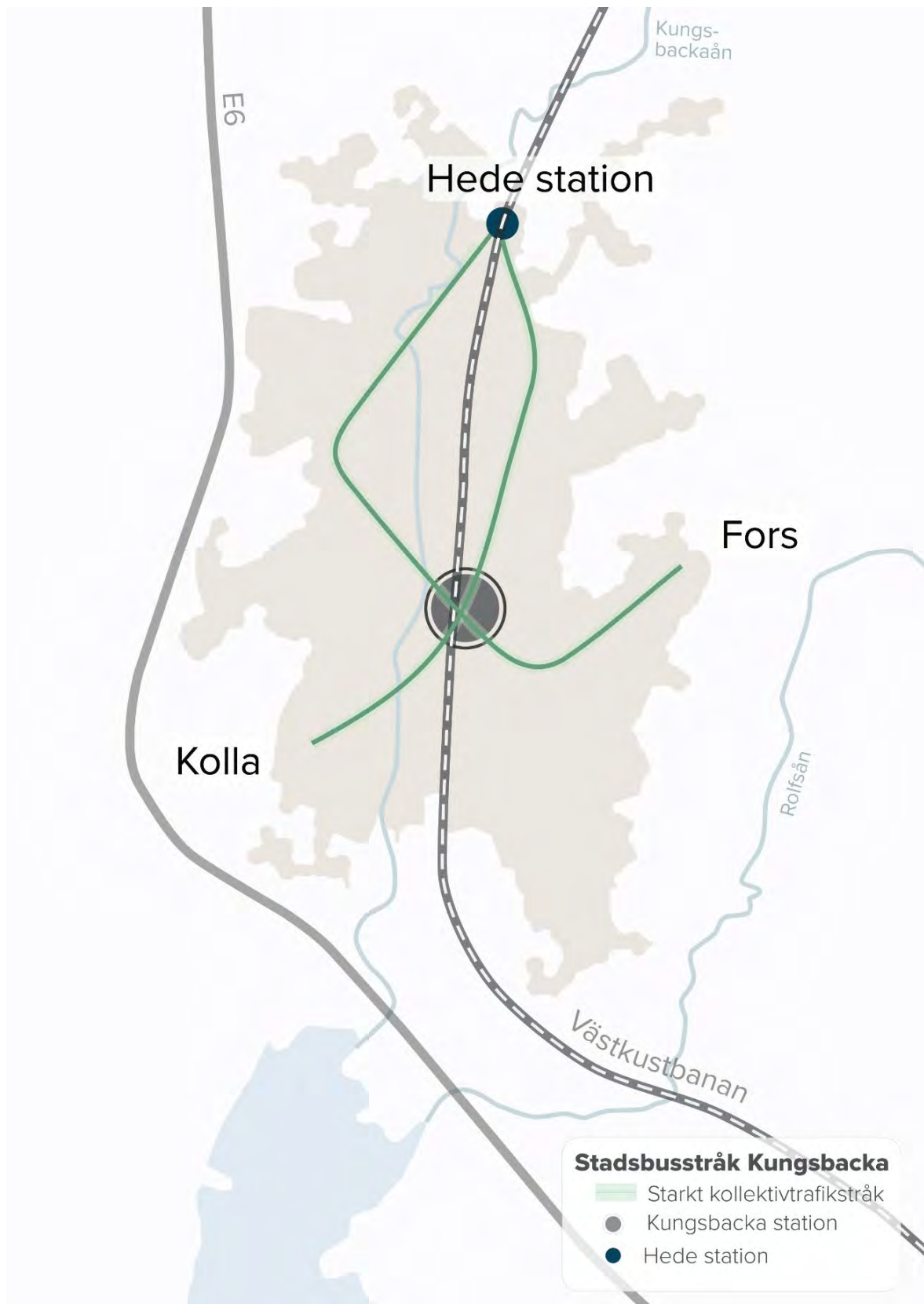
kommer gå inom överskådlig framtid. Det finns då möjlighet att förhålla sig till detta i den översiktliga planeringen och samplanera för ett växande Halland.

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.













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 gymnasieelevers 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 Väst kustbanan. 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 pålitligt 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 präglad 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 bidra 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 utpekad 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 utpekad 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 utpekad 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 Väst kustbanan.

Tågtrafiken på Väst kustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafiksystem, och all annan kollektivtrafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomster och avgångar på Väst kustbanan.

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 Tågssystem 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 tågssystem 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 tågssystem 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 persontågstrafiken 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.



Tågssystem i Halland

Snabbtåg

Kommersiella tåg ex. SJ



Storregiontåg

Öresundståg Göteborg – Halland – Skåne – Köpenhamn



Regiontåg

- **Västtåg** Varberg – Göteborg (Hallandståg)
- **Västtåg** Varberg – Borås
- **Krösatåg** Halmstad – Värnamo – Jönköping/Nässjö
- **Pågatåg** Halmstad – Hässleholm



Lokaltåg

- **Västtåg** Kungsbacka – Göteborg (Kungsbackapendeln)
- **Pågatåg** Halmstad – Helsingborg



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

6.2 Trafikering Väst kustbanan

Väst kuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. Väst kustbanan 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 tågssystem i samarbete med grannregionerna, som binder samman det flerkärniga Halland med omvärlden. Behovet av ett tågssystem 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 lokaltågssystem 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 regiontågssystem 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 lokaltågssystem 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 Väst kustbanan.

Västtåg Varberg – Borås (Viskadalsbanan)

Västtåg Varberg – Borås är ett regiontågssystem 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 regiontågssystem 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 innebär 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 regionalstågslinjen till Värnamo behöver läggas ned. Denna slutats grundas på, utöver investeringar i järnvägens infrastruktur, att två parallella tågssystem 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 regiontågssystem 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.

ökat resbehov, erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Hässleholm.

Trafikering 2035–2050

Inriktningen är att, när järnvägens infrastruktur så möjliggör och i takt med ett





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 obehagade

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.

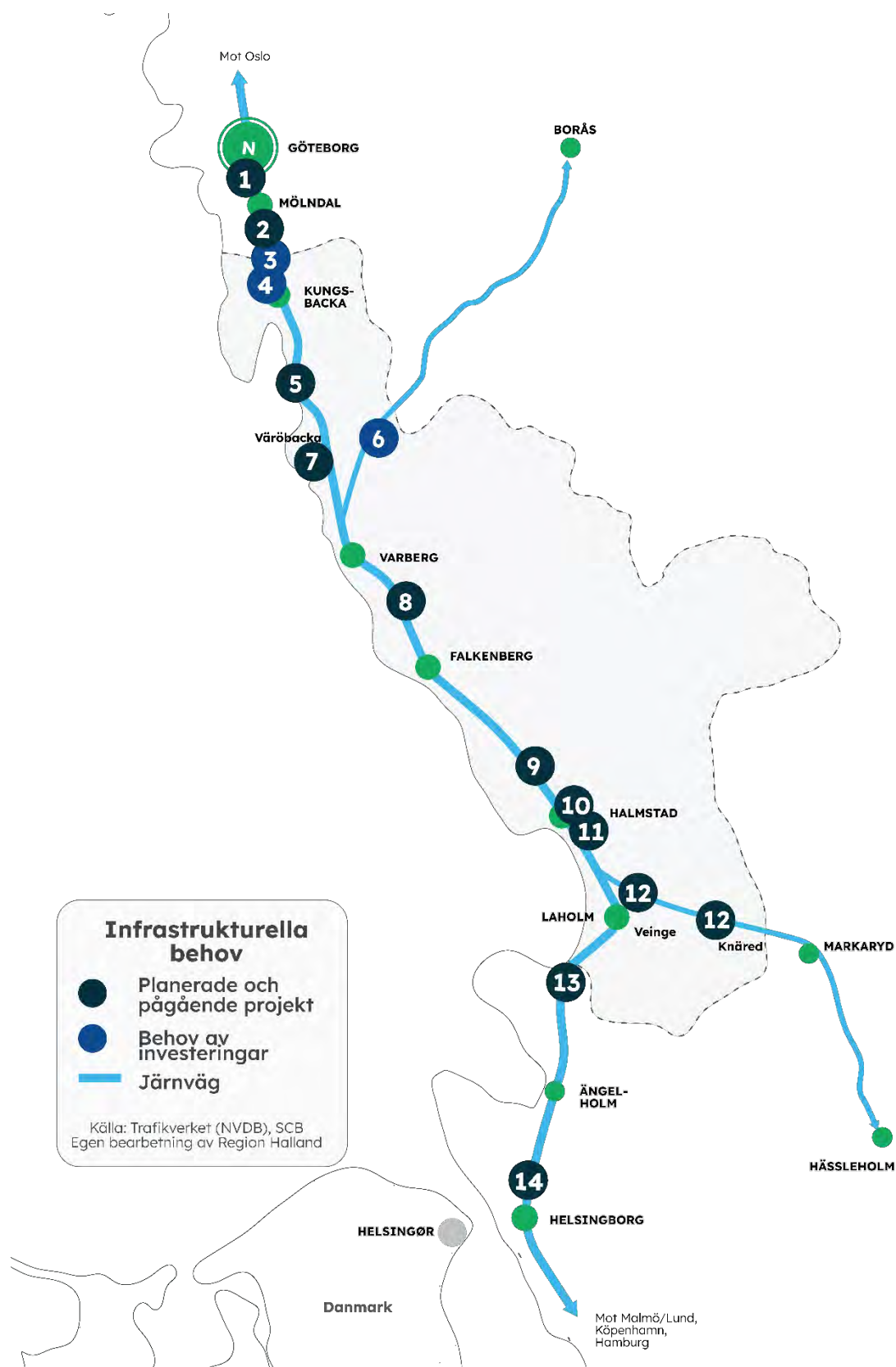
Infrastrukturella behov

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 Väst kustbanan till 250 km/h, inte försämras av en nyetablerad station och att restiderna i befintliga tågssystem 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 Väst kustbanan 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 Väst kuststråket.

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 Väst kustbanan. Den främsta anledningen till detta är att Väst kustbanan 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.

infrastruktur och vägar, kan det också vara vägföreningar/samfällighetsföreningar som är väghållare.



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

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 Hallandstrafikens 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 resenärsgupper 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

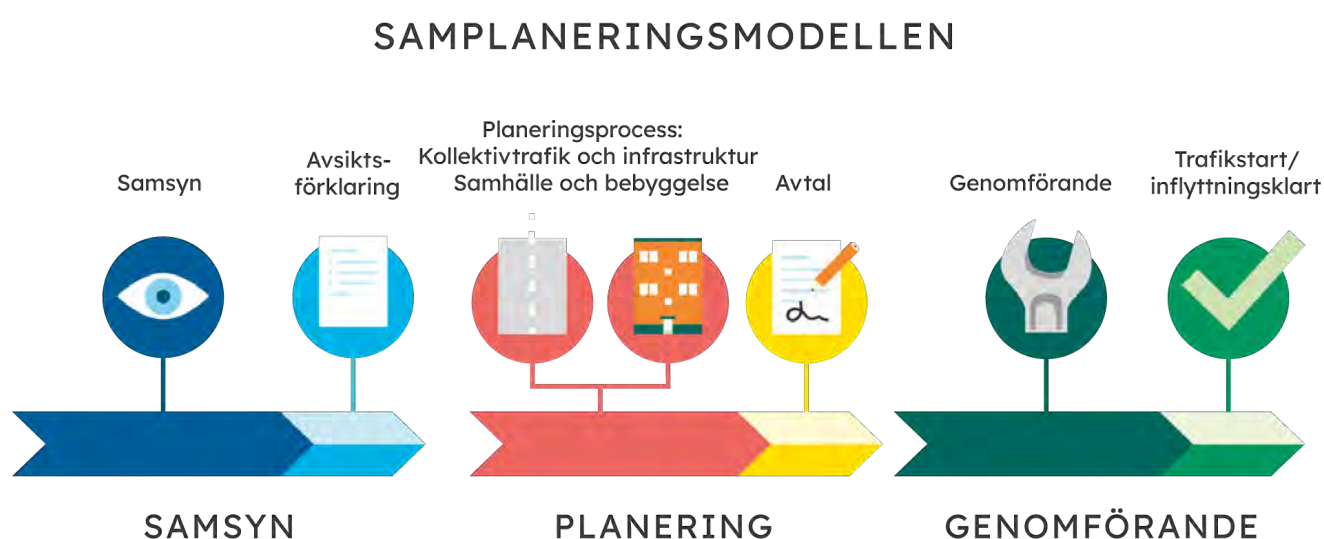
Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i 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 genomförandebrev.

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 genomförandebrev 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 ekonomisk 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 anropsstyrd trafik 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 trafik kostnaderna 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 beskriva 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 leverans kvalitet 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



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 trafik kostnaderna, 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 trafik kostnaderna.

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-standarderna är en öppen och frivillig standard som definierar hur kollektivtrafikens biljetter kan distribueras och visas. Syftet med standarderna 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 grannlänerna. 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 Kollektivtrafikmyndigheten vara behjälplig med detta. Region Halland gör bedömningen att Väst kuststråket 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

Samrådsredogörelse inkomna synpunkter

Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

RS230670



Innehållsförteckning

Inledning	1
Sändlista remissinstanser	1
Läsanvisning	3
Halländska kommuner	4
Falkenbergs kommun	4
Halmstad kommun	8
Hylte kommun	13
Kungsbacka kommun	16
Laholms kommun	21
Varbergs kommun	28
Kommuner och kommunalförbund i angränsande län	32
Göteborgs stad	32
Marks kommun	33
Mölnåls stad	34
Gislaveds kommun	34
Markaryds kommun	35
Båstad kommun	36
Värnamo kommun	38
Göteborgsregionen	38
Boråsregionen	40
Grannregioner	42
Region Jönköpings län	42
Region Kronoberg	43
Västra Götalandsregionen	46
Myndigheter	46
Trafikverket Region Väst	46
Länsstyrelsen Halland	48
Intresseorganisationer och föreningar	50
Hallands bildningsförbund	50
Pågatåg nordost	50
Socialdemokratiska regiongruppen	51
Hela Sverige ska leva	54

Inledning

Region Halland har uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Detta planförslag omfattar perioden 2026 – 2030 och utgör en revidering av tidigare plan.

Förslag till Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 har varit ute på remiss från 16 september 2025, till och med 14 januari 2026. Totalt inkom 24 yttranden. Förslaget skickades till 48 berörda instanser och det kom in svar från 22 av dessa. Två yttranden har därutöver inkommit från instanser som ej fanns med på sändlistan. Kommuner, grannregioner och myndigheter med flera har fått möjlighet att lämna synpunkter. Sändlistan med redogörelse för vilka som svarat presenteras i tabellen nedan. Förslag till nytt trafikförsörjningsprogram har även funnits att ta del av på Region Hallands hemsida.

Remissvaren har sammanställts och efter det har denna samrådsredogörelse har tagits fram. Dokumentet är en redogörelse över samrådsprocessen och visar hur myndigheten har tillvaratagit de inkomna remissvaren.

Region Halland uppskattar den goda responsen och vill tacka för alla inkomna synpunkter.

Sändlista remissinstanser

Remissinstans:	Svarat	Avstår	Ej svarat
Halländska kommuner			
Falkenbergs kommun	x		
Halmstads kommun	x		
Hylte kommun	x		
Kungsbacka kommun	x		
Laholms kommun	x		
Varbergs kommun	x		
Kommuner och kommunalförbund i angränsande län			
Göteborgs stad	x		
Mölndals stad	x		
Marks kommun	x		

Remissinstans:	Svarat	Avstår	Ej svarat
Svenljunga kommun		x	
Gislaveds kommun	x		
Ljungby kommun			x
Markaryds kommun	x		
Örkelljunga kommun			x
Ängelholms kommun			x
Båstads kommun	x		
Värnamo kommun	x		
Göteborgsregionen	x		
Boråsregionen - Sjuhärads kommunalförbund	x		
Grannregioner			
Västra Götalandsregionen	x		
Region Jönköpings län	x		
Region Kronoberg	x		
Region Skåne			x
Myndigheter			
Länsstyrelsen Halland	x		
Trafikverket	x		
Intresseorganisationer och föreningar			
Hallands bildningsförbund	x		
Sveriges kommuner och regioner		x	
Lokalt ledd utveckling Halland			x
Svenska turistföreningen Södra Halland			x
Svenska turistföreningen Kungsbacka-Varberg			x
Naturskyddsföreningen väst			x
Resenärerna			x
Pågatåg nordost	x		

Remissinstans:	Svarat	Avstår	Ej svarat
Järnvägsfrämjandet			x
Regionala funktionshinderrådet			x
Regionala pensionärsrådet			x
Socialdemokratiska regiongruppen (Ej på sändlista)	x		
Hela Sverige ska leva (Ej på sändlista)	x		
Näringsliv och branschorganisationer			
Företagarna i Halland			x
Västsvenska industri- och handelskammaren			x
Sydsvenska industri- och handelskammaren			x
Svenskt näringsliv Halland			x
Tågföretagen			x
Samtrafiken i Sverige AB			x
Svensk kollektivtrafik			x
Svenska Taxiförbundet			x
Sveriges bussföretag			x
Bussbranschföreningen Väst			x
Akademi			
Högskolan i Halmstad			x
Halmstad studentkår			x

Läsanvisning

Ett urval av de viktigaste synpunkterna från respektive remissinstans kommenteras av Region Halland och avslutas antingen med ”Åtgärd: Ja” eller ”Åtgärd nej”. Ja eller nej anger alltså om synpunkten kommer att åtgärdas inom programskrivningen eller ej.

”Synpunkten noteras” betyder att synpunkten inte besvaras men är viktig och noteras till fortsatt arbete med regionens planering för kollektivtrafiken och i annan planering.

I en bilaga redovisas samtliga inkomna remissvar i PDF-format (i bokstavsordning).

Halländska kommuner

Falkenbergs kommun

Programmets styrning och genomförande

Kommunen ser värdet av den målbild och de principer som beskrivs i programmet. För att ytterligare stärka programmets användbarhet bedömer kommunen att det vore värdefullt med en tydligare beskrivning av hur målen ska omsättas i prioriteringar, avvägningar och utvecklingsinriktningar under programperioden. En sådan vägledning kan bidra till ökad förutsägbarhet och underlätta för kommunerna att använda programmet som underlag i fysisk planering och långsiktiga investeringsöverväganden.

Region Hallands kommentar: De kapitel som följer efter målkapitlet redogör för prioriteringar, avvägningar och utvecklingsinriktningar. Övriga synpunkter noteras.

Åtgärd: Nej.

Ekonomiska förutsättningar

Kommunen ser att programmets ambitioner behöver förstås i relation till de ekonomiska förutsättningar som kan antas gälla under programperioden. Även om ett trafikförsörjningsprogram inte är ett budgetdokument kan en övergripande beskrivning av genomförbarheten bidra till tydlighet kring vilka delar av målbilden som bedöms möjliga att utveckla i närtid.

För kommunerna är detta betydelsefullt eftersom långsiktig samhällsplanering förutsätter en grundläggande uppfattning om kollektivtrafikens utvecklingsinriktning. En översiktlig konsekvensbeskrivning – utan att binda framtida budgetbeslut – skulle därför vara ett värdefullt stöd i det gemensamma planeringsarbetet.

Region Hallands kommentar: I programmets ekonomikapitel (kapitel 9) kommer de ekonomiska konsekvenserna tydliggöras utifrån programmets mål prioriteringar, och utvecklingsinriktningar.

Åtgärd: Ja

Stråk och prioriteringar

Kommunen ser positivt på att kollektivtrafikstråken tydliggörs och att ett stråkbaserat arbetssätt stärks. Detta skapar goda förutsättningar för en mer

sammanhållen och långsiktig utveckling av kollektivtrafiken. För att öka transparensen och stärka stråkens funktion som planeringsunderlag bedömer kommunen att det vore värdefullt med en mer utförlig beskrivning av de kriterier och parametrar som ligger till grund för klassificeringen, samt hur denna kan komma att följas upp och utvecklas över tid.

En tydligare redovisning av dessa principer skulle underlätta såväl kommunernas planering som samordningen mellan olika aktörer.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Nej

Kollektivtrafikens roll i den fysiska planeringen

Kommunen välkomnar kopplingen till den regionala fysiska planen och ser att kollektivtrafikens roll i samhällsbyggandet blir allt viktigare. För att ytterligare stärka samplaneringen mellan region och kommuner kommunen att det vore värdefullt om programmet tydligare beskrev ansvarsfördelning, arbetsformer och processer för hur kollektivtrafik och bebyggelseutveckling ska integreras på ett systematiskt sätt.

En sådan tydlighet skulle underlätta planeringen av nya utbyggnadsområden, mobilitetpunkter och utveckling längs prioriterade stråk.

Region Hallands kommentar: Ansvarsfördelning mellan olika aktörer i samhällsplaneringen redogörs för i kapitel 7 ”Samplanering och ansvarsfördelning”.

Åtgärd: Nej

Grundläggande trafik i hela Halland

Kommunen konstaterar att förutsättningarna för kollektivtrafik varierar mellan länets tätare stråk och mer glest befolkade områden, och att samma nivå av trafik inte är möjlig överallt. Mot denna bakgrund bedömer kommunen att en tydligare definition av begreppet ”grundläggande resmöjligheter” skulle vara värdefull.

En gemensam och transparent beskrivning av vad som utgör en lägstanivå – oavsett trafikslag – skulle ge ökad förutsägbarhet för invånare, verksamheter och kommunal planering.

Det handlar inte om likvärdigt utbud i alla delar av länet, utan om tydlighet kring vad som kan förväntas och hur olika trafikslag tillsammans kan upprätthålla grundläggande tillgänglighet.

Region Hallands kommentar: 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. Därutöver hänvisas till tabell för basutbud i programmets kapitel 4, vilket är nytt för detta program.

Åtgärd: Nej

Utveckling av tågtrafiken och behov av vändmöjligheter i Falkenberg

Kommunen noterar programmets långsiktiga inriktning för tågtrafiken, vilken utgör ett viktigt strategiskt underlag. Eftersom större infrastrukturella förändringar inom järnvägssystemet kräver långsiktiga nationella beslut bedömer kommunen att det vore särskilt värdefullt om programmet tydliggjorde vilka delar av den långsiktiga tågstrategin som Region Halland avser att prioritera i dialogen med Trafikverket under programperioden 2026–2030.

Detta handlar inte om att förutsäga genomförande, utan om att skapa tydlighet kring vilka frågor som är mest angelägna att driva vidare samt vilka trafikeringar som kan utvecklas inom befintliga förutsättningar. En sådan inriktning skulle ge ökad klarhet och stärka programmets funktion som vägledande dokument för både regional och kommunal planering.

Region Hallands kommentar: 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 kapitel 6, 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. Region Hallands prioriteringar för järnvägsinfrastrukturen syns i både tabell och kartform i avsnitt 6.6.

Åtgärd: Nej

För att stärka tågtrafikens robusthet och möjliggöra framtida trafikering inom både regional- och fjärrtrafiksystemet anser kommunen att programmet bör uppmärksamma behovet av funktionella vändmöjligheter i Falkenberg för såväl Pågatågen som Västkosttågen.

Kommunen vill se att programmet kompletteras med att Region Halland, i dialog med Trafikverket, så snart det är möjligt initierar en utredning av förutsättningarna för att etablera vändspår i Falkenberg. Ett vändspår i Falkenbergs är en trafikal förutsättning som kan bidra till ökad flexibilitet, effektivare trafikupplägg och förbättrade möjligheter att på sikt ansluta Falkenberg till fler regionaltågssystem.

Kommunen vill även lyfta behovet av en tydligare ambitionsnivå för när Falkenberg ska anslutas till Västtågen. Detta är centralt för den långsiktiga samhällsplaneringen, särskilt kopplat till bostadsutbyggnad, arbetsmarknadsintegration och utvecklingen av hållbara regionala reskedjor.

Region Hallands kommentar: En förlängning av Västtågen söderut från Varberg till Halmstad via Falkenberg ligger bortom 2035 och förutsätter att ett resbehov finns utöver den kommande trafikeringen för Öresundstågen om två avgångar varje timme i båda riktningarna. Med anledning av planerad trafikering på längre sikt så ser inte Region Halland anledning att initiera en utredning om vändspår i Falkenberg. Övriga synpunkter noteras.

Åtgärd: Nej

Stärkt öst–västlig regional tillgänglighet

Falkenbergs kommun ser ett ökande behov av att stärka de öst–västliga förbindelserna för att förbättra tillgängligheten mellan inlandet och angränsande regioner. Kommunen vill i detta sammanhang betona den strategiska potential som finns i att koppla samman det snabbt växande inlandet med de järnvägsburna kollektivtrafiksystemen på Viskadalsbanan och HNJ-banan.

För att ta tillvara denna potential anser kommunen att programmet bör uppmärksamma behovet av att etablera bussförbindelser från Ullared till Horred och från Ullared till Torup, i syfte att skapa goda matarlinjer till tågtrafiken och stärka tillgängligheten till regionala arbetsmarknads- och serviceområden.

Sådana öst–västliga kopplingar skulle underlätta pendling, stärka integrationen mellan regionerna och bidra till mer hållbara reskedjor för både boende och besökare. För Falkenbergs kommun, med ett snabbt växande inland och en stark besöksnäring, är detta särskilt betydelsefullt.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Nej

Anpassad kollektivtrafik

Kommunen ser positivt på att anpassad kollektivtrafik lyfts fram tydligare och mer sammanhållet i programmet. Detta trafikslag omfattar flera målgrupper och transportformer och har stor betydelse för tillgänglighet och likvärdighet i hela länet. Kommunen bedömer samtidigt att det vore värdefullt med en mer utförlig beskrivning av ansvarsfördelningen mellan region och kommun, särskilt i gränsytan mellan särskild och allmän kollektivtrafik.

En tydligare redogörelse för gemensamma principer för ansvar, inflytande och uppföljning skulle stärka programmets funktion och bidra till ett välfungerande och långsiktigt hållbart system i hela länet.

Region Hallands kommentar: Principer för ansvar, inflytande och uppföljning redogörs för i kapitel 7.

Åtgärd: Nej

Halmstads kommun

3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel: -Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30 % år 2050 (av de motoriserade resorna)

Halmstads kommun anser att det är viktigt med målsättningar likt denna. Men det är ett ganska brett mål som inkluderar olika sorts trafik. Hade det gått att dela upp geografiskt och sett till olika trafiksystem hade det varit tydligare att veta var och vad som kanske behöver arbetas mer med.

Halmstads kommun vill också påpeka att en större ökning procentuellt sett för Halmstads del sannolikt endast är möjlig genom att stora insatser avseende den fysiska infrastrukturen genomförs av oss som kommun.

Region Hallands kommentar: Region Halland instämmer i att det är ett brett mål som inkluderar olika sorters trafik och ser fördelar med en uppdelning av marknadsandelsmålet geografiskt och per trafiksystem i måluppföljningen.

Åtgärd: Ja

3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet
Delmål tillgänglighetsanpassning: Halmstads kommun är positiv till målen om tillgänglighetsanpassning då det kan bidra till delaktighet och självständighet för personer med funktionsnedsättning på ett positivt vis. Samarbetet mellan kommunen och Hallandstrafiken fungerar även bra inom detta område.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Delmål social inkludering:

- Beakta särskilt barn och ungas, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara grupperns behov.

Halmstads kommun välkomnar och tycker det är positivt att dessa grupperns behov ska beaktas, men anser inte att de genomsyras helt för de äldre då de i de nya Principerna för tillköp av biljetter, till skillnad från barn och ungdomar liksom studenter, inte är en kategori utan jämföras prismsässigt med vuxna, d.v.s. från 20 år. Detta trots att äldre många gånger har ett större behov av kunna resa med kollektivtrafiken av ekonomiska eller fysiologiska skäl.

Region Hallands kommentar: Enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) har en kommun rätt att ingå avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av högre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen tillhandahåller.

Nya riktlinjerna för tillköp utgår från gällande lagstiftning, vilken ger kommunerna möjlighet att erbjuda invånarna billigare biljetter än vad Hallandstrafiken erbjuder. Syftet med nya principer är att ge struktur åt tillköpen som historiskt varit spretiga, föränderliga och ofta godtyckligt prissatta, vilket har inneburit ett intäktsbortfall för Regionerna. De nya principerna innebär även att alla kommuner hanteras likvärdigt, vilket inte varit fallet tidigare, exempelvis har kommunerna periodvis haft olika upplägg för seniorbiljetten.

Regionen tillhandahåller ett brett biljettsortiment där resenären betalar cirka 53% av den totala kostnaden. Vid kommunala tillköp minskar resenärens kostnad antingen helt eller delvis när kommunen subventionerar biljettkostnaden. Önskar Halmstads kommun att exempelvis subventionera de äldres resande mer än vad Region Halland gör i dag står det dem fritt att göra det utifrån de riktlinjer och principer som tagits fram.

Åtgärd: Nej

- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafikhärla läge ska öka

Detta mål påverkar kommunerna i hög grad, inte minst vid planering av nya bostadsområden. Skulle målet kunna omformuleras till "Verka för att andelen hallänningar som bor i kollektivtrafikhärla läge ska öka"?

Region Hallands kommentar: Målet är hämtat från effektmålen i Regional fysisk plan. Det är därför viktigt att målet formuleras på ett sådant sätt att det är mätbart och samstämmigt med Regional fysisk plan.

Åtgärd: Nej

- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka

Halmstads kommun önskar gärna ett förtydligande av målformuleringen. Vad avses egentligen och vad är åtgärderna för att uppnå målet?

Region Hallands kommentar: Målet är hämtat från effektmålen i Regional fysisk plan och rör samspelet mellan kollektivtrafikåtgärder och bebyggelseplanering för att uppnå bättre tidsmässig tillgänglighet till arbetsplatser. För att uppnå målet krävs samplanering mellan kommun och region. Programmet listar inte särskilda kollektivtrafikåtgärder knutna till varje mål utan det är de samlade kollektivtrafikåtgärderna under programperioden som genomförs enligt programmets principer som ska bidra till måluppfyllnaden i samverkan med kommunernas bebyggelseplanering.

Åtgärd: Nej

Delmål klimat och miljö:

- Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras

Detta mål påverkar också kommunerna i hög grad. Skulle målet kunna omformuleras till ”Verka för att framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras”?

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras: **Åtgärd:** Nej

4.2 Principer för trafikutveckling

Grundläggande resmöjlighet

Under denna rubrik står det att 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. Men vad innebär ”på skolresandets villkor”?

Region Hallands kommentar: På skolresandets villkor betyder att uppdraget att utföra en trygg och säker skolskjuts inte ska äventyras vid en samplanering med allmän kollektivtrafik. Detta innebär bl.a. att tidtabellen behöver utformas utefter skolans behov, att skolskjutselever säkerställs en plats ombord på bussen, att hållplatser planeras som uppfyller skolskjutsens förutsättningar planeras osv.

Åtgärd: Nej

Under denna rubrik står även att Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i tätort är cirka 400 meter och utanför tätort cirka 2 kilometer. Halmstads kommun håller med om detta, men i arbetet med stombuss/BRT så anser vi att längre avstånd (upp till 800 meter) till hållplats i tätort kan accepteras. I det planeringsverktyg som finns gällande BRT så premieras exempelvis avstånd mellan hållplatserna på minst 600 meter. Det måttet innebär i sin tur att avstånden till hållplatserna kan öka. Detta kan då i sin tur komma att påverka statistiken (antal bostäder inom 400 meter från hållplats) vid ett genomförande och bör beaktas framöver.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar kommunens inspel om att BRT medger ett längre avstånd till hållplats i tätort än vad avstånden för vanlig busstrafik gör och att detta kan påverka statistiken som hämtas från SCB.

Åtgärd: Nej

5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk **Västkuststråket/ Västkustbanan**

Här står det att Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader. Halmstads kommun vill påpeka att det inte bara är tillgången i form av tågtrafik som är viktig utan i detta fall till stor del beroende på tillgången till avgång- och ankomsttider som matchar flygtrafiken.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Mycket starka kollektivtrafikstråk **Halmstad-Hyltebruk-(Gislaved)**

Under denna rubrik står det att Sennan har station, vilket inte stämmer, däremot så finns en station vid Sannarp.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Ja

Starka kollektivtrafikstråk **Halmstad –Laholm (Markaryd-Hässleholm)**

Här står det att I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Halmstads 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.

Halmstads kommun har fått besked från Region Halland om att det krävs samsyn och avsiktsförklaring innan nya stationer kan pekas ut. Däremot anser kommunen att potentialen till nya stationslägen ändå borde kunna pekas ut i tidiga skeden. I ovanstående stycke gällande stråket Halmstad-Laholm verkar det som om en station i Trönninge ändå pekas ut?

Region Hallands kommentar: Synpunkten föranleder justeringar i stråkbeskrivningarna i fråga. Skrivningen ska inte tolkas som att Region Halland pekar ut en ny station i Trönninge. Att peka ut potentiella nya stationslägen behöver föregås av en eller flera större utredningar om påverkan och behov på systemnivå. I nuläget har inte Region Halland för avsikt att planera för etablering av en ny station i Trönninge.

Åtgärd: Nej

6.1 Tågsystem i Halland

Halmstads kommun tycker det är otydligt vad skillnaden mellan lokaltåget Pågatåg Halmstad - Helsingborg och övriga regiontåg är.

Region Hallands kommentar: Principen om parallella tågssystem utgår från fyra kategorier av trafik: snabbtåg, storregiontåg, regiontåg och lokaltåg. För att tydliggöra dessa kategorier ges kortfattade beskrivningar i programmet. Samtidigt finns en förståelse för att viss otydlighet kan förekomma, exempelvis vad gäller skillnaderna mellan Pågatågstrafik på sträckorna Halmstad–Helsingborg respektive Halmstad–Hässleholm. Kategoriseringen av inlandsjärnvägarna som regiontåg grundar sig i programmets ambition att minska restiderna mellan tillväxtmotorer, där tågtrafiken betraktas som ett strategiskt verktyg för att öka tillgängligheten och knyta samman Halland med dess omvärld.

Åtgärd: Nej

6.2 Trafikering Västkustbanan

Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg)

Trafikering 2035 – 2050: Halmstads kommun är positiva till att *Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov*. Däremot undrar vi varför inte Laholm skulle vara ändstationen för ”Hallandståget”.

Region Hallands kommentar: Programmet beskriver två möjliga framtida scenarier. Det ena handlar om att förlänga Västtågstrafiken Göteborg – Varberg söderut och det andra om att förlänga Pågatågstrafiken Helsingborg – Båstad norrut. Denna framtida trafikering, som syftar till att möta nya resbehov, synliggör Halmstads funktion som en central järnvägsnod.

Åtgärd: Nej

Pågatåg Halmstad – Helsingborg

Halmstads kommun anser att konsekvenserna gällande trafikeringen 2028–2034 bör tydliggöras. Pendlingen mellan de idag trafikerade Pågatågstationer i Skåne och Halmstad kommer försvåras.

Region Hallands kommentar: Inriktningen för perioden 2028–2034 är att, när järnvägens infrastruktur medger detta och ett ökat resbehov kan påvisas, låta Pågatågen trafikera sträckan mellan Helsingborg och Båstad. Vid denna tidpunkt förstärks utbudet med fler storregionala Öresundståg under morgon och eftermiddag, vilket möjliggör en avgång varje halvtimme i båda riktningarna mellan Göteborg och Malmö/Köpenhamn. I detta skede krävs byte mellan de storregionala Öresundstågen och de lokala Pågatågen i Båstad.

Åtgärd: Nej

6.7 Nya tågstationer

Halmstads kommun menar att processen gällande vilken part som gör vad gällande nya stationer bör förtydligas.

Region Hallands kommentar: I den första fasen av samplaneringsmodellen som beskrivs i kapitel 7 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.

Åtgärd: Nej

Övrigt

Ett av delmålen är att Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafik kostnaderna. Under Stationskriterierna (punkt 6.7) står det även att Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30 procent. Halmstads kommun tycker det är otydligt vad skillnaden mellan kostnadstäckningsgrad och självfinansieringsgrad är. Kan det tydliggöras? Skulle målen gällande självfinansieringsgrad/kostnadstäckningsgrad kunna delas upp också, exempelvis per stadsbuss, regionbuss och tåg?

Region Hallands kommentar: Begreppen självfinansieringsgrad och kostnadstäckningsgrad har i sammanhanget samma innebörd. Programmet ses över så att ett och samma begrepp används konsekvent genom programmet. Övriga synpunkter noteras.

Åtgärd: Ja

Hylte kommun

Hylte kommun delar Region Hallands övergripande ambition om att utveckla en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region med en attraktiv kollektivtrafik. För Hylte kommun är tillgänglighet, landsbygdsförsörjning och regional samverkan särskilt viktiga frågor.

Hylte kommun välkomnar att Hyltebruk lyfts fram som en lokal delregionkärna och Torup och Hyltebruk som kollektivtrafiknoder i den regionala planeringen. Det är positivt att stråket Halmstad–Hyltebruk–(Gislaved) identifieras som viktigt för arbete, studier och service. Hylte kommun ser dock behov av en mer detaljerad beskrivning av hur kollektivtrafiken ska utvecklas i de östra delarna av länet, där befolkningsunderlaget är glesare men resbehovet hos Hyltes invånare är stort.

Region Hallands kommentar: 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. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. 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.

Åtgärd: Nej

Hylte kommun gränsar till både Region Kronoberg och Region Jönköping. Pendlingsutbytet med exempelvis Gislaved, Värnamo och Ljungby är således också av vikt. Hylte kommun anser därför att Trafikförsörjningsprogrammet bör tydligare beskriva hur länsöverskridande kollektivtrafik kan utvecklas österut, inte enbart längs kusten. Detta är viktigt för att stärka arbetsmarknaden och tillgången till högre utbildning.

Region Hallands kommentar: Region Halland instämmer i att de öst-västliga länsöverskridande pendlingsutbytena är av vikt för människors tillgänglighet. Trafikförsörjningsprogrammet redovisar ambitionsnivåerna för bland annat Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan under perioden 2028 – 2050, tågsträckor som sträcker sig österut och över länsgränsen. Det rör primärt reducerade restider och investeringsbehov under förutsättning att resbehovet motiverar det. Utöver den kollektivtrafik som trafikerar i stråket så är det viktigt att ha en kontinuerlig dialog kring kollektivtrafikutbudet över länsgräns.

Åtgärd: Nej

Vidare välkomnar Hylte kommun de mer långsiktiga målbilderna som beskrivs för tågtrafik på Halmstad – Nässjö Järnväg (HNJ-banan). Som Hallands enda inlandskommun, vill vi särskilt betona vikten av att Region Halland och Region Jönköpings län, tillsammans med berörda kommuner utmed med järnvägen, gemensamt driver frågan med Trafikverket om förbättringar av järnvägsinfrastrukturen. Där syftet är att på sikt möjliggöra timmestrafik, där både Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik har en central roll i genomförandet och samordningen. En utökad tågtrafik längs HNJ-banan skulle på ett positivt sätt bidra till utvecklingen av orterna längs med järnvägen och därmed stärka både Hylte kommun och det bredare stråket utmed riksväg 26 och HNJ-banan. En förbättrad tågtrafik skulle skapa förutsättningar för en större och mer sammanhållen

arbetsmarknadsregion, underlätta kompetensförsörjningen samt främja möjligheterna till arbets- och skolpendling.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar synpunkten om vikten att minska restiderna på HNJ-banan i samverkan med Region Jönköpings län och Trafikverket. Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo/Jönköping. I övrigt noteras synpunkterna.

Åtgärd: Nej

Vidare efterlyser Hylte kommun tydligare och mer konkreta skrivningar kring utvecklingen av den anropsstyrda trafiken och olika former av närtrafiklösningar.

Region Hallands kommentar: 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 omfattar busstrafik och anropsstyrd trafik, anpassat efter efterfrågan och de geografiska och demografiska förutsättningarna. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver principer och riktlinjer för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafikplanen som tas fram årligen av Hallandstrafiken hanterar det operativa utförandet och utgår från principer och riktlinjer i det generella utvecklingsarbetet.

Åtgärd: Nej

Hylte kommun delar Region Hallands uppfattning om vikten av samplanering mellan kollektivtrafik och ortsutveckling, men vill samtidigt framhålla att kravet på avsiktsförklaringar inte får utformas så att det motverkar tillväxt i mindre kommuner.

För kommuner som Hylte, där kollektivtrafiken i sig är en förutsättning för befolkningstillväxt och näringslivsutveckling, bör kollektivtrafikinvesteringar snarare ses som en hävstång för lokal utveckling än som ett resultat av redan befintlig efterfrågan. Kommunen anser därför att Region Halland bör tillämpa en flexibel modell för avsiktsförklaringar, där satsningar på kollektivtrafik kan ske även i utvecklingsorter med potential, inte enbart där starka resandeflöden redan finns. På så sätt kan kollektivtrafiken användas proaktivt som ett verktyg för att stimulera inflyttning, stärka arbetsmarknaden och skapa levande orter i hela Halland.

Region Hallands kommentar: Region Halland instämmer i att avsiktsförklaringar inte får utformas så att de motverkar tillväxt i någon del av Halland. Fortsatt stödjer Region Halland gemensamma utvecklingsprojekt för att titta på förutsättningar för ortsutveckling där flera delar i utvecklingen beaktas samtidigt, däribland kollektivtrafiken.

Åtgärd: Nej

Kungsbacka kommun

Kommunens inställning i detalj

Kungsbacka har en särskild situation genom att tillhöra Hallands kollektivtrafikmyndighet men där trafiken i huvudsak drivs av Västtrafik. Pendlingen över länsgränsen är landets näst största, där många bor i Kungsbacka kommun men arbetar i Göteborg. Detta ställer höga krav på en tydlig och välfungerande samordning mellan regionerna. För att möta framtida tillväxt behövs ett fullt integrerat samarbete, särskilt då bristande infrastruktur redan idag hämmar utvecklingen i delar av västkuststråket in mot Göteborg.

Kungsbacka kommun vill även lyfta fram Västlänken som en avgörande pusselbit i det gemensamma systemet. Göteborg utgör kärnan i det regionala kollektivtrafiksystemet, där lösningar påverkar hela Halland. En fungerande helhet kräver att varje del i systemet bidrar till den gemensamma fram tidsbilden.

Kungsbacka kommun instämmer i att Väst kustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafik och välkomnar att kommunens tre mycket starka stråk - Särö, Vallda och Onsala - lyfts fram som viktiga delar av systemet. Att samla resurser där resandet är störst ger bäst effekt, särskilt i Hallands mest befolkade stråk. Vi ser fram emot fortsatt samarbete med regionen för att utveckla en snabb, hållbar och attraktiv kollektivtrafik som möter både dagens och framtidens behov.

Kungsbacka vill också uppmärksamma att frågor om biljettsystem och taxor är viktiga för kommunen, särskilt med tanke på den gränsöverskridande trafiken. Ett sammanhållet, användarvänligt och gränsöverskridande biljettsystem är avgörande för att kollektivtrafiken ska upplevas som enkel och attraktiv.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Kapitel 1

Kollektivtrafikplanen tas fram i nära dialog med kommunerna, står det i programmet. Kungsbacka saknar dock en sådan nära dialog kring framtagandet.

Region Hallands kommentar: Under programmets revidering har dialog förts tillsammans med kommunerna, både enskilda dialoger med respektive kommun och inom ramen för Kollinfra, Samhällbyggnadschefsnätverket, Chefsgrupp Halland och Kommun- och regionledningsforum.

Åtgärd: Nej

Vi saknar även återkoppling kring de synpunkter på planen vi lämnat samt återkoppling på den resevaneundersökning vi var överens om att genomföra.

Region Hallands kommentar: Region Halland ställer sig frågande till vilka synpunkter samt vilken resevaneundersökning som avses.

Åtgärd: Nej

Kungsbacka saknar ett samarbete med Göteborgsregionen om kollektivtrafikens utbyggnad. Kungsbacka-Göteborg är Sveriges näst kraftigaste pendlingsstråk med stor potential att få fler pendlare att gå från bil till kollektivtrafik om restidskvoten sjunker. Det är avgörande för resenärer, näringslivets tillväxt och miljön att ett samarbete finns. Programmet beskriver behovet av att en större andel av resandet behöver flyttas över till kollektivtrafik, gång eller cykel. I kommunens västra delar finns en stor potential för förflyttning från bilåkande med rätt kollektivtrafik.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Kapitel 2

Kungsbacka kommun ställer sig frågande till varför Halmstad och Varberg nämns som tillväxtmotorer, medan Falkenberg och Kungsbacka benämns som regionala kärnor. Kungsbackas tillväxt, både befolkningsmässigt och ekonomiskt, är högre än i övriga Halland. Att enbart definiera tillväxt som något som ska bidra till regionens interna tillväxt är enligt oss för snävt och föråldrat. Kungsbackas tillväxt och därmed ökade skattemedel till regionen, oavsett var arbetsplatsen finns, borde vara tillräckligt för att räknas som en tillväxtmotor.

Region Hallands kommentar: Indelningen i regionala tillväxtmotorer och regionala kärnor baseras på orternas funktionella betydelse i Halland, befolkningsunderlag, arbetsmarknadens bredd samt förekomst av regionala nyttigheter såsom högre utbildning och akutsjukhus. Mot denna bakgrund bedöms Kungsbacka utgöra en regional kärna med stor betydelse för Hallands utveckling, men inte en regional tillväxtmotor i den regionala strukturen, utan fungerar i hög grad som en integrerad del av Göteborgsregionens arbetsmarknad.

Åtgärd: Nej

Vi anser att det behövs ett tillägg i följande stycke: Kommande år behöver tågtrafiken på Väst kustbanan och kollektivtrafiken som förbinder kusten med inlandet samt kollektivtrafiken längs kusten i norra Kungsbacka utvecklas för att korta ner resetider och öka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Kapitel 3

Under stycket om Regional fysisk plan, målområde 2, var vi överens om att ändra texten. Det kan inte stå att nya bostäder, verksamheter och samhällsfunktioner ska lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och mobilitets-/kollektivtrafiknoder. Då kommer stora delar av länet inte kunna utvecklas.

Region Hallands kommentar: Inriktningen i målområde 2 syftar till att stärka bebyggelseutveckling i kollektivtrafiknära lägen där förutsättningarna är goda, samtidigt som planen inte utesluter utveckling i andra delar av länet. Genom kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering kan kollektivtrafikens konkurrenskraft öka samtidigt som klimatpåverkan minskar. Detta uppnås genom att verksamheter och samhällsfunktioner lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och mobilitets-/kollektivtrafiknoder.

Åtgärd: Nej

Kapitel 4

Trafikstrategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Med denna strategi, tillsammans med principerna för trafikutveckling och målet om att öka hållbart resande, är det högst förvånande att kollektivtrafik inte prioriteras i det mycket starka pendelstråket i västra Kungsbacka - Onsala, Vallda, Särö, Göteborg.

Region Hallands kommentar: Strategin för kollektivtrafiken innebär att resurser koncentreras till stråk där förutsättningar för ökat resande bedöms vara goda. En central utgångspunkt är att tåg- och busstrafik ska samverka. Tågtrafiken på Väst kustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet, och busstrafiken anpassas i möjligaste mån till tågens ankomst- och avgångstider. För att uppnå korta restider, hög pålitlighet och hög attraktivitet för hela resan behöver busstrafiken prioriteras i gatuutrymmet.

När Västlänken tas i bruk skapas nya förutsättningar för resor till och från Göteborg. Parallellt med detta planerar Västra Götalandsregionen en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken i enlighet med Målbild Koll2035. Genom att komplettera den radiella strukturen med tydliga, snabba och kapacitetsstarka

tvärförbindelser förväntas restiderna kortas och kollektivtrafiksystemet bli mer robust och effektivt.

Mot denna bakgrund har Region Halland inklusive Hallandstrafiken tillsammans med Västra Götalandsregionen och Västtrafik genomfört en utredning av framtidens kollektivtrafik längs stråk 158. Arbetet har genomförts i dialog med berörda kommuner, Göteborgsregionen samt Trafikverket. Utredningen identifierar behov av åtgärder för att säkerställa en långsiktigt hållbar, kapacitetsstark och framtidssäkrad kollektivtrafik i stråket. De föreslagna åtgärderna omfattar, utöver en förstärkt busstrafik med ökad kapacitet, bland annat införande av särskilda kollektivtrafikkörfält samt förlängning av hållplatser i syfte att förbättra både tillgänglighet och kapacitet. Efter att utredningen färdigställdes har arbetet med en kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket fortsatt, där bland annat möjliga trafikeringsalternativ har studerats. Hallandstrafiken och Västtrafik gör gemensamt två olika trafikupphandlingar som berörs av frågan, och förstudiearbete pågår. För att få en långsiktigt hållbar lösning är regionen mån om att den busstrafik som införs är attraktiv, att samsyn råder mellan regionerna och med berörda väghållare samt att trafikeringsupplägget går i linje med planerade åtgärder i kollektivtrafiksystemet kring Göteborg. Region Halland ser positivt på en fortsatt dialog och samverkan för att vidareutveckla kollektivtrafiken i västra Kungsbacka. Region Halland ser positivt på en fortsatt dialog och samverkan för att vidareutveckla kollektivtrafiken i västra Kungsbacka.

Åtgärd: Nej

I programmet står det att den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehov ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken, med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling. Trots denna princip genomförs inte den av Kungsbacka efterfrågade resevaneundersökningen. Hur kan man då veta vilket behov som finns?

Region Hallands kommentar: Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats utifrån bland annat kollektivtrafikbarometern, resenärsstatistik och data från SCB. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats.

Åtgärd: Nej

Kungsbacka kommun delar helt tesen: Genom att underlätta för människor att resa sömlöst och effektivt med kollektivtrafiken kan trängseln på vägarna minska, utsläppen reduceras och kollektivtrafiken göras mer attraktiv, som det står i programmet. Kungsbacka kommun kan dock inte förstå hur detta rimmar med valet att inte införa en ny busslinje i västra Kungsbacka till västra Göteborg. I nuläget

krävs flera byten med väntetider, vilket gör att resekvoten blir uppemot 3. Detta är ett mycket starkt pendelstråk där majoriteten idag av förklarliga skäl väljer bilen.

Region Hallands kommentar: Se tidigare svaret gällande kollektivtrafikens utveckling i Västra Kungsbacka.

Åtgärd: Nej

Kapitel 5

Kollektivtrafikstråk har identifierats utifrån resbehov. Återigen påpekar Kungsbacka kommun ett resbehov som inte har identifierats i programmet. Utifrån era uppsatta parametrar borde den av Kungsbackas invånare efterlängtnade busslinjen i det starka pendelstråket Onsala-Vallda-Särö-Göteborg redan vara på plats.

Region Hallands kommentar: Se det tidigare svaret gällande kollektivtrafikens utveckling i Västra Kungsbacka.

Åtgärd: Nej

Kungsbacka kommun saknar markering av befintliga kollektivtrafiknoder, nämligen Kullavik och Snipen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Ja

Likasa saknas några befintliga sträckningar på kartan över stadsbusstråk. Betyder det att ni föreslår att stråken ska strykas?

Region Hallands kommentar: De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. 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. Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik.

Åtgärd: Nej

Kapitel 6

Kungsbacka kommun ser ett behov av en station i Frillesås. I nästa revidering av översiktsplanen kommer Frillesås troligen att bli utpekad som prioriterad ort. Här planeras det för stora företagsetableringar och fler bostäder.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Laholms kommun

Angränsande regioner

Det en styrka att regionen samverkar med angränsande regioner för att utveckla den länsgränsöverskridande kollektivtrafiken. Laholms kommun ser att det finns behov av en utökad dialog med angränsande regioner, särskilt mellan Skåne och Halland, likt den som idag finns med Västra Götaland. Kommunen ser positivt till en utökad dialog och avsiktsförklaring likt arbetet med Västra Götaland. Här finns flera frågor som behöver diskuteras och utvecklas för att exempelvis uppmuntra till att åka kollektivt mellan regionerna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

För pendling till arbete och studier är tillgänglighet och korta restider avgörande. Kommunen ser positivt på fokus kring samarbete över länsgränser, inte minst kopplat till Markarydsbanan och Hässleholm. För de södra delarna av kommunen skulle kollektivtrafik som ansluter till exempelvis Båstad, Ängelholm och Hässleholm innebära betydande tidsvinster vid resor söderut. Detta kan främja inflyttning till Halland genom bättre möjligheter till pendling.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Tydliga framgångsfaktorer och målsättningar

Under "Förkorta restider" beskrivs länets flerkärnighet och att geografin möjliggör för korta restider mellan orterna längs kusten och inlandet. Det hade varit en fördel om denna bild nyanserades. Även om avstånden är korta är det en utmaning att förse hela länet med god kollektivtrafik.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Nej

Tillgång till kollektivtrafikstationer

Den genomsnittliga siffran för tillgång till kollektivtrafikstationer utanför tätort är bekymmersam. Laholm är en av de kommuner där detta slår särskilt hårt, vilket påverkar möjligheten att ta sig till och från fritidsaktiviteter och därmed invånarnas delaktighet.

Region Hallands kommentar: Siffran ska läsas som en indikation att förhålla sig till. 400 meter avstånd till hållplatser i tätort och 2 kilometer avstånd utanför tätort

är de mått som används av SCB när de tar fram statistik över tillgänglighet till hållplatser.

Åtgärd: Nej

Ny målbild för kollektivtrafikens marknadsandel och kommunens ansvar
I det nya trafikförsörjningsprogrammet anges att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 30% år 2050, med etappmål på 20% till 2030 och 25% till 2040. Detta innebär en förändring jämfört med nuvarande plan (2021–2025), där målet var 30% redan till 2030. Nuvarande marknadsandel är cirka 16%, vilket innebär att kollektivtrafikresandet behöver mer än fördubblas samtidigt som bilresandet minskar något. Kommunen bedömer det som positivt att målsättningen har justerats och kompletterats med etappmål, då detta ger en mer långsiktig och realistisk planeringslogik. För Laholms kommun innebär den nya målbilden att det ges mer tid att anpassa samhällsplaneringen, men också att det krävs ett strategiskt arbete med kollektivtrafikorienterad bebyggelse (KOB) och ett hela-resanperspektiv. Kommunens bidrag består bland annat i att planera tätare byggnation kring kollektivtrafikstråk samt att utveckla pendlarparkeringar för bil och cykel vid bytespunkter. För att målen ska kunna nås krävs dock att Region Halland tar ett större ansvar för att utveckla kollektivtrafikens attraktivitet, framkomlighet och utbud. Kommunernas insatser i samhällsplaneringen måste därför kompletteras av regionala satsningar på trafiksystemet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Barnkonvention och delaktighet

Under avsnittet om barnkonventionen bör frågan om hur barnens röst och önskemål har beaktats lyftas tydligare. Även om delaktighet framhålls under stycket om jämlika livsmiljöer, folkhälsa och delaktighet, skulle barnkonsekvensanalyser kunna vara ett relevant verktyg. Detta är särskilt viktigt i relation till barns rätt till meningsfull fritid och delaktighet i samhällslivet.

Region Hallands kommentar: Barnkonsekvensanalys är en naturlig del av den politiska beredningsprocessen. Inom ramen för framtagandet av trafikförsörjningsprogrammet och Regional Fysisk plan har dialog förts med barn och ungdomar.

Åtgärd: Nej

Social hållbarhet

Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet lyfter kollektivtrafikens betydelse för social hållbarhet samt uppmärksammar barn, för unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Laholms kommun kan dock inte se att dessa perspektiv ges tillräcklig tyngd i de strategier och prioriteringar som presenteras.

Region Hallands kommentar: Programmet innehåller delmål om tillgänglighetsanpassning och social inkludering med målformulering om att bland annat särskilt beakta barn och unga, äldre, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov. Detta ska sedan genomsyra strategier och principer för trafikutvecklingen i länet.

Åtgärd: Nej

Även om det är motiverat att prioritera kollektivtrafik i stråk med hög efterfrågan finns det betydande behov även i andra områden. I tätorter och områden med låg socioekonomisk status finns ofta en större andel invånare utan tillgång till bil. Om dessa områden dessutom är belägna på landsbygden är behovet av kollektivtrafik särskilt stort, då gång och cykel inte utgör realistiska alternativ.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar kommunens inspel om att tillgängligheten för invånare utan bil är viktig. Kollektivtrafiken planeras utifrån principer om att resbehovet ska vara styrande. Programmet innehåller strategier om att erbjuda grundläggande resmöjligheter för hela länet och att säkerställa tillgängligheten genom ett basutbud som baseras på tätorternas storlek.

Åtgärd: Nej

Kommunen vill särskilt uppmärksamma ungas behov av en väl fungerande kollektivtrafik. Många ungdomar på landsbygden har begränsade möjligheter att delta i fritidsaktiviteter eftersom skolskjutsar i regel inte erbjuder resmöjligheter efter skoltid. Detta medför att unga hänvisas till att stanna hemma eller blir beroende av föräldrar med tillgång till bil, vilket begränsar deras delaktighet i samhällslivet och deras möjligheter till personlig utveckling.

Laholms kommun anser därför att aspekter såsom segregation, jämlikhet, socioekonomiska förutsättningar och ungas behov bör integreras tydligare i de prioriteringar som görs. Trafikförsörjningsplaneringen bör ha ett kompensatoriskt förhållningssätt för att skapa mer jämlika möjligheter till delaktighet och meningsfull fritid samt för att kollektivtrafiken ska kunna bidra till social hållbarhet. Om dessa aspekter inte inkluderas i planeringen bör regionen vara transparent med detta, då det påverkar kollektivtrafikens möjligheter att bidra till social hållbarhet.

Region Hallands kommentar: 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. 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.

Åtgärd: Nej

Digitalisering

Laholms kommun är positiv till satsningar på digitalisering som syftar till ökad inkludering och självservice genom digitala tjänster. Samtidigt vill kommunen understryka att ökad digitalisering kan medföra hinder för vissa grupper, såsom personer med funktionsnedsättning, nyanlända och äldre. Särskilt den senare gruppens behov är viktiga att beakta utifrån att andelen äldre förväntas att öka kraftigt de kommande åren.

Då inriktningen om digitalisering finns även för anpassad kollektivtrafik är det särskilt viktig att utmaningarna med digitaliseringen beaktas. Ställningstaganden bör omformuleras för att ta större hänsyn till att ökad digitalisering inte alltid är tillgänglig eller ändamålsenlig för alla.

Region Hallands kommentar: Region Halland är väl medveten om den kundgrupp som nyttjar den anpassade kollektivtrafiken. Inom denna kundgrupp finns personer och grupper som efterfrågar en ökad självständighet genom digitala tjänster men även personer som av olika skäl inte önskar eller kan nyttja dessa tjänster. Därutav kommer Region Halland fortsatt möta det behov som finns gällande ökad digitalisering men även bibehålla en grundläggande service gällande att få manuell service primärt via telefon och brev.

Åtgärd: Nej

Även turismen kan påverkas negativt av en alltför långtgående digitalisering av kollektivtrafiken.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Sårbarhet i lågtrafikerade linjer

I programmet anges att linjer med kostnadstäckningsgrad under 30% eller färre än fyra resenärer per tur ska ses över. Däremot framgår det inte vilka linjer som i dagsläget klassas som lågtrafikerade. Detta gör det svårt för kommunen att bedöma vilka konsekvenser översynen kan få för Laholm, särskilt med tanke på kommunens många tätorter och spridda resandeunderlag. Konsekvenserna blir särskilt stora för grupper utan tillgång till bil som bor långt ifrån centralorten eller serviceorter; till exempel barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning. Det är därför av stor vikt att kommunen får möjlighet att delta i ett tidigt skede av denna översyn, för att tillsammans med Region Halland och Hallandstrafiken hitta lösningar som säkerställer grundläggande resmöjligheter även där underlaget är svagare. Alternativa trafiklösningar, såsom anropsstyrd trafik eller samordning med skolskjuttrafik, behöver utvecklas i nära dialog mellan kommunen och regionen.

Region Hallands kommentar: Översynen av linjer görs löpande och regelbundet i samband med det årliga framtagandet av Hallandstrafikens kollektivtrafikplan.

Under denna process förs en nära dialog med länets kommuner om möjliga trafikförändringar där kommunerna har möjlighet att komma med synpunkter på dessa.

Åtgärd: Nej

Det finns en problematik kring att färre individer väljer att nyttja kollektivtrafiken i de fall turtätheten är låg. Det finns risk att detta inte är en faktor som är möjlig för Hallandstrafiken att tillgodose utifrån sina bestämmelser av tillgången av linjer baserat på efterfrågan, men det är viktigt att beakta att färre avgångar kan leda till en negativ spiral där allt färre väljer att resa med kollektivtrafiken på grund av för få avgångar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras: **Åtgärd:** Nej

Utmaningar för samhällseffektiv prissättning och biljettsamarbete
Prishöjningar slår mot efterfrågan; prissänkningar kräver budgetutrymme. Dessutom saknas full interoperabilitet mot viktiga grannregioner (ex. Västra Götaland) vilket försvårar sömlöst gränsöverskridande resande. En omförhandling av sydtaxan är något som behöver ses över.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Nej

Stora investeringsbehov och kapacitetsbrist

Programmet lyfter fram omfattande infrastrukturbehov, bland annat på Västkustbanan samt investeringar i mötesspår, uppställningsbangårdar och fyrspårslösningar. Dessa åtgärder är nödvändiga för att öka kapaciteten och skapa kortare restider, men de innebär samtidigt mycket höga kostnader och lång tid till genomförande. Detta medför en påtaglig risk att planerade trafikförbättringar försenas, vilket i sin tur kan försvåra målet att fler ska välja kollektivtrafiken. För att kollektivtrafiken ska bli ett attraktivt alternativ krävs att restiderna kan kortas i närtid – inte först på lång sikt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Halmstad – Laholm – Markaryd – Hässleholm

Det är fördelaktigt att inriktningen är att turtätheten på Markarydsbanan ska öka på sikt. Laholms kommun efterfrågar dock ett förtydligande av trafikutbudet under helger och att det framgår att det ska planeras varannan timmestrafik under helgerna.

Region Hallands kommentar: Kapitlet 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. Kapitlet har omarbetats för att tydligare beskriva nämnda inriktning och ambition.

Åtgärd: Ja

Laholms kommun vill understryka att det även fortsättningsvis finns behov av busstrafik från Veinge respektive Knäred till Laholms centralort. De nya stationerna i Veinge och Knäred kommer göra det enklare för invånarna att ta del av kommersiell service i Halmstad. För tillgång till kommunal service kommer det dock även fortsättningsvis att vara nödvändigt att kunna resa till Laholms centralort. I Laholm finns bland annat socialtjänst, SFI och andra kommunala verksamheter som invånarna i Veinge och Knäred behöver kunna nå även utan tillgång till bil. Utan fungerande kollektivtrafikförbindelser riskerar möjligheterna till integration och delaktighet i samhället att försämrast.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Nej

Laholm – Våxtorp – Örkellunga

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver ingen konkret planering för stråket i närtid men vi ser positivt på att de belyser sträckan mellan Laholm och Våxtorp för behov av framtida upprustningar i ett 2050perspektiv. Kommunen ser att det på sikt kan vara fördelaktigt att förlänga stråket för att koppla ihop Laholm och Våxtorp med Örkellunga. Stråket är Laholm Våxtorp-Nordvästra Skåne är utpekad i granskningsversionen för Regional fysisk plan för Halland.

Region Hallands kommentar: Nytt för detta trafikförsörjningsprogram är att det starka kollektivtrafikstråket Laholm – Våxtorp tillkommit. Det föreligger däremot inte tillräckligt med resandeunderlag för att förlänga stråket i fråga ner till Örkellunga.

Åtgärd: Nej

Laholm – Mellbystrand/Skummeslövsstrand – Norra Skåne

Laholms kommun ser positivt på att Hallandstrafiken belyser vikten av Båstad station men önskar en större tillgänglighet till nyttjande av stationen inom ramarna för våra ordinarie skolbiljetter. Det finns en upplevelse av att resorna för skolungdomar försvåras när Båstad station numera inte är möjlig att nyttja inom ramarna för en biljett som gäller i Halland/Laholm. Geografiskt är Skummeslövsstrand nästintill sammanhängande med Båstad. En överenskommelse för Båstad station som gör stationen möjligt att nyttja för båda län skulle underlätta anordnande av resor för våra ungdomar som ska till och från sina studier i gymnasiet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Information, samverkan och beteendeförändring

Kommunen betonar vikten av att de föreslagna marknads- och informationsinsatserna konkretiseras, om än inte direkt i detta program så i andra sammanhang. För att insatserna ska få verklig effekt behöver metoder och ansvarsfördelning mellan regionen, kommunerna och Hallandstrafiken tydliggöras. Kommunerna kan bidra med kompetens och nätverk för att nå barn, unga och grupper som är särskilt beroende av kollektivtrafiken. En tydlig samverkan är avgörande för att skapa långsiktiga beteendeförändringar mot mer hållbara resvanor.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Avsaknad av beredskapsperspektiv

En aspekt som saknas i det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet är ett tydligt beredskapsperspektiv. I dagens läge, där frågor om krisberedskap och robusta samhällsfunktioner blivit allt mer närvarande, hade det varit värdefullt om programmet resonerade kring kollektivtrafikens roll i ett beredskapssammanhang, och hur detta förhåller sig till kommunerna. Kollektivtrafiken är en samhällskritisk funktion som måste kunna upprätthållas även vid störningar, kriser eller extraordinära händelser.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Ja

Varbergs kommun

Kommunens huvudsakliga inriktning vid bebyggelseutveckling är att om möjligt bygga i anslutning till kollektivtrafik. Men det är viktigt att tillgodose en effektiv kollektivtrafikförsörjning så att inte framtida satsningar fixeras helt kring de starkaste stråken och knutpunkterna. Det är därför viktigt att kommunen och Hallandstrafiken fortsätter utveckla dialogen om lämpligt befolkningsunderlag längs kollektivtrafikstråk, för att kunna identifiera vad som krävs för att öka turtätheten på en befintlig linje, förlänga en linje eller skapa en helt ny linje. Ett sådant samarbete ger en värdefull input till kommunens planarbete.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Varbergs kommun ställer sig i princip bakom inriktning på trafik i stråk. Kommunen skulle emellertid vilja se ambitionsökning i helgtrafiken och trafik under en större del av trafikdygnet. Detta inte minst för de invånare i kommunen som arbetar olika typer av skiftarbete. Detta blir emellertid problematiskt i ett starkt stråk där trafiken är en kombination av busstrafik och tågtrafik som är fallet Stråket Varberg-Veddige-Borås. Genom att räkna samma alla avgångar med buss och tåg finns en god trafikering i stråket. Problemet är att stora delar av de boende i stråket är hänvisade till buss för sina kollektivtrafikresor då avståndet till järnvägsstationerna är för långt. Enbart busstrafiken ger en svag kollektivtrafik som har svårt att vara ett attraktivt alternativ. Varbergs kommun efterlyser lösningar för hur kollektivtrafiken kan utvecklas i starka kombinerade stråk även för alla boende i stråket. Samma lösningar kommer att behövas till den parallella busstrafiken i det norrgående stråket mot Bua och Värö när Värö station etableras. Även här kommer bussarna vara den viktigaste kollektivtrafiklösningen för många av våra invånare som bor i det stråket.

Region Hallands kommentar: Programmet beskriver Region Hallands inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken utmed Viskadalsbanan planeras att utvecklas på kort sikt fram till 2035 och på lång sikt mellan 2035 och 2050. Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Varberg och Borås. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra.

Åtgärd: Nej

Utanför de starka stråken är idag kollektivtrafiken relativt svag. Ett ganska lågt resande ger få turer och en mindre attraktiv service. Detta beror till stor del på att de flesta busslinjerna utgår från bussterminalen i Varberg och har ganska långa sträckor att köra. Ett sätt som kommunen ser som en lösning på detta är att arbeta med bytespunkter och att resenärer utanför de starka stråken kan byta från matartrafik till den mer frekventa trafiken i de starka stråken. Sådana bytespunkter finns med i så väl trafikförsörjningsprogrammet som regional fysisk plan och Varbergs förslag till

ny översiktsplan. Ett system med bytespunkter och kortare matarlinjer, där även nya kollektivtrafikformer som till exempel så kallad on demand-trafik skulle kunna ge en mer frekvent och därmed mer attraktiv service för boende utanför de starka stråken. I dialoger med boende har de ofta lyft fram att de gärna har ett byte under resan om det skulle ge fler avgångar i kollektivtrafiken.

Region Hallands kommentar: 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. På dessa platser kan nya kollektivtrafikformer bli aktuella. Detta kräver samplanering mellan region och kommun.

Åtgärd: Nej

Hela resan-perspektivet

Det är viktigt att titta på resenärers resa från dörr till dörr för att identifiera de flaskhalsar som gör att resande med kollektivtrafiken väljs bort. Hela resan perspektivet framhålls som viktigt i trafikförsörjningsprogrammet, men det saknas förslag på innovativa lösningar. Utöver fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar och cykelparkering i anslutning till hållplatser kan utbyggnad av exempelvis "mobilitetshubbar" vara ett sätt att bidra till hela resan-perspektivet. Trafikförsörjningsprogrammet bör fördjupa avsnittet om hela resan för att öka kunskapen om hur vi tillsammans kan arbeta med frågan.

Region Hallands kommentar: För att säkerställa hela resan- perspektivet i planeringen krävs samplanering mellan olika aktörer och ansvarsområden. Inom ramen för programmet finns det möjlighet att titta på olika innovativa lösningar inom ramen för projekt. För att fortsätta utveckla hela resan- perspektivet utvecklas texten i programmet.

Åtgärd: Ja

Interregional trafik

Järnvägen och tågresorna är en ryggrad för kollektivtrafiken i Halland. Detta gäller inte minst Öresundstågssystemet och tvärbanor som Viskadalsbanan. Men programmet pekar också ut interregional trafik som inte primärt är Region Hallands ansvar. Med ny infrastruktur som till exempel Fehmarn Bält kommer också leda till ett större utbud av interregional trafik genom Halland med nya målpunkter bortom Köpenhamn. Varbergs kommun ser ett behov av att göra den kommersiella interregionala trafik mer tillgänglig för länets invånare än den är i dagsläget då de flesta uppehåll enbart görs i Halmstad. Varbergs kommun vill se möjligheter att tillsammans med Region Halland arbeta för en tillgång till den interregionala trafiken. Detta kan ske genom att arbeta för ytterligare uppehåll i Halland för den

trafiken. Men det kan även röra sig om utvecklade förbindelser till stationer, i dagsläget Halmstad, med interregional trafik söderut. Detta särskilt med fokus på bra bytesmöjligheter mellan regional trafik och interregional trafik.

Region Hallands kommentar: Interregionala resor ska tillgodose funktionen färresor, 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. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.

Åtgärd: Nej

Äldres resande

Varbergs kommun efterlyser också mer åtgärder för att möta den kraftigt växande gruppen äldres behov av resor. Antalet kommer under närmaste åren öka kraftigt i Varberg och resten av Halland. Detta kommer att kräva nytänkande kring hur resande ska lösas för den gruppen. Här behöver Region Halland och de halländska kommunerna tillsammans hitta lösningar som är samhällsekonomiskt fungerande. Det behövs nya former av kollektivtrafik, som till exempel olika typer av on demand-trafik, för att möta ett allt större behov.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar bedömningen att framtidens resande kräver nya trafiklösningar som utgår från vad som är mest ändamålsenligt för både samhälle och resenär. Då samma organisation hanterar såväl den allmänna kollektivtrafiken som den anpassade kollektivtrafiken finns goda förutsättningar för en samordnad utveckling. Färdtjänsten, som utförs på uppdrag av de halländska kommunerna, utgör en särskild del av den anpassade trafiken och bedrivs i form av anropsstyrd trafik. Denna behöver vidareutvecklas för att på ett hållbart sätt möta framtida behov.

Åtgärd: Nej

Skolresor

Skolskjutsens planering behöver i högre grad kunna anpassas efter skolornas behov för att säkerställa kvalitet och rimliga villkor i undervisningen. Samtidigt får det inte vara kostnadsdrivande för region eller kommun. Tillgång till tillförlitliga och tillgängliga resmöjligheter är avgörande för elever i gymnasieskola och anpassad gymnasieskola, liksom för deltagare i yrkesutbildningar, arbetsmarknadsåtgärder och integrationsinsatser. Programmet betonar vikten av enkelhet, trygghet och tillgänglighet samt möjligheten att nyttja restiden för arbete och studier. Dessa aspekter ses som särskilt viktiga för att kollektivtrafiken ska stödja ungas och vuxnas utbildningsvägar, samt underlätta deltagande i arbetsmarknadsinsatser. För elever i den anpassade gymnasieskolan och för personer med funktionsvariationer eller

andra särskilda behov behöver tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken fortsätta att utvecklas.

Vidare betonas i programmet förbättrad folkhälsa samt förbättrad jämställdhet och tillgänglighet för sårbara grupper. Dessa mål är centrala även ur ett utbildnings- och arbetsmarknadsperspektiv, där kollektivtrafiken bidrar till ökad delaktighet, social hållbarhet och jämlika möjligheter.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Fritidsresor

Programmet betonar att kollektivtrafiken kan skapa jämlik tillgång till kultur, natur, idrott och fritidsaktiviteter. Detta är relevant för Varbergs kultur- och fritidsverksamheter, eftersom utbyggnad av kollektivtrafikstråk och bytespunkter gör det enklare för invånare att nå idrottsanläggningar, kulturhus, ungdomsgårdar, bibliotek, badplatser och evenemang.

Samtidigt fokuserar programmet i första hand på resor för arbete och studier samt vardagsresande. Det hade varit önskvärt om programmet också hade lyft kollektivtrafikresor till kultur- och fritidsaktiviteter. I förslaget nämns detta endast övergripande som en del av samhällsnyttor och utan konkreta åtgärder för att stärka tillgängligheten till exempelvis kultur- och fritidsdestinationer.

Region Hallands kommentar: Med arbets- och studieresor samt annat vardagsresande avses miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga servicepunkter. Programmets strategier täcker således även in ett fokus på de resor som sker på fritiden.

Åtgärd: Nej

Utvecklingen av bytespunkter och stationer kopplas främst till bostads- och arbetsmarknadsutveckling. Ingen direkt koppling görs till kulturmiljöer, idrottsanläggningar eller evenemangsplatser, trots att dessa ofta är tydliga målpunkter.

Region Hallands kommentar: I programmets kapitel två nämns bland annat: ”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.” Programmets fokus på resor för arbete och studier samt annat vardagsresande genomsyrar också arbetet med att utveckla bytespunkter och stationer som ofta utgör nav i tätorter där evenemang, idrottsanläggningar med mera finns.

Åtgärd: Nej

Avslutningsvis vill Varbergs kommun göra medskicket att priset på kollektivtrafikresan är en mycket viktig faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. Därför behövs kontinuerliga översyner göras om hur prissättningen för olika resor och olika grupper kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv och jämlik.

Regionen behöver ta ansvar för en attraktiv kollektivtrafik utan behov av kommunala tillköp.

Region Hallands kommentar: Hallandstrafikens prissättning baseras på att skattebetalarna finansierar knappt halva kostnaden för resan medan resenären själv betalar den dryga andra halvan via biljettpriset (kostnadstäckningsgrad). Det är andelen skattemedel i verksamheten i kombination med utbudet över tid som avgör vilka biljettpriser som kunden möts av.

Vad gäller kommunala tillköp har kommunerna enligt lagen om kollektivtrafik (2010:1065) rätt att ingå avtal med regionen om kostnadsansvar för regional kollektivtrafik som är av högre kvalitet eller billigare för resenärerna än vad regionen tillhandahåller. Nya riktlinjerna för tillköp utgår från gällande lagstiftning, vilken ger kommunerna möjlighet att erbjuda invånarna billigare biljetter än vad Hallandstrafiken erbjuder. ’

Åtgärd: Nej

Kommuner och kommunalförbund i angränsande län

Göteborgs stad

Stadsbyggnadsförvaltningen svarar för Göteborgs Stad. Genom detta tjänstemannayttrande anses remissen besvarad.

Det har genomförts flera utredningar (däribland Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 158) som har identifierat stora utmaningar och behov av att säkerställa möjligheterna till en mer kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket längs väg 158 mellan Göteborg och Kungsbacka. De havsnära områdena är attraktiva och det både pågår och planeras omfattande exploateringar, vilket medför ökat resandebehov. Samtidigt har Göteborgs Stad mål om att minska vägtrafikarbetet med 25 procent från 2019 till 2030, för att detta ska vara möjligt behöver inpendlingen med bil minska. Göteborgs Stad vill betona vikten av att gemensamt verka för och bidra till en mer hållbar pendling, i närtid och på sikt.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

I remissen har delmålet att marknadsandelen för kollektivtrafiken ska vara 30 % har flyttats till 2050, jämfört med 2030 i nuvarande trafikförsörjningsprogram.

Göteborgs Stad saknar en motivering till varför ambitionsnivån till 2030 har sänkts och en konsekvensbedömning av denna ändring medför.

Region Hallands kommentar: Det justerade marknadsandelsmålet om 30% 2050 innebär en fördubbling från nuvarande marknadsandel på 15%. Region Halland anser fortsatt att detta är en hög ambitionsnivå. Målet har förskjutits i tid mot bakgrund av förändrade yttre faktorer jämfört med den målsättning som beslutades i samband med att gällande trafikförsörjningsprogram godkändes år 2022. Sådana faktorer utgörs bland annat av förändrade resvanor på grund av pandemin, ökat distansarbete för vissa grupper och infrastruktursatsningar vars färdigställande förskjutits i tid. Region Halland har därför sett ett behov av att revidera målsättningen och införa etappmål. Naturligt blir då att målsättningen för 2030 sänks.

Åtgärd: Nej

Marks kommun

Programmet nämner kort behovet av att utveckla resandet över länsgränser och att detta bör underlättas. Marks kommun vill betona vikten av detta, eftersom administrativa gränser saknar betydelse för resenärerna oavsett om de reser med tåg eller buss. Kommunen anser därför att regionerna tillsammans med sina utförare bör samverka bättre och att detta bör läggas än mer fokus på i trafikförsörjningsprogrammet.

Region Hallands kommentar: En kontinuerlig dialog finns mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen i regionöverskridande frågor.

Åtgärd: Nej

Resandet över länsgränser försvåras dessutom av högre priser när dessa passeras. Exempelvis kostar en resa mellan Horred och Veddige, som är cirka en och en halv mil och tar omkring 15 minuter på väg och 11 minuter på järnväg, 67 kronor för en vuxen. Denna kostnadsnivå stimulerar inte till ökat kollektivt resande. Marks kommun vill därför framhålla att priset för kollektivtrafik inte bör vara högre enbart på grund av att en länsgräns passeras.

Region Hallands kommentar: Hela kollektivtrafiksverige prissätter idag resor genom någon form av gränser (zoner), där kunder som passerar en gräns når upp till en ny kostnadsnivå. Om en kort resa sker över en sådan gräns (mellan två zoner) kan ibland priset uppfattas som högt. Vid passage över regiongräns kan denna

kostnad i vissa fall uppfattas som ännu högre eftersom två olika regioners taxor adderas. För att mildra kostnaden vid passage över regiongräns har Hallandstrafiken ingått avtal med Skåne, Blekinge, Jönköping, Kronoberg och Kalmar om ett så kallat gränsavdrag, ett avdrag på biljettpriset som görs vid resa över regiongränsen.

Idag tillämpas inga gränsavdrag på enkelbiljetter mellan Västra Götalandsregionen och Hallandstrafiken. Gränsavdrag skulle behöva göras hos Västtrafik för att uppnå samma effekt som vid länsgräns vid resa till de län som omfattas av Sydtaxan. Västtrafik har dock ingen ambition om att införa gränsavdrag på enkelbiljetter då deras prissättning för enkelbiljetter är helt linjär och inte innehåller ett startpris.

Åtgärd: Nej

Kommunen vill även understryka att Viskadalsbanan utgör ett viktigt kollektivtrafikstråk och har en central funktion för arbetsmarknadsregionen. Vidare bör busstrafiken mellan Varbergs kommun och Marks kommun förbättras eller utvecklas för att stärka möjligheterna till kollektivt resande i gränsområdet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Mölndals stad

Mölndals stad tackar för möjligheten att yttra sig om remissversionen av region Hallands trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Mölndal anser programmet vara välarbetat och att målen är grundade i fakta. Det är positivt att många delar rimmar med trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen och vi kan samarbeta i frågorna som berör kommunöverskridande planering.

Mölndals stad ställer sig även bakom yttrandet som Göteborgsregionens kommunförbund framfört.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. Åtgärd: Nej

Gislaveds kommun

Gislaveds kommun ser positivt på de mer långsiktiga målbilderna som beskrivs för tågtrafik på HNJ-banan. Kommunen vill särskilt betona vikten av att Region Hallands län tillsammans med Region Jönköpings län och berörda kommuner gemensamt driver frågan tillsammans med Trafikverket om att förbättra järnvägen, med syfte att på sikt möjliggöra för timestrafik där både Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik spelar centrala roller. Hur förbättringar av järnvägsanläggningen som sådan hanteras är inte en direkt fråga för

trafikförsörjningsprogrammet. Det sätter dock en tydlig inriktning och målbild för trafikeringen, som i sin tur påverkar framtida satsningar på transportinfrastrukturen. Gislaved kommun vill poängtera vikten av relationen mellan trafikförsörjningsprogrammet och de planer där satsningar på fysisk transportinfrastruktur beslutas. Detta är fallet för förslaget till denna remiss, och framtida trafikförsörjningsprogram.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar synpunkten om vikten att minska restiderna på HNJ-banan i samverkan med Region Jönköpings län och Trafikverket. Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo/Jönköping. I övrigt noteras synpunkterna.

Åtgärd: Nej

Längs sträckan Halmstad - Värnamo är det två stationer som berörs i Gislaveds kommun, Smålandsstenar och Reftele. Utökad tågtrafik längs HNJ-banan skulle bidra positivt till dessa orters utveckling, och i förlängningen hela kommunen och det större stråket utmed riksväg 26 och HNJ-banan. Detta genom att möjliggöra för en förstorad arbetsmarknadsregion och utökad kompetensförförjning samt genom att underlätta för arbets- och skolpendling. Gislaveds kommun samarbetar idag med flera kommuner, och regioner, längs sträckan i fråga.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Gislaveds kommun vill likt i yttrandet på samrådsförslaget av regional fysisk plan för Hallands även lyfta vikten av en kollektivtrafikkoppling mellan Smålandsstenar och Ullared, och i förlängningen Falkenberg samt Varberg.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Markaryds kommun

Markaryds kommun ser positivt på att Markarydsbanan lyfts fram som ett strategiskt stråk för framtida kollektivtrafikutveckling. Den planerade tågtrafiken mellan Halmstad och Hässleholm, med uppehåll i Veinge, Knäred, Markaryd, Vittsjö och Bjärnum skapar nya möjligheter för invånare i södra Halland och angränsande delar av Kronoberg att nå större arbetsmarknader och utbildningsorter. Kommunen stödjer ambitionen att starta tågtrafik på banan från december 2027 och är mycket positiv till att trafiken på Markarydsbanan i sin helhet nu kan påbörjas eftergemensamma åtagande från Region Halland, Laholms kommun och Trafikverket.

Markaryds kommun betonar vikten av att kollektivtrafikplaneringen sker i nära samverkan med angränsande regioner, särskilt Region Kronoberg och Region Skåne. Ett välfungerande kollektivtrafiksystem över länsgränserna är avgörande för

att möjliggöra arbetspendling, tillgång till service och utbildning samt för att minska bilberoendet.

Kommunen stödjer programmets mål om tillgänglighetsanpassning av hållplatser och fordon, samt ambitionen att kollektivtrafiken ska vara fossilfri. Dessa mål är viktiga för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för alla invånare, inklusive äldre och personer med funktionsnedsättning

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Båstad kommun

Båstads kommun instämmer i att Västkuststråket är av mycket stor betydelse för att tillgodose transportbehoven längs västkusten. Kapacitet och framkomlighet i stråket är avgörande för den fortsatta utvecklingen av städer och samhällen och för integrering av arbetsmarknadsregionerna och tillgången till högre utbildning. Vi instämmer i Region Hallands skrivning att påbörjade infrastrukturprojekt längs Västkustbanan, däribland dubbelspår Helsingborg-Maria behöver färdigställas.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

För oss är det även av vikt att det som Region Halland identifierar som ett starkt stråk mellan Båstad och Skummeslövsstrand/Mellbystrand utvecklas för att möta resbehoven hos en växande befolkning bägge sidor om region- och kommungränsen. Det är därför positivt att Region Halland inkluderar ”förenklat resande över länsgränser” som en princip för trafikutveckling. Båstads kommun fortsätter att planlägga och utveckla mark norr om Båstads station, vilket tillsammans med bostadsutvecklingen i Allarp och Skummeslövsstrand gör att bebyggelsen alltmer växer ihop. Östra Karup har utvecklats med nya bostäder och förväntas fortsätta utvecklas och öka i invånarantal, med en stor andel barn och unga. Vi ser potential för ökat kollektivtrafikresande över gränsen vilket kan understödjas av en mer sömlös och tillgänglig kollektivtrafik mellan kommunerna. Hade regionbusstrafiken trafikerat mellan och inom bostadsområden och målpunkter på respektive sida gränsen, är vår uppfattning att fler resor hade kunnat ske med kollektivtrafik. Vi menar också att det är viktigt att biljetterna utformas så att det är attraktivt och enkelt att välja kollektivtrafiken vid en resa över gränsen.

Region Hallands kommentar: En av principerna för trafikutvecklingen är snabba restider vilket är viktigt att ta i beaktning vid eventuell justering och förlängning av busslinjer. I övrigt noteras synpunkterna.

Åtgärd: Nej

Utöver utvecklade regionbusskopplingar ser vi också att den persontågstrafik som idag trafikerar Helsingborg-Halmstad i form av Pågatåg, bör fortsätta finnas kvar

och utvecklas. Vi noterar att detta Pågatåg benämns lokaltåg i remisshandlingen, medan Pågatåg Halmstad-Hässleholm benämns regiontåg. Varför dessa benämns med olika begrepp är oklart, snarast borde även Halmstad-Helsingborg vara ett regiontåg. Båstads kommun menar att tillgängligheten till bland annat arbete och studier gynnas av att Pågatågen kompletterar Öresundstågen i relationen mellan tillväxtmotorerna Helsingborg och Halmstad. Pågatågen ger fler möjlighet att resa hållbart och gör att pendlare från de mindre mellanliggande stationerna ges goda förbindelser till större orter och målpunkter. Efter ombyggnationen av Halmstad C och när vändspåret vid Båstads station tagits i trafik, bör Pågatågstrafik rimligen vara möjlig att återuppta mellan tillväxtmotorerna.

Region Hallands kommentar: Principen om parallella tågssystem utgår från fyra kategorier av trafik: snabbtåg, storregiontåg, regiontåg och lokaltåg. För att tydliggöra dessa kategorier ges kortfattade beskrivningar i programmet. Samtidigt finns en förståelse för att viss otydlighet kan förekomma, exempelvis vad gäller skillnaderna mellan Pågatågstrafik på sträckorna Halmstad-Helsingborg respektive Halmstad-Hässleholm. Kategoriseringen av inlandsjärnvägarna som regiontåg grundar sig i programmets ambition att minska restiderna mellan tillväxtmotorer, där tågtrafiken betraktas som ett strategiskt verktyg för att öka tillgängligheten och knyta samman Halland med dess omvärld.

Programmet beskriver ett framtida scenario om att förlänga Pågatågstrafiken mellan Helsingborg och Båstad norrut. Denna framtida trafikering syftar till att möta nya resbehov.

Åtgärd: Nej

Öresundståg föreslås få en tätare trafik i takt med att infrastrukturen så tillåter och det finns ett ökat resbehov. Båstads kommun ser mycket positivt på Öresundståg i halvtimmestrafik i bägge riktningar under rusningstid från 2028 och ambitionen att detta på sikt ska gälla hela trafikdygnet. Det är viktigt att investeringar i järnvägsinfrastrukturen tas tillvara genom utökad tågtrafik.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Det är positivt att Region Halland avser starta persontågstrafik längs Markarydsbanan mellan Halmstad-Hässleholm. Detta skulle ge Båstads kommun förbättrade möjligheter för transporter österut och bättre koppling till nordöstra Skåne.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Värnamo kommun

Värnamo kommun i sina remissyttranden över Trafikförsörjningsprogram och Regional transportplan för region Jönköpings län samt i sitt yttrande över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen poängterat vikten av järnvägsförbindelsen mellan Nässjö/Jönköping-Värnamo till Halmstad. Värnamo kommun anser att järnvägssträckan Halmstad-Nässjö (HNJ) är strategiskt viktig då den knyter ihop region Jönköping med hamnen i Halmstad. HNJ är också viktig för persontrafik då den ger möjlighet till arbets- och fritidsresor samt resor till och från högskolan i Halmstad.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Det investeringsprojekt som är pågående med elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på järnvägssträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö behöver få en fortsättning på sträckan Värnamo-Halmstad. Det är därför bra att region Halland har som målsättning att på sikt reducera restiden till 90 minuter på sträckan Halmstad-Värnamo. För att nå detta är det viktigt att även Region Halland lyfter behovet av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på sträckan Halmstad-Värnamo i den regionala infrastrukturplanen för Halland och lyfter behovet i det förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen som nu är ute på remiss.

Region Hallands kommentar: Det finns i nuläget inga underlag som pekar på att det finns behov av satsningar på kapacitetshöjande åtgärder på HNJ-banan. Det finns andra banor som har en högre prioritet i den regionala infrastrukturplanen och som Region Halland prioriterar högre i inspel till den nationella infrastrukturplanen. Dessa prioriteringar görs efter en samlad behovsbild. Dock finns det fortsatt behov av att samverka kring stråket utifrån befolkningsutveckling, näringsliv och förändrat resmönster.

Åtgärd: Nej

Göteborgsregionen

Ett av delmålen är att marknadsandelen för kollektivtrafiken ska vara 30 % år 2050, vilket är mer än en fördubbling från dagens resande. GR noterar att samma mål finns i nuvarande Trafikförsörjningsprogram men med målar 2030. Det innebär att målet har förskjutits på framtiden. I remissversionen är etappmålet till 2030 att marknadsandelen ska vara 20 %. GR saknar en motivering till hur det kommer sig att målet flyttats fram och att ambitionsnivån till 2030 har sänkts.

Region Hallands kommentar: Det justerade marknadsandelsmålet om 30% 2050 innebär precis som påpekas i yttrandet en fördubbling från nuvarande marknadsandel på 15%. Region Halland anser fortsatt att detta är en hög ambitionsnivå. Målet har förskjutits i tid mot bakgrund av förändrade yttre faktorer

jämfört med den målsättning som beslutades i samband med att gällande trafikförsörjningsprogram godkändes år 2022. Sådana faktorer utgörs bland annat av förändrade resvanor på grund av pandemin, ökat distansarbete för vissa grupper och infrastruktursatsningar vars färdigställande förskjutits i tid. Region Halland har därför sett ett behov av att revidera målsättningen och införa etappmål. Naturligt blir då att målsättningen för 2030 sänks.

Åtgärd: Nej

Väg 158 är ett viktigt pendlingsstråk mellan Kungsbacka och Göteborg, och där finns en stor utvecklingspotential och resandepotential med kollektivtrafik. GR vill påpeka att det behövs satsningar i stråket för att ökamöjligheten till hållbart resande. Det är viktigt för att möjliggöra en utveckling i samhällena som kopplar an till 158an och inte begränsa kommunernas utveckling. GR anser att det behöver kraftsamlas där behoven och potentialen till ökad resande är som störst och det blir tydligt i programmet att stråket Kungsbacka – Göteborg har stora behov men också stor potential.

Region Hallands kommentar: 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

Åtgärd: Nej

Remissversionen är mycket omfattande och mycket finns beskrivet i text. Programmet hade kunnat förtydliga en del av det som står i text med kartor och tabeller för att lättare kunna få en överblick av resandeutveckling, befolkningsutveckling och kollektivtrafikstråk samt hur detta kopplar an till mål och åtgärder.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Det vore även bra att förtydliga vilka roller och ansvar som finns då kollektivtrafiken i Region Halland drivs av både Hallandstrafiken och Västtrafik och hur samverkan sker mellan Västra Götalandsregionen och Region Halland. De norra delarna av Halland är integrerade i Göteborgs arbetsmarknadsregion och speglar invånares resmönster. GR vill poängtera vikten av att Region Halland, Västra Götalandsregionen och GR har en nära samverkan kopplat till infrastruktur, bebyggelse och kollektivtrafikplanering.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Boråsregionen

Det är förståeligt att en stor del av Region Hallands fokus inom kollektivtrafiken ligger på Västkuststråket, som utgör ryggraden i länets infrastruktur för regionalt resande. Stråket är en central del av korridoren Oslo-Göteborg-Köpenhamn och har starkt kollektivtrafikunderlag. Samtidigt är det glädjande att Region Halland i trafikförsörjningsprogrammet uppmärksammar och planerar för utveckling av stråk inåt landet, där det finns betydande potential. Bland satsningar som lyfts i programmet välkomnar Boråsregionen den som fokuserar på att göra Viskadalsbanan mer attraktiv, för att långsiktigt stärka och integrera arbetsmarknaderna mellan regionerna. Att samverka över kommun- och regiongränser har Boråsregionen stor erfarenhet av, både vad gäller kollektivtrafik, transportinfrastruktur och samhällsutveckling. Förbundet ser gärna ökad samverkan med Region Halland och dess kommuner för att stärka samhällsutvecklingen och det hållbara resandet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Trafikering Viskadalsbanan

Viskadalsbanan är en central länk mellan Sjuhärad och Region Halland och spelar en avgörande roll för arbets- och studiependling samt regional tillväxt. Förbundet ställer sig positiva till förslaget i programmet om att långsiktigt reducera restiden mellan Borås och Varberg till 50 minuter. Under de senaste åren har betydande investeringar genomförts för att förbättra standarden på järnvägsbanan, vilket resulterat i en järnväg av mycket hög kvalitet. Samtidigt är det viktigt att fortsatt samverka kring ytterligare investeringar i stråket, särskilt i syfte att möjliggöra högre hastigheter och långsiktigt nå den reducerade restiden på 50 minuter. Stängning av plankorsningar och trädsäkring av banan är viktiga aspekter som skulle höja hastigheten, minska sårbarheten och öka driftsäkerheten. Förbundet ser även positivt på Region Hallands inriktning mot 2050 att utveckla trafikeringen med avgångar varje timma i båda riktningar Borås-Varberg.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Förenklat resande över länsgränser

Boråsregionen har i sitt senaste yttrande till Västra Götalandsregionens förslag till trafikförsörjningsprogram betonat vikten av att underlätta resandet över länsgränser. För flera av Sjuhärads kommuner är arbetsmarknads- och utbildningsutbytet i gränsregionerna betydande, inte minst gentemot Halland. Utöver pendling för arbete och studier innebär Halland också en attraktiv besöks- och rekreationsregion, vilket genererar ett fritidsresande från Sjuhärad. Samtidigt är goda kommunikationer

i motsatt riktning viktiga för hallänningar som pendlar till arbete, studier och upplevelser i Sjuhärad.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Boråsregionen vill särskilt uppmärksamma bytesmöjligheterna mellan Västtrafik och Hallandstrafiken längs väg 154. För att underlätta pendlingen från Svenljunga mot Halland kan bytessamordningen utvecklas. Antingen genom stärkt tidtabellsamordning vid hållplatsen Älvsered, eller att bussarna i stället har gemensam bytespunkt i Ullared, där ett större utbud av vidarependling finns.

Region Hallands kommentar: Hallandstrafiken och Västtrafik ser kontinuerligt över väntetiderna för bussbyten i Älvsered. Dock ska här nämnas att berörda linjer även styrs av flera andra resbehov, då främst för resor till Borås respektive Falkenberg. Busslinjen mellan Ullared och Älvsered är anpassade för byten i Ullared för fortsatta resor till exempelvis Falkenberg. Den sistnämnda linjen till Falkenberg har i sin tur flera resbehov att tillgodose, såsom öppettider på Gekås, byten till tåg vid järnvägsstationen, gymnasieskolans start- respektive sluttider, samt bussbyten för vidare resa i centrala Falkenberg.

Åtgärd: Nej

Som ett led i att underlätta för invånare i gränsområden ser förbundet gärna ett möjliggörande av resande med anpassad kollektivtrafik över kommun- och länsgränserna. Boråsregionen driver frågan om att göra Närtrafiken inom Västra Götaland mer flexibel och inte strikt förhålla sig till resande inom kommungräns. Med möjliggörande om att nå närmaste Närtrafikhållplats/servicepunkt i angränsande kommun eller att målpunktsresandet med Närtrafik blir avståndsbaserat.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Trafikförsörjningsprogrammet 2026-2029 och Regional fysisk plan Halland 2050 Under våren 2025 yttrade sig förbundet kring Region Hallands remissversion Regional fysisk plan Halland 2050. I följande plan finns många beröringspunkter till trafikförsörjning och kollektivtrafik, vilket innebär att det förekommer liknande svar mellan dessa två yttranden. Synergien mellan Regional fysisk plan Halland 2050 och Trafikförsörjningsprogrammet 2026-2030 är också något som Region Halland själva understryker och aktivt integrerar, vilket förbundet ser som positivt. Boråsregionen vill, i linje med tidigare yttrande till Regional fysisk plan Halland 2050, understryka stöd till inriktningen mot utveckling genom förtätning kring stationer och hållplatser, det vill säga kollektivtrafikorienterad bebyggelse (KOB). En sådan utveckling stärker förutsättningarna för ett hållbart resande och bidrar till att

säkerställa ett stabilt resandeunderlag.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Grannregioner

Region Jönköpings län

Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland, med tydliga mål om ökad tillgänglighet, hållbarhet och regional sammanhållning. De strategiska principerna och metoden för trafikutveckling ger förutsägbarhet gällande regionen och Hallandstrafikens agerande framåt vilket skapar goda förutsättningar för samverkan mellan regionerna och de regionala kollektivtrafiksmyndigheterna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Region Jönköpings län delar bilden av att kollektivtrafikens utveckling mellan Halland och Jönköpings län bidrar till att minska bilberoendet, ökar arbetspendlingens räckvidd och främjar regional tillväxt. De föreslagna satsningarna på trafikering och utpekade behoven gällande infrastrukturen för öst– västliga stråk stärker tillgängligheten i södra Sverige och bidrar till en mer integrerad och hållbar arbetsmarknadsregion mellan länen.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Region Jönköpings län ställer sig mycket positiv till de föreslagna satsningarna på interregionala förbindelser mellan länen, riksväg 26 och särskilt HNJ-banan. Regionen ser HNJ-banan som en strategisk länk mellan Halland, Kronoberg och Jönköpings län. Region Jönköpings län ser likt Region Halland behov av satsningar på infrastrukturen och långsiktigt beslut som stärker förutsättningarna för regional och interregional trafikering på HNJ banan. Regionen är positiv till målsättningen om restider på 90 minuter respektive 140 minuter för Halmstad- Värnamo respektive Halmstad-Jönköping och utökad turtäthet till avgång varannan timme. Satsningarna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjliggör hållbar pendling och utökade arbetsmarknadsregioner i stråket. Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i stråket.

Region Hallands kommentar: Det finns i nuläget inga underlag som pekar på att det finns behov av satsningar på kapacitetshöjande åtgärder på HNJ-banan. Det finns andra banor som har en högre prioritet i den regionala infrastrukturplanen och som Region Halland prioriterar högre i inspel till den nationella infrastrukturplanen. Dessa prioriteringar görs efter en samlad behovsbild. Dock finns det fortsatt behov

av att samverka kring stråket utifrån befolkningsutveckling, näringsliv och förändrat resmönster.

Åtgärd: Nej.

Region Kronoberg

Ur Region Kronobergs perspektiv är det framför allt stråken Halmstad – Markaryd på Markarydsbanan och Halmstad -Ljungby längs väg 25 som är viktiga i relation till kollektivtrafiken i Region Halland. Region Kronoberg vill med anledning av detta särskilt kommentera följande i förslaget till trafikförsörjningsprogram.

”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 i och ut från Halland.”

Region Kronoberg ser positivt på denna formulering. Halmstad är en viktig målpunkt för resor från Ljungby och andra orter i Ljungby kommun, och viss pendling går även från Halmstad kommun till Ljungby. Det handlar om resor till arbete, utbildning och för olika fritidsändamål. Halmstad är även en viktig åtkomstpunkt till järnvägen för resor vidare i västra Sverige. Av dessa skäl är god kollektivtrafikförsörjning i stråket Ljungby-Halmstad viktigt för speciellt de västra delarna av Kronoberg.

- För att klargöra stråkets betydelse är det önskvärt att det i kartor och beskrivningar av stråket Halmstad-Simlångsdalen framgår att det i förlängningen fortsätter mot Ljungby och vidare mot Växjö.

Region Hallands kommentar: Kollektivtrafikstråken som pekas ut och beskrivs i programmets kapitel 5 kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. I stråken erbjuds en högre lägstanivå av kollektivtrafikutbud jämförd med andra reserelationer. Detta baseras på faktorer så som befolkningsunderlag, resbehov och efterfrågan. Att förlänga stråket Halmstad-Simlångsdalen över länsgräns är inte aktuellt då det inte är en tillräckligt stark reserelation för att klassas som ett kollektivtrafikstråk. Dock är det viktigt att säkerställa att där finns ett kollektivtrafikutbud som trafikerar hela sträckan vilket ska tydliggöras i stråkkartan.

Åtgärd: Ja

”För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare.”

- Region Kronoberg ser potential att öka det kollektiva resandet i stråket, men för att öka attraktiviteten behöver restiderna minskas. Kortare restider kan

bli verklighet genom en kombination av infrastrukturåtgärder på väg 25 samt optimering av tidtabeller och linjeläggning avseende busstrafiken. Det är i sammanhanget även angeläget att regionerna samarbetar kring tidtabeller så att bytestider mellan tåg och buss kan hållas på en rimlig nivå.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras **Åtgärd:** Nej

”Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.”

Det är bra att denna formulering tydligt finns med kopplat till ett delmål i förslaget, då framkomlighet påverkar restider på ett avgörande sätt inte minst i Halmstad.

- Region Kronoberg anser emellertid att detta är lika viktigt när regiontrafiken ska optimeras och ser därför gärna att följande mening – som redan finns med i programmet, men på lite undanskymd plats – lyfts fram vid sidan av prioriteringen av stadsbusstrafiken: ”Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt.”

Region Hallands Kommentar: Formuleringen i fråga kompletteras så att det framgår att det även gäller regionbusstrafiken.

Åtgärd: Ja

Region Halland har gjort en mycket väl genomarbetad beskrivning av stråken i Halland. Stråken är kategoriserade utifrån fem nivåer. Stråket Halmstad- Laholm – Markaryd -Hässleholm är bedömt som ett starkt stråk. I kap 6.5 beskrivs den Trafikering av Markarydsbanan som planeras.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Halmstad och Hässleholm.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Hässleholm.

- Trafikeringen 2028-2034 ligger emellertid inte riktigt i linje med Region Kronobergs Tågstrategiska underlag 2021-2030 där Region Kronoberg även anser att det finns behov av helgtrafik från trafikstart. I Region Hallands TFP beskrivs helgtrafik först från 2035. En tydligare beskrivning av vilken helgtrafik som avses under perioden 2028-2034 vore önskvärt.

Region Hallands kommentar: Kapitlet 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. Kapitlet har omarbetats för att tydligare beskriva nämnda inriktning och ambition.

Åtgärd: Ja

Region Halland har i kapitel 6.7 Nya tågstationer beskrivit fem kriterier som ska användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. Kriterierna beskriv på rubriknivå nedan.

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

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

Kriterie 3: Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30 procent.

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

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.

- Region Kronoberg tar inspiration av kriterierna och tycker att de är väl värda att beakta även till Region Kronobergs framtida styrdokument. Region Kronoberg uppskattar Region Hallands ambitioner och insatser för att utveckla kollektivtrafiken i linje med regionens övergripande utvecklingsstrategier. Region Kronoberg ser fram emot fortsatt samarbete och dialog kring hur vi kan samordna våra gemensamma insatser för att främja hållbart resande och en effektiv kollektivtrafik.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Barnrättsperspektiv

Det framgår inte av remissen om en prövning av barnets bästa har genomförts.

Region Hallands kommentar: Barnkonsekvensanalys utgör del av den politiska beredningsprocessen.

Åtgärd: Nej

Västra Götalandsregionen

Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under programperioden, med det övergripande målet om att kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Det finns stor samstämmighet mellan remissförslaget och Västra Götalandsregionens mål och inriktningar där kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till regional utveckling och en positiv samhällsutveckling i stort, vilket är positivt inte minst på grund av att Kungsbacka ingår i Västtrafiks trafikområde.

VGR:s trafikförsörjningsprogram har pekat ut behov av gränsöverskridande kollektivtrafikresor mellan Västra Götaland och Region Halland. Även här finns en stor överensstämmelse kring att kopplingarna över länsgräns är viktiga, inte minst på grund av att resandeutbytet är omfattande. VGR samverkar gärna kring de områden som Region Halland identifierat som delmål, i syfte att öka utbytet och lärandet gällande marknadsandel, tillgänglighetsanpassning, social inkludering, självfinansieringsgrad samt klimat och miljö.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Myndigheter

Trafikverket Region Väst

Trafikverket ser positivt på den röda tråd Region Halland skapat genom sina strategiska dokument kopplat till visionen Halland bästa livsplatsen. Vi uppskattar det goda samarbetet oss emellan och ser fram emot att fortsatt samverka och gemensamt bidra till kollektivtrafikens utveckling.

Programmet innehåller en bra karta och beskrivningar över kollektivtrafikstråken. Målen som formulerats i programmet är bra och tydliga men det är önskvärt med en nulägesbild. Kollektivtrafikens marknadsandel är tydligt beskriven men exempelvis dagens självfinansieringsgrad redovisas inte.

Region Hallands kommentar: I den årliga Kollektivtrafikplanen som tas fram av Hallandstrafiken sammanställs måluppfyllnaden.

Åtgärd: Nej

Det skulle vara intressant om trafikförsörjningsprogrammet innehöll en mer utvecklande text om vilka noder i angränsande län som Region Halland eftersträvar god tillgänglighet till med kollektivtrafik. Greater Copenhagen, String och

Regionsamverkan Sydsverige nämns men vad samarbetsorganen innebär för Region Halland kan bli tydligare.

Region Hallands kommentar: Utpekade noder i angränsande län ska ses som orter som vi eftersträvar en god tillgänglighet till utifrån det resbehov som råder i respektive kollektivtrafikstråk.

Åtgärd: Nej

Trafikverket noterar Region Hallands ambition om minskade restider, som beskrivs i kapitel 6, men vill uppmärksamma att det krävs omfattande investeringar i såväl infrastruktur som fordon och i vissa fall även indragning av tågstopp samt parallell trafikering med olika trafiksystem för att uppnå målbilden. Kartan på sid 58 (Figur 8) kan med fördel utvecklas med vad som krävs för att uppnå restiderna, likt texten i början på s. 50.

Region Hallands kommentar: Region Halland är medvetna om att det krävs omfattande investeringar i såväl infrastruktur som fordon och i vissa fall även indragning av tågstopp samt parallell trafikering med olika trafiksystem för att uppnå målbilden. Därför är det av stor vikt att utpekade infrastrukturinvesteringar genomförs utöver andra viktiga åtgärder.

Åtgärd: Nej

Region Halland lyfter behov av åtgärder på Väst kustbanan för att möta ett ökat behov av resande i framtiden. I förslag till Nationell infrastrukturplan 2026–2037 finns två nya objekt med som bidrar till att möta behovet, Halmstad C kapacitet (del 2) uppställningsspår samt Tyllered förbigångsspår. Trafikverket har i enlighet med regeringens direktiv även redovisat ytterligare namngivna investeringar som övervägts till planförslaget och som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10%. Där ingår objektet Väst kustbanan, Kungsbacka, vändspår, Kungsbacka - Hede, partiellt fyrspår. Anledningen till att objektet inte prioriterats är att det inte inryms ekonomiskt. Åtgärden i sin nuvarande utformning bedöms som ”robust olönsam” och tillsammans med andra prioriteringsfaktorer hamnar detta objekt längre ner i prioriteringslistan.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Trafikverket noterar att Region Halland justerat inriktningen avseende hastighet för Storregiontåg från 250 km/h till 200 km/h. I förslag till ny nationell infrastrukturplan 2026-2037 finns ett nytt namngivet objekt med Befintliga banor, hastighetshöjning till 250 km/h Öxnered – Lund, vars syfte är att stärka konkurrenskraften för persontransporter på järnväg genom att möjliggöra 250 km/h på befintlig bana.

Region Hallands kommentar: Region Halland stödjer inriktningen avseende höjd hastighet på delar av Väst kustbanan till 250 km/h. En sådan hastighetshöjning

möjliggör kortare restider och får inte hämmas av eventuella framtida stationsetableringar.

Åtgärd: Ja

Länsstyrelsen Halland

Specifika synpunkter

2.1 Länsstyrelsen välkomnar att programmet lyfter fördelar med kollektivtrafik, exempelvis att restiden kan nyttjas till arbete och studier (s. 10). Länsstyrelsen saknar dock resonemang kring om detta fortsatt kommer vara möjligt om antalet resenärer ökar.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

För en kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (s. 11) krävs det en tydlig långsiktighet om kollektivtrafiken skapar grunden för samhällsbyggnaden. En busslinje kan lätt dras in eller ges en annan dragning. Spårbunden kollektivtrafik kan upplevas mer permanent men kräver en större investering att få till utanför befintliga spår.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

4.2 Länsstyrelsen delar bedömningen att det är viktigt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timma (s. 24).

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Länsstyrelsen har förståelse för behovet av översyn vid lågfrekvent resande (s. 24) men vill samtidigt påtala att mätmetoderna är väldigt avgörande vid den typen av avvägningar. De bör därför redovisas. Exempelvis kan barn som reser utan biljett ge olika utslag i statistiken beroende på hur de räknas.

Region Hallands kommentar: De mätmetoder som används utgår från två parallella datakällor: valideringar i biljettsystemet samt mätningar från kundräkningssystem. I de fall två parallella mätmetoder saknas genomförs manuell resanderäkning

Åtgärd: Nej

Länsstyrelsen delar bedömningen att korta restidskvoter är eftersträvarsvärda, men menar samtidigt att det behövs en referens eller redovisning av vilka metoder som används (s. 24).

Region Hallands kommentar: Restidskvoten används ofta för att analysera hur konkurrenskraftig kollektivtrafiken är och som underlag i trafikplanering. Uppföljning av restidskvoten sker inom upprättandet av årlig Kollektivtrafikplan.

Åtgärd: Nej

Länsstyrelsen välkomnar åtgärder som förenklar resande över länsgränser (s. 25). Det vore dock önskvärt om planen hade redovisat vilka konkreta utmaningar som behöver hanteras i Halland för att kunna uppnå detta.

Region Hallands kommentar: De utmaningar som behöver hanteras för att säkerställa resande över länsgränser beskrivs i kapitel 2. Exempel på åtgärder är infrastruktursatsningar, förkortade restider och enkelhet, tillgänglighet och trygghet i kollektivtrafiksystemet.

Åtgärd: Nej

8.6 Länsstyrelsen saknar en förklaring till varför inte alla indikatorerna i tabellen följs upp i rapporter.

Region Hallands kommentar: Region Halland noterar Länsstyrelsens yttrande och kommer förtydliga i vilken form dessa mål följs upp genom.

Åtgärd: Ja

Allmänna synpunkter

Halland står inför ett nytt läge där robusthet och säkerhet kan komma att spela en allt större roll. Länsstyrelsen saknar därför resonemang kring vilken nivå av beredskap för störning som kollektivtrafiken är beredd att möta. Kollektivtrafiken sett ur ett totalförsvarsperspektiv bör ges ett tydligt utrymme i trafikförsörjningsprogrammet.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Ja

Det finns höga ambitioner om att kollektivtrafiken i Halland ska fortsätta vara till största del fossilfri. I trafikförsörjningsprogrammet saknas det dock underlag för vilka typer av drivmedel som idag spelar stor betydelse och vilken riktning som det planeras för framöver. Exempelvis kan det antas att kollektivtrafik i Halland vill ha mer eldrift. När i tiden förväntas det i så fall ske och finns det nätkapacitet på platser för laddning?

Region Hallands kommentar: Programmet har som mål att kollektivtrafiken i Halland ska vara fossilfri. Frågorna gällande typ av drivmedel hanteras i samband med upphandling av kollektivtrafik.

Åtgärd: Nej

Intresseorganisationer och föreningar

Hallands bildningsförbund

Vi uppskattar möjligheten att lämna synpunkter på Region Hallands Trafikförsörjningsplan.

Detta yttrande har vi begränsat till det perspektiv som vi har i vår roll som folkbildningsfrämjare och branschorganisation för studieförbunden i Halland.

Med det som grund vill vi peka på betydelsen av Kollektivtrafikens roll när människor flyttar sig till och från sociala aktiviteter. Det är av största vikt att det hinder för hälsofrämjande aktiviteter som brist på transportmöjligheter kan utgöra undanröjs. Detta är lika betydelsefullt i mindre samhällen och stadsnära landsbygd som i tätorterna.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Pågatåg nordost

Vi instämmer i det redovisade avsnittet i trafikförsörjningsprogrammet,

Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktivkollektivtrafik i Halland

Kännetecknande för en attraktiv kollektivtrafik är att den erbjuderresenärerna snabba och effektiva resor, har hög turtäthet, är pålitlig samt erbjuder god kvalitet, service och förkortade restider.

Vidare är det positivt i förslaget att kollektivtrafiken binds samman med samhällsutbyggnaden.

Vi instämmer i att det är viktigt att trafiken startar i december 2027. Då är stationsutbyggnader i Veinge och Knäred och mötesspåret i Knäred också klara. Förväntningarna bland invånarna är stora på den kommande tågtrafiken i de berörda orterna och kringliggande områdena. Stationsutbyggnaderna i Knäred och Veinge bekostas av Laholms kommun och är en stor satsning på samhällsutbyggnaden i dessa orter.

Trafiken skall drivas i samverkan mellan regionerna i Halland, Kronoberg och Skåne. Vi instämmer att det är viktigt att redan vid trafikstarten införa timmestrafik fullt ut och med taktidtabell, dvs att tågens avgång sker vid samma minuttal. Det har visat sig vara en stor framgångsfaktor när det gäller resandeutvecklingen för pågatågstrafiken i Skåne.

Tågtrafiken tillgodose både arbetspendling tex till NIBE i Markaryd och studiependling tex till Högskolan i Halmstad. Trafiken ger också snabba kopplingar mellan Halland/Göteborg och nordöstra Skåne/Blekinge samt kopplingar till trafiken på Södra stambanan i Hässleholm.

Vi instämmer också i målsättningen att minska restiden till 50 minuter genom fortsatta investeringar i järnvägen. Redan i det arbete som pågår på banan kommer möjligheter till hastighetshöjningar att ges.

Pågatåg Nordost är mycket positiv till att trafiken på Markarydsbanan i sin helhet nu kan påbörjas efter gemensamma åtagande från region Halland, Laholms kommun och Trafikverket.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Socialdemokratiska regiongruppen

Övergripande

- På ett par ställen benämns regionen som "ägare", ex under kapitel 4,3. Det upplevs som en rest från tiden som bolag och bör ses över.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Ja

- Trafikförsörjningsprogrammet berör inte ersättningstrafik för tåg. Det är dock en viktig fråga, beredskapen för detta, särskilt på Västkustbanan, påverkar robustheten och resenärernas tilltro till kollektivtrafiken.

Region Hallands kommentar: Trafikförsörjningsprogrammet beskriver inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas. Inköp/behov av fordon, likt tågersättande busstrafik inom de olika tågsystemen avhandlas inte i trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärd: Nej

S 12

- Under rubriken: Förbättrad jämställdhet och ökad tillgänglighet för sårbara grupper, saknas ett resonemang kring information och teknik som en del av reseupplevelsen och tryggheten.

Region Hallands kommentar: Programmet kompletteras med resonemang om information och teknik i relation till tillgänglighet.

Åtgärd: Ja

- Under samma rubrik saknas också ett resonemang om trygghetsskapande åtgärder såsom trygghetsstopp för att fler kvinnor ska känna sig trygga att resa kollektivt under hela trafikdygnet.

Region Hallands kommentar: Programmet kompletteras med skrivningar om möjligheten till trygghetsstopp inom regionbusstrafiken.

Åtgärd: Ja

S 18

- Kommunernas roll och ansvar för att öka bussars framkomlighet i tätort bör förtydligas. - Grafen om kollektivtrafikens marknadsandel bör utgå från 2025 för att ha så uppdaterade siffror som möjligt.

Region Hallands kommentar: Ansvarsfördelning mellan olika aktörer i samhällsplaneringen redogörs för i kapitel 7 där det anges att "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." Programmet kompletteras med en hänvisning till kapitel 7 på lämplig plats.

Grafen uppdateras så att 2025 utgör utgångsåret.

Åtgärd: ja

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

- Här ligger alla delmålen efter texten, i alla andra delar är det tvärtom.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Ja

S 19

- Under social hållbarhet saknas resonemang om socioekonomi.

Region Hallands kommentar: Socioekonomi är en av flera delar i beskrivningen av den Sociala hållbarheten. Utöver beskrivningarna på sidan 19 Finns kortare resonemang om socioekonomi i kapitel 2 under "enkelhet, tillgänglighet och trygghet".

Åtgärd: Nej

- Förtydliga vikten av dialog om tillgänglighet med funktionsrättsorganisationer.

Region Hallands kommentar: I befintligt kapitel 3 finns följande formulering under social hållbarhet: ”För att möjliggöra detta är det viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs”

Åtgärd: Nej

- Saknas mål om digital tillgänglighet i form av information inför resan.

Region Hallands kommentar: Information inför resan är en viktig del i att forma en enkel, trygg och inkluderande kollektivtrafik vilket beskrivs i kapitel 2.

Åtgärd: Nej

S 20

- Vi vill att målet för självfinansieringsgraden ska vara 50%.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

S 55

- Texten som refererar kring tidigare försök till ökad trafik på HNJ-banan bör strykas så att man precis som för övriga trafiksträckor fokuserar på framtiden och inte det som varit.

Region Hallands kommentar: Testperioden benämns både i det gällande trafikförsörjningsprogrammet och i tidigare program för åren 2016–2019. Mot denna bakgrund presenteras en sammanställning av testperiodens utfall samt resultaten från en genomförd studie i stråket Halmstad–Hyltebruk

Åtgärd: Nej

S 78

- I Kapitel 9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter: Stryka andra delen i första meningen så att den lyder: Samtliga kommuner inom Hallandstrafikens trafikområde ges möjlighet att köpa biljetter till sina invånare.

Region Hallands kommentar: Meningen justeras enligt yttrandet. Innebörden framgår av andra delar i programmet.

Åtgärd: Ja

Hela Sverige ska leva

Allmänt med huvudsaklig inriktning på HNJ-banan

Korta restider är bra, men lika viktigt är att tåg och bussar kommer fram enligt tidtabell, det vill säga i tid. Hellre en säker förbindelse än en snabb.

Eventuellt förkortade restider får inte kräva nedläggning av stationer och hållplatser. Attraktiv kollektivtrafik kräver att resenärerna har nära tillgång till tåg och bussar. Kortare restider kan åstadkommas på annat sätt, bland annat genom god tidtabellsläggning, snabbare fordon, bättre spår och vägar och att vissa tåg och bussar körs ”direkt” medan andra gör fler uppehåll.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

En påtaglig förbättring av restider samtidigt som fler invånare kan erbjudas modern, bekväm kollektivtrafik, vore att införa pendeltåg på sträckan Hyltebruk–Halmstad, med uppehåll i Rydöbruk, Torup, Oskarström, Sennan, Åled och Sannarp. Restiderna Hyltebruk–Halmstad skulle i princip halveras jämfört med dagens bussförbindelser, även med uppehåll på i dag icke tågtrafikerade orter. Samtidigt skulle den nu ofrafikerade järnvägen Torup-Hyltebruk (frånsett under TÅGDAGARNA) räddas som en resurs för framtiden. Utan regelbunden trafik lär banan, som nu snabbt förslummas, läggas ner inom några få år.

Region Hallands kommentar: Region Halland har undersökt 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, utöver investeringar i järnvägens infrastruktur, att två parallella tågssystem inte bedöms samhällsekonomiskt motiverade utifrån dagens resandeunderlag och kostnadsbild. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar.

Åtgärd: Nej

Bättre kommunikationer till och från Hylte kommun, företrädesvis då med pendeltåg, skulle vara en regionalpolitisk åtgärd med många positiva konsekvenser, allra mest för länets enda inlandskommun. Hylte skulle bli väsentligt mer attraktivt som arbets-, -studie och boplatz med mera. Vidare skulle arbetsmarknaden längs hela södra Nissadalen utvecklas och tillföras ny energi, sannolikt även nya företagsetableringar.

Region Hallands kommentar: Genom trafikförsörjningsprogrammet säkerställer vi god kollektivtrafik i stråket Halmstad – Hyltebruk som genererar tillgång till

studier och arbetsmarknader och skapar förutsättningar för utveckling av orter utmed stråket.

Åtgärd: Nej

Att trafikutbudet i huvudsak inriktas på relationer med stort resandeunderlag är naturligt. Detta utesluter dock inte att Hallandstrafiken även arbetar med att skapa ett trafikunderlag genom att erbjuda nya, bra resmöjligheter. Ett exempel, utöver allmänna ambitioner rörande KOB (sid 11), är den önskade busslinjen Hyltebruk–Torup–Falkenberg med anslutningar till Krösatåg i Torup och persontåg på Västkustbanan i Falkenberg. Stråket Hyltebruk–Falkenberg bör adderas i trafikförsörjningsprogrammet.

Region Hallands kommentar: Sträckan har utretts för etablering av busslinje mellan Hylte – Torup – Falkenberg. Utredningen gav vid handen att den utpekade sträckan saknade ett tillräckligt resandeunderlag för att kunna nå en kostnadstäckningsgrad som är så pass hög att det motiverar ett införande av busslinjen för Hallandstrafiken. Detta utifrån gällande principer för trafikutveckling. Utredningen pekade på att sträckan skulle kunna prövas under en treårsperiod under förutsättning att avtal träffas mellan Region Halland, Falkenbergs kommun och Hylte kommun om kommunal medfinansiering. Frågan har prövats men ännu inte nått fram till ett avtal.

Åtgärd: Nej

Bussar ska enligt programmet mata resenärer till tågen på Västkustbanan. Varför tillämpas inte den principen längs HNJ-banan? Där körs bussar och tåg utan någon som helst samordning.

Region Hallands kommentar: 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. I stråket Halmstad – Hyltebruk är den parallella regionbusstrafiken av stor betydelse.

Åtgärd: Nej

Hallandstrafikens taxor har ökat kraftigt de senaste åren. Ska Hallandstrafikens mål om en marknadsandel på 30 procent år 2030 av alla motoriserade resor i länet kunna nås, behöver biljettpriserna bli lägre. Detta borde bara möjligt med hänsyn till Region Hallands totala ekonomi samt kollektivtrafikens nuvarande andel av regionbudgeten. Målet om en självfinansieringsgrad på 55 procent kan heller inte vara hugget i sten, utan måste kunna förändras över tid.

Region Hallands kommentar: När det gäller Hallandstrafikens prissättning baseras den på att skattebetalarna finansierar knappt halva kostnaden för resan medan resenären själv betalar den andra halvan via biljettpriset

(kostnadstäckningsgraden). Det är andelen skattemedel i verksamheten i kombination med utbudet över tid som avgör vilka biljettpriser som kunden möts av. I Halland har vi i jämförelse med många andra regioner låg skatteandel inom kollektivtrafiken. På kort sikt är målet om 55 procents självfinansieringsgrad svåruppnåeligt med anledning av de satsningar och investeringar som krävs kommande år.

Åtgärd: Nej

Samarbetet mellan Region Halland/Hallandstrafiken och Trafikverket behöver bli bättre. Långbänken kring persontrafiken på Markarydsbanan är svår att förstå om båda parter vill framåt i frågan. Trafikverkets stora investering i nya spårväxlar i ett hittills oanvänt sidospår i Oskarström är obegriplig när den inte följs upp genom att trafikplatsen åter blir en mötesstation på HNJ-banan. ”Växelpengarna” hade kunnat användas till andra angelägna satsningar längs banan, till exempel vid den vägkorsning strax söder om Landeryds station som saknar skyddsanordningar, utöver kryssmärken. Efter ett olyckstillbud där har tåghastigheten på platsen sänkts till 40 km/tim, till nackdel för restiderna.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Region Halland/Hallandstrafiken bör verka för tillskapandet av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik, enligt Fairtrans brett förankrade Förslag för en folklig klimatpolitik (november 2025).

Region Hallands kommentar: Inom kollektivtrafikbranschen finns en nationellt framtagna standard (Bob-standard). Syftet med BoB-standard är att underlätta för resenärer att köpa och använda biljetter kombinerade mellan olika trafikområden och operatörer, samt att främja interoperabilitet och innovation inom biljettsystem. Bob-standard medför att kunder sömlöst kan resa mellan olika regioner som idag medför att kunder kan köpa sin biljett i Hallandstrafikens app för resa i hela södra Sverige och Danmark. I dagsläget använder inte alla regionala kollektivtrafikmyndigheter i Sverige Bob-standard, men när så är fallet öppnas möjligheten för enkelt resande mellan i stort alla Sveriges regioner upp.

Åtgärd: Nej

Lite mer specifikt HNJ (järnvägen Halmstad-Nässjö/Jönköping)

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

”Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer... o s v”. (sid 27 i programmet)

”Attraktiva och välfungerande bytespunkter utgör viktiga delar av resenärernas resekedjor och har därför en stor betydelse för ett ökat kollektivtrafikresande... osv”. (sid 30 i programmet)

Låter sant och riktigt, men är tyvärr inget som tillämpas längs HNJ där dåligt skötta perronger och miljöer är legio. Aktuellt exempel är Oskarström, där det instängslade ställverksområdet länge sett ut som en soptipp med nedblåsta takplåtar och annat skräp. Dessutom är snöröjningen oftast undermålig. På andra ställen, till exempel i Torup, är asfalten i perrongen skadad och utgör en olycksrisk.

Har inte Krösatågsresenärerna i inlandet lika stor rätt till välhållna trafikplatser som de som åker med Öresunds- och Västtåg?

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras och tas med i framtida dialog med berörda parter. 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.

Åtgärd: Nej

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland (sid 31 i programmet)

”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”. (sid 32 i programmet)

Underligt cirkelresonemang mot bakgrund av att ”ungefär 30 procent av alla biljetter som säljs av Hallandstrafiken utfärdas för resor till andra trafikområden” (sid 78 i programmet). I detta avseende bör HNJ-banan lyftas fram som en bra, alternativ resväg från Halmstad mot Östergötland och Mälardalen/Stockholm. Ännu fler interregionala resenärer på Krösatågen skulle avlasta de hårt belastade tågen på Väst kustbanan.

Region Hallands kommentar: Möjligheten att resa via Nässjö för att nå Stockholm är ett alternativ, men utöver detta beskriver Trafikförsörjningsprogrammet även att trafiken på Markarydsbanan öppnar upp nya resmöjligheter. Genom byten i Hässleholm skapas nya kopplingar för fortsatt resa utmed hela Södra stambanan, vilket innebär att resenärer får fler alternativ för långväga resor, exempelvis till Stockholm.

Åtgärd: Nej

Testperiod HNJ, 2017–2020 (sid 55)

Beskrivningen av testet är skönmålad. Det genomfördes samtidigt som pandemin pågick, antalet tåg blev inte så många som ursprungligen avsett (7 avgångar i stället för 8) och marknadsföringen av den utökade trafiken måste betecknas som

undermålig. Trots detta ökade antalet resenärer med 36 procent, samtidigt som kostnadstäckningsgraden, enligt Hallandstrafiken, inte förändrades.

I programmet konstateras att ”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, vilket HNJ-banan i dag inte möjliggör. En av projektets slutsatser är därmed att den parallella regionbusstrafiken i stråket fortsatt är av stor betydelse”.

Detta är komplett felaktigt, och det är svårt att förstå att detta grundlösa påstående ges plats i trafikförsörjningsprogrammet. Det finns nämligen inga trafiktekniska hinder för att köra betydligt fler tåg på den enkelspåriga HNJ-banan. Den alltjämt huvudsakligen manuella tågklareringen på sträckan Halmstad–Värnamo utgör inget hinder, inte heller antalet tillgängliga mötesstationer även om Oskarström också borde ingå i dessa, inte heller tillgången till lämpliga tåglägen. Under senare år har järnvägen också rustats upp med helsvetsade räler och betongslipers i makadam på flera sträckor. Den spårtekniskt sämsta delen för närvarande är Torup–Landeryd inom Region Halland.

Det går inte att läsa formuleringarna i programmet på annat sätt än att de är medvetet vilseledande till HNJ-banans nackdel, i alla fall i närtid. För när det gäller trafikeringen på HNJ-banan 2028–2034 heter det att ”inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.”

Sanningen är alltså att det redan i dag går att köra betydligt fler Krösatåg på HNJ-banan, helst då hela vägen upp till antingen Nässjö eller Jönköping.

Region Hallands kommentar: I programmet beskrivs att ”Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.”

Programmet lyfter bland annat målsättningen för HNJ-banan att korta restiden mellan Halmstad och Jönköping från dagens cirka 165 minuter till omkring 140 minuter, samt att utöka trafiken till ett tåg varannan timme i båda riktningarna, vilket motsvarar omkring åtta turer per vardag och riktning jämfört med dagens fem. De slutsatser som redovisas i programmet om banans kapacitet bygger på genomförda analyser. Formuleringen om att HNJ-banan ”inte möjliggör fler avgångar” kan uppfattas som alltför generell. Det som avses är att dagens infrastruktur och trafikupplägg inte möjliggör tätare trafik än varannan timme med persontåg om trafiken samtidigt ska vara robust och punktlig. Detta kommer att förtydligas i Trafikförsörjningsprogrammet inför politiskt godkännande.

Åtgärd: Ja

Stråkutredning Halmstad–Hyltebruk, 2021 (sid 56 i programmet)

Här finns ytterligare ett helt felaktigt och grovt vilseledande påstående, nämligen att ”en ny lokaltågslinje mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den befintliga regionaltågslinjen till Värnamo behöver läggas ner. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar”.

Givetvis kan pendeltåg till Hyltebruk förenas med fortsatt tågtrafik mot Värnamo, så har det fungerat i decennier. Varför påståendet om motsatsen ges utrymme i trafikförsörjningsprogrammet kan bara tolkas som en ambition att undergräva HNJ-banans potential, inklusive bibanan Torup–Hyltebruk. Den som har elementär kunskap om järnvägstrafik förvånar sig över Hallandstrafikens snedvridna och oprofessionella verklighetsuppfattning.

Att antalet bussavgångar från Hyltebruk blir färre om tågförbindelser tillkommer, ter sig naturligt. Pendeltågen behöver dock inte utesluta kompletterande busstrafik till och från Halmstad.

I båda fallen, fler tåg på HNJ-banan och pendeltåg till Hyltebruk, finns det inga trafiktekniska hinder. Hindren består i regionpolitikernas och Hallandstrafikens vilja och ambition att bidra till utveckling av hela Region Halland, tillgången till fordon, samarbetet med intilliggande regioner etc. Det är inte järnvägen i sig som omöjliggör höjda ambitioner redan nu.

Region Hallands kommentar: Skrivningen om att pendeltåg mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den genomgående trafiken mot Värnamo och Jönköping behöver avvecklas kommer att preciseras ytterligare i programmet inför politiskt beslut. Här handlar det inte om att det tekniskt sett skulle vara omöjligt att köra fler tåg, utan om att två parallella tågssystem, utöver behovet av ny mötesstation, inte är samhällsekonomiskt motiverade utifrån dagens resandeunderlag och kostnadsbild. Ett sådant förtydligande minskar risken för missförstånd kring programmets avsikter.

Åtgärd: Ja

6.6 Infrastruktur (sid 59)

I avsnittet poängteras mycket riktigt att inlandsjärnvägarna i Halland (Viskadalsbanan Varberg–Borås och HNJ-banan Halmstad–Värnamo–Nässjö/Jönköping) behöver bli robustare samt möjliggöra tåg i högre hastighet. Det förebyggande underhållet av järnvägarna behöver förstärkas, och spåren behöver trädsäkras. I det senare fallet borde arbetet kunna bedrivas betydligt mer skyndsamt än vad som verkar vara fallet.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Under rubriken infrastruktur borde ingå att Region Halland/Hallandstrafiken aktivt borde agera för en framtida elektrifiering av HNJ-banan även söder om Värnamo. En sådan, vid sidan av fortsatta spårtekniska insatser och fjärrstyrning av växlar och signaler, skulle innebära en avsevärt solidare järnväg, med ännu större kapacitet till båtad också vid kriser och krig.

Region Hallands kommentar: Behovet av elektrifiering av HNJ-banan behöver ställas mot andra behov i järnvägsanläggningen. Banan har låga trafikvolym och lågt resande och det finns andra banor som har en högre prioritet i de regionala och nationella infrastrukturplanerna.

Åtgärd: Nej

I trafikförsörjningsprogrammet framgår inte med tydlighet hur Hallandstrafiken ser på det framtida och långsiktiga fordonsbehovet för trafiken på HNJ. Ett avsnitt gällande denna fråga bör tillföras framställningen.

Ersättningstrafik vid inställda tåg

Trafikförsörjningsprogrammet berör inte denna fråga, trots att denna trafik har stora brister. Ersättande bussar utgör ofta i realiteten inte någon ersättning för det inställda tåget, eftersom bussarnas tidtabell helt avviker från tågets, desto mer ju längre bort från utgångsstationen. Dessutom är informationen kring ersättningstrafiken genomgående bristfällig. Inte sällan är HLT:s och JLT:s information olika, trots att tåget/bussen är genomgående och berör båda trafikhuvudmännen.

Kunden/resenären får klara sig bäst han/hon kan, ibland i mörker och kyla på ruffiga trafikplatser. Svagheterna i systemet består, trots upprepade löften från ansvariga om förbättringar i servicen.

Region Hallands kommentar: Trafikförsörjningsprogrammet beskriver inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas. Inköp/behov av fordon, liksom tågersättning av busstrafik inom de olika tågsystemen avhandlas inte i trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärd: Nej

Övrigt

- Hallandstrafiken bör använda digitala resurser mer och smartare. Det gäller matningstrafik till buss och tåglinjer i landsbygd. Här kan konceptet PAXI – appstyrd optimering, som redan testats framgångsrikt vara utvecklingsbart. Det gäller också den komplexa uppgiften att samordna alla tidtabeller för optimal restid. Här måste AI vara en stor resurs.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

- Ta med cykeln som en resurs till i kollektivtrafikens optimering. Kommuner satsar mer och mer på cykelstråk och här finns en resurs för matningstrafik i alla orter. Stora som små. Det ska vara lättare att ta med sig cykel på buss och tåg. Det skall vara lättare att ställa sin cykel vid busshållplats och station på säkert sätt.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Nej

- Samordning och samarbete över regiongränser behöver fortfarande bli bättre. Samma biljettsystem ska kunna användas över större områden. Planering av trafik, buss och tågtäthet bör samordnas bättre. Hela sydregionen, men helst ännu större område, nationellt! Viktigt också satsa mer regionalt på matningstrafik där ny teknik och ny optimering tas med i planen.

Region Hallands kommentar: 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. 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.

Åtgärd: Nej

s. 8 och 9

"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."

s. 45 Falkenberg–Ullared

"I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared."

Vi ser på kartan nedan att det finns stråk av kollektivtrafiken som går utomläns i samtliga halländska kommuner förutom Falkenberg. Med tanke på att Gekås i

”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.”

Gällande gång- och cykelvägar är det viktigt för inlandet att Hallandsleden underhålls, liksom anvisade cykelleder av kommunen. Exempel finns där högt gräs eller grov makadam försvårat framkomligheten.

En gång- och cykelväg mellan Kinnared och Torup är önskvärd.

”Hela resan”-perspektivet bör inkludera att frakta cykel på samtliga av kollektivtrafikens fordon. Även att hållplatserna blir trygga med låsbara cykelställ.

Region Hallands kommentar: Cykel är i mån av plats möjligt att medtaga på regionbussar och tåg. Anläggandet av nya cykelvägar liksom underhåll av dessa är inte en fråga som behandlas i Trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärd: Nej

s. 24 Grundläggande resmöjlighet

”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.”

Genom att allmänheten får åka med skolskjutsen, på elevernas villkor, har en stor del av hela Halland täckts in med kollektivtrafik. Skolskjutstrafiken är en enorm och outnyttjad möjlighet, som skulle gagna många invånare. Vid samtal i Hylte kommun var detta dessvärre inte möjligt i nuläget, oklart varför. Med god marknadsföring är vi övertygande om att det skulle bli fler resande. Skolskjutstrafiken bör föras med tidtabell, sökbar på nätet. Kanske en egen flik för detta ändamål.

Region Hallands kommentar: Region Halland delar uppfattningen om att med bas i skolskjutstrafiken kan fler resmöjligheter erbjudas för Hallänningen i form av allmän kollektivtrafik. Dock är det primära uppdraget att utföra en trygg och säker skolskjuts för kommunens behov. Detta kommer sannolikt även framledes resultera i att en del av skolskjutstrafiken är stängd för allmänheten men att fler resmöjligheter utökas i framtiden.

Åtgärd: Nej

Hallands landshövding Brittis Benzler intervjuades i Inlandsbladet juni 2021:

– Gällande kollektivtrafiken refererar jag till Gotland. Vi var överens om att gymnasieturerna skulle prioriteras, att utbildning ska möjliggöras oavsett var du bor. Det är ett viktigt mål att fullfölja sin utbildning. Vi ordnade en tur in till tätorten och två turer hem.

– I Hela Sverige ska leva Halland, där jag är styrelseledamot, har vi diskuterat att möjliggöra för allmänheten att åka med skolskjutsarna. Det har med försäkringar och annat att göra, men nog borde vi kunna lösa det år 2021?

– På Gotland har vi löst detta. Där får allmänheten åka med skolskjutsarna i mån av plats. Det fanns inget betalningssystem som fungerade för detta och vi sa att om det blir ett hundratal som vill åka kan det bli ett bekymmer. Det blev ingen anstormning och de som nyttjar skolskjutsarna nu åker faktiskt gratis.

Gällande skolskjutsar har upphandlingar gjort att många mindre taxi- och bussbolag i Halland har avvecklats. I Hylte kommun finns inte längre ett enda taxibolag kvar i kommunen, vilket även drabbar Falkenbergs kommuns inland. Mindre taxi- och bussbolag har inte samma förutsättningar att göra kostnadsberäkningar och vara konkurrenskraftiga gentemot stora bussbolag utanför länet. Allt fler exempel finns där stora bussbolag utomläns vinner upphandlingarna om skolskjutsarna och därmed hamnar även skattepengarna utanför länet. De lokala företagen får svårt att överleva utan skolskjutsarna och rörelsen läggs ner.

Nerlagda buss- och taxirörelser gör att sjukresor och färdtjänst sker med en taxi som har en framkörning på kanske fem, sex mil. Även ur klimathänseende är det förkastligt.

Region Hallands kommentar: Region Halland lyder under lagen om offentlig upphandling och är således skyldiga att konkurrensutsätta utförandet av transporter. Dessa upphandlingar utformas på ett sätt som möjliggör för lokala- och regionala trafikföretag att vara med och konkurrera. Ett exempel på detta är de senaste trafikupphandlingarna för buss och serviceresor där ett flertal lokala trafikföretag vunnit kontrakt. Dock är det mer än upphandlingar som påverkar den lokala marknaden. Ökade myndighetskrav, minskat behov från privat och företagsmarknaden och generationsväxlingar försvårar för lokala bolag att fortsätta verka.

Åtgärd: Nej

s. 29 Framkomlighet

”Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.”

Det är ett urbant perspektiv. Det blir de boende utanför centralorten som ska ansvara för att bilåkandet och trängseln minskar i städerna och att stadsmiljön därmed förbättras. För de flesta landsbygdsbor i Hallands östra delar är bussen inget alternativ då många har sex, sju kilometer eller mer till närmaste busshållplats.

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

s. 69

8 Anpassad kollektivtrafik

”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.”

Det är viktigt att samordning/samverkan inte innebär att en resa för en person som beviljats färdtjänst hänvisas till kollektivtrafiken. Personen som har rätt till färdtjänst kan troligen inte åka kollektivt, personen är kanske infektiöskänslig eller själv smittsam.

Det är ingen enkel ansökan om färdtjänst. Besked om avslag eller beviljande av färdtjänst kan dröja flera månader. Vi tror att människor som söker färdtjänst gärna hade åkt kollektivt om det varit möjligt.

Region Hallands kommentar: Ett färdtjänstbeslut utformas utefter gällande regelverk och individens funktionsförmåga. Detta kan innebära att vissa resor kan ske inom den allmänna kollektivtrafiken men även innebära att inga resor kan ske inom denna utefter funktionsnedsättningen. Region Hallands målbild kopplat till besked om avslag eller beviljande är fyra veckor från inkommen ansökan till beslut. Denna målbild har under en längre tidsperiod tydligt uppfyllts för en majoritet av den som ansöker.

Åtgärd: Nej

s. 79

”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.”

Nyheter i kollektivtrafiken bör marknadsföras med kraft. Hallandstrafikens webbplats får toppbetyg, men nyheter på nätet blir snabbt undanskuffade av ännu nyare nyheter. Om en ny linje planeras, bör utskick till brevlådorna i ett större närområde göras. Annonsering i Hallands Nyheter eller Hallandsposten är snart ingen idé om man vill nå nya resenärer i Hallands östra delar, eftersom här inte finns någon papperstidning längre.

Testperioden med HNJ-banan marknadsfördes i samarbete med kommunerna, enligt remissen. Inlandet i Falkenbergs kommun fick ingen information, trots närheten till sträckningen.

Önskvärt är att Hallandstrafiken utger en tidning åtminstone en gång om året till halländska hushåll.

Region Hallands kommentar: Synpunkterna noteras. **Åtgärd:** Nej

Ett exempel på god marknadsföring som gav effekt är Varbergs satsning på Paxibussen. Denna form av matartrafik ser Hela Sverige ska leva Halland som ett gott komplement för landsbygden till kollektiv linjetrafik och önskar en spridning av konceptet till Falkenbergs och Hyltes landsbygder. I Paxiprojekt visade det sig att korta restider inte var det viktigaste utan framgångsfaktorn var projektets två alternativ med att antingen komma fram vid en viss tidpunkt eller att åka vid en viss tidpunkt.

Region Hallands kommentar: Region Halland har deltagit som medfinansierare och följare av projektet i fråga där utvärdering pågår.

Åtgärd: Nej

Vikten av korta restider i remissen överbetonas. Vid vissa sträckor kan det förstås vara viktigt, men det är också angeläget att det finns möjligheter till på- och avstigning. Det går att erbjuda både snabba och långsamma linjer.

Region Hallands kommentar: 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.

Åtgärd: Nej

Övrigt 1

Linje Hyltebruk–Falkenberg

Hela Sverige ska leva Halland ser gärna att Hallandstrafiken satsar på en linje mellan Hyltebruk, Kinnared, Drängsered och Falkenberg. En sådan linje effektiviserar resande norrut. Bor du i Kinnared och vill resa till Göteborg, får du ta tåget först ner till Halmstad för vidare resa till Göteborg. En busslinje mellan Hylte och Falkenberg via Kinnared och Drängsered, skulle främja arbetspendling och studerande vid Falkenbergs gymnasieskola. Detta gynnar även invånarna i angränsade socknar inom Falkenbergs kommun.

En högstadielärov som gått klart skolan i Ullared och ska börja på gymnasieskolan i Falkenberg kan inte bo kvar i Krogsered, eftersom ingen kollektivtrafik finns. Inte ens att åka med skolbussen för grundskoleelever funkar, eftersom eleverna måste ge sig i väg kl. 6 för att komma fram i tid. Återstår alternativet att flytta in till Falkenberg och ta fullt ansvar vid femtonårsåldern. Barn med diagnos får stora problem.

Gymnasieelever boende i Fegen och Ätran lägger mer än tre timmar per dag på kollektivt resande till Falkenberg, eftersom de får åka omvägen över Ullared. Det motsvarar två arbetsdagar i veckan, utöver heltidsstudier.

Landsbygdsbefolkningen är beroende av viss service, exempelvis vårdcentraler och Apotek, som alla andra invånare. Satsa på tillgängligheten med kollektivtrafik på landsbygden, där servicen inte finns. Ytterst är det en demokratifråga. En liten kommun som Hylte, med en minskande befolkning, har inte samma utbud av service. Beroendet av starka kommuner som Falkenberg och Halmstad är större här. Med bra kollektivtrafik kanske landsbygden inte utarmas befolkningsmässigt.

Utan körkort kan du inte bo i inlandet.

Region Hallands kommentar: Region Halland ser värde i att erbjuda korta restider. Nya satsningar på kollektivtrafiken behöver motiveras med hög samhällsnytta. Det utbud som Region Halland tar ansvar för är det som bedöms vara regionalt motiverat och trafiken ska vara samhällsnyttig.

Åtgärd: Nej

Övrigt 2

Linje Torup–Falkenberg

Hallandstrafiken bör satsa på en busslinje mellan Torup och Falkenberg via väg 150.

Här kör massvis med bilar, så förmodligen är många pendlare. Det ger även gymnasieelever större valmöjlighet att välja Falkenbergs gymnasieskola.

Region Hallands kommentar: Sträckan har utretts för etablering av busslinje mellan Hylte – Torup – Falkenberg. Utredningen gav vid handen att den utpekade sträckan saknade ett tillräckligt resandeunderlag för att kunna nå en kostnadstäckningsgrad som är så pass hög att det motiverar ett införande av busslinjen för Hallandstrafiken. Detta utifrån gällande principer för trafikutveckling. Utredningen pekade på att sträckan skulle kunna prövas under en treårsperiod under förutsättning att avtal träffas mellan Region Halland, Falkenbergs kommun och Hylte kommun om kommunal medfinansiering. Frågan har prövats men ännu inte nått fram till ett avtal.

Åtgärd: Nej

Övrigt 3

Insändare i HN 2018, fortfarande aktuell. Var ligger stationen i Falkenberg?

Vi från inlandet som kommer från Vessigebrohället och ska till Falkenbergs järnvägsstation efterlyser en skylt i Vinberg mot stationen. Är man inte väl orienterad i området måste man köra in i Falkenberg för att ta sig till stationen.

Öppna viadukten på stationsområdet även för biltrafik, nu tvingas man köra en flera hundra meter lång omväg för att komma på rätt sida om spåret om man kommer från ”fel” håll. Detta har påpekats för flera år sedan på insändarsidan.

Hämtar och lämnar

Region Hallands kommentar: Synpunkten noteras. **Åtgärd:** Nej

Övrigt 4

För övrigt anser vi att biljettkostnaderna med Hallandstrafiken bör sänkas.

Region Hallands kommentar: När det gäller Hallandstrafikens prissättning baseras den på att skattebetalarna finansierar knappt halva kostnaden för resan medan resenären själv betalar den dryga andra halvan via biljettpriset (kostnadstäckningsgraden). Det är andelen skattemedel i verksamheten i kombination med utbudet över tid som avgör vilka biljettpriser som kunden möts av. Att förändra priset kräver politiska beslut som är beroende av Region Hallands budgetprocess.

Åtgärd: Nej

Handläggare

Ludvig Simonsson

Ludvig.simonsson@regionhalland.se

RS230670

Region Halland

Box 517, 301 80 Halmstad

regionen@regionhalland.se

regionhalland.se

§ 92 Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Diarienummer: 2025/SKF0161

Beslut

Direktionen ställer sig bakom förslag till yttrande gällande Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Sammanfattning

I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet tar Region Halland fram ett trafikförsörjningsprogram som fastställer mål för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Följande förslag till Trafikförsörjningsprogram gäller för perioden 2026 fram till 2030, men med en långsiktig utblick mot 2050. Förslaget beskriver vilka mål, trafikeringsstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland.

Region Halland har i sitt följebrev sammanfattat programmets innehåll och efterfrågat generella synpunkter. Boråsregionen har flera naturliga kopplingar till Region Halland genom medlemskommunernas geografiska och funktionella samband. Varbergs kommun är dessutom adjungerad medlem i kommunalförbundet, vilket ytterligare understryker vikten av en fortsatt god dialog och samverkan mellan regionerna.

Boråsregionens synpunkter

Det är förståeligt att en stor del av Region Hallands fokus inom kollektivtrafiken ligger på Väst kuststråket, som utgör ryggraden i länets infrastruktur för regionalt resande. Stråket är en central del av korridoren Oslo-Göteborg-Köpenhamn och har starkt kollektivtrafikunderlag. Samtidigt är det glädjande att Region Halland i trafikförsörjningsprogrammet uppmärksammar och planerar för utveckling av stråk inåt landet, där det finns betydande potential. Bland satsningar som lyfts i programmet välkomnar Boråsregionen den som fokuserar på att göra Viskadalsbanan mer attraktiv, för att långsiktigt stärka och integrera arbetsmarknaderna mellan regionerna.

Att samverka över kommun- och regiongränser har Boråsregionen stor erfarenhet av, både vad gäller kollektivtrafik, transportinfrastruktur och samhällsutveckling. Förbundet ser gärna ökad samverkan med Region Halland och dess kommuner för att stärka samhällsutvecklingen och det hållbara resandet.

Trafikering Viskadalsbanan

Viskadalsbanan är en central länk mellan Sjuhärad och Region Halland och spelar en avgörande roll för arbets- och studiependling samt regional tillväxt. Förbundet ställer sig positiva till förslaget i programmet om att långsiktigt reducera restiden mellan Borås och Varberg till 50 minuter. Under de senaste åren har betydande investeringar genomförts för att förbättra standarden på järnvägsbanan, vilket resulterat i en järnväg av mycket hög kvalitet. Samtidigt är det viktigt att fortsatt samverka kring ytterligare investeringar i stråket, särskilt i syfte att möjliggöra högre hastigheter och långsiktigt nå den reducerade restiden på 50 minuter. Stängning av plankorsningar och trädsäkring av banan är viktiga aspekter som skulle höja hastigheten, minska sårbarheten och öka driftsäkerheten.

Förbundet ser även positivt på Region Hallands inriktning mot 2050 att utveckla trafikeringen med avgångar varje timma i båda riktningar Borås-Varberg.

Justerare	Utdragsbestyrkande

Förenklat resande över länsgränser

Boråsregionen har i sitt senaste yttrande till Västra Götalandsregionens förslag till trafikförsörjningsprogram betonat vikten av att underlätta resandet över länsgränser. För flera av Sjuhärad's kommuner är arbetsmarknads- och utbildningsutbytet i gränsregionerna betydande, inte minst gentemot Halland. Utöver pendling för arbete och studier innebär Halland också en attraktiv besöks- och rekreationsregion, vilket genererar ett fritidsresande från Sjuhärad. Samtidigt är goda kommunikationer i motsatt riktning viktiga – för hallänningar som pendlar till arbete, studier och upplevelser i Sjuhärad.

Region Halland har, genom sitt geografiska läge, lång erfarenhet av gränsöverskridande samverkan inom kollektivtrafiken, bland annat genom biljettsamarbeten och koordinerade bytespunkter. I remissen framgår att en fortsatt dialog med Västra Götalandsregionen och Västtrafik är av högsta prioritet för att möjliggöra ett sömlöst och enkelt resande, eftersom de nuvarande förutsättningarna ännu inte är fullt utvecklade. Detta är något förbundet välkomnar och ser mycket positivt på.

Boråsregionen vill särskilt uppmärksamma bytesmöjligheterna mellan Västtrafik och Hallandstrafiken längs väg 154. För att underlätta pendlingen från Svenljunga mot Halland kan bytessamordningen utvecklas. Antingen genom stärkt tidtabellsamordning vid hållplatsen Älvsered, eller att bussarna i stället har gemensam bytespunkt i Ullared, där ett större utbud av vidarependling finns.

Som ett led i att underlätta för invånare i gränsområden ser förbundet gärna ett möjliggörande av resande med anpassad kollektivtrafik över kommun- och länsgränserna. Boråsregionen driver frågan om att göra Närtrafiken inom Västra Götaland mer flexibel och inte strikt förhålla sig till resande inom kommungräns. Med möjliggörande om att nå närmaste Närtrafikhållplats/servicepunkt i angränsande kommun eller att målpunktsresandet med Närtrafik blir avståndsbaserat.

Trafikförsörjningsprogrammet 2026-2029 och Regional fysisk plan Halland 2050

Under våren 2025 yttrade sig förbundet kring Region Hallands remissversion Regional fysisk plan Halland 2050. I följande plan finns många beröringspunkter till trafikförsörjning och kollektivtrafik, vilket innebär att det förekommer liknande svar mellan dessa två yttranden. Synergien mellan Regional fysisk plan Halland 2050 och Trafikförsörjningsprogrammet 2026-2030 är också något som Region Halland själva understryker och aktivt integrerar, vilket förbundet ser som positivt.

Boråsregionen vill, i linje med tidigare yttrande till Regional fysisk plan Halland 2050, understryka stöd till inriktningen mot utveckling genom förtätning kring stationer och hållplatser, det vill säga kollektivtrafikorienterad bebyggelse (KOB). En sådan utveckling stärker förutsättningarna för ett hållbart resande och bidrar till att säkerställa ett stabilt resandeunderlag.

Expedieras till

Region Halland

Justerare		Utdragsbestyrkande



Region Halland

Dnr: RS240122

Båstad 2025-12-04

Dnr:

KS 000725/2025 - 350

B 2025-000743

Båstads kommuns yttrande över Trafikförsörjningsprogram Halland 2026-2030

Båstads kommun har avgränsat sitt yttrande till åtgärder och förslag som berör transportbehovet och kollektivtrafikutbudet över kommungränsen och regiongränsen Skåne-Halland.

Båstads kommun instämmer i att Västkuststråket är av mycket stor betydelse för att tillgodose transportbehoven längs västkusten. Kapacitet och framkomlighet i stråket är avgörande för den fortsatta utvecklingen av städer och samhällen och för integrering av arbetsmarknadsregionerna och tillgången till högre utbildning. Vi instämmer i Region Hallands skrivning att påbörjade infrastrukturprojekt längs Västkustbanan, däribland dubbelspår Helsingborg-Maria behöver färdigställas.

För oss är det även av vikt att det som Region Halland identifierar som ett starkt stråk mellan Båstad och Skummeslövsstrand/Mellbystrand utvecklas för att möta resbehoven hos en växande befolkning bägge sidor om region- och kommungränsen. Det är därför positivt att Region Halland inkluderar ”förenklat resande över länsgränser” som en princip för trafikutveckling. Båstads kommun fortsätter att planlägga och utveckla mark norr om Båstads station, vilket tillsammans med bostadsutvecklingen i Allarp och Skummeslövsstrand gör att bebyggelsen alltmer växer ihop. Östra Karup har utvecklats med nya bostäder och förväntas fortsätta utvecklas och öka i invånarantal, med en stor andel barn och unga. Vi ser potential för ökat kollektivtrafikresande över gränsen vilket kan understödjas av en mer sömlös och tillgänglig kollektivtrafik mellan kommunerna. Hade regionbusstrafiken trafikerat mellan och inom bostadsområden och målpunkter på respektive sida gränsen, är vår uppfattning



att fler resor hade kunnat ske med kollektivtrafik. Vi menar också att det är viktigt att biljetterna utformas så att det är attraktivt och enkelt att välja kollektivtrafiken vid en resa över gränsen.

Utöver utvecklade regionbusskopplingar ser vi också att den persontågstrafik som idag trafikerar Helsingborg-Halmstad i form av Pågatåg, bör fortsätta finnas kvar och utvecklas. Vi noterar att detta Pågatåg benämns lokaltåg i remisshandlingen, medan Pågatåg Halmstad-Hässleholm benämns regiontåg. Varför dessa benämns med olika begrepp är oklart, snarast borde även Halmstad-Helsingborg vara ett regiontåg. Båstads kommun menar att tillgängligheten till bland annat arbete och studier gynnas av att Pågatågen kompletterar Öresundstågen i relationen mellan tillväxtmotorerna Helsingborg och Halmstad. Pågatågen ger fler möjlighet att resa hållbart och gör att pendlare från de mindre mellanliggande stationerna ges goda förbindelser till större orter och målpunkter. Efter ombyggnationen av Halmstad C och när vändspåret vid Båstads station tagits i trafik, bör Pågatågstrafik rimligen vara möjlig att återuppta mellan tillväxtmotorerna.

Öresundståg föreslås få en tätare trafik i takt med att infrastrukturen så tillåter och det finns ett ökat resbehov. Båstads kommun ser mycket positivt på Öresundståg i halvtimmestrafik i bägge riktningar under rusningstid från 2028 och ambitionen att detta på sikt ska gälla hela trafikdygnet. Det är viktigt att investeringar i järnvägsinfrastrukturen tas tillvara genom utökad tågtrafik.

Det är positivt att Region Halland avser starta persontågstrafik längs Markarydsbanan mellan Halmstad-Hässleholm. Detta skulle ge Båstads kommun förbättrade möjligheter för transporter österut och bättre koppling till nordöstra Skåne.

På uppdrag av kommunstyrelsen

Klara Harmark-Peters

Planchef

Samhällsbyggnad



KSau § 197

Dnr KS 000725/2025- 350

Yttrande över trafikförsörjningsprogram Halland 2026-2030

Beslut

Arbetsutskottet beslutar:

Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande som sitt eget och att det skickas till Region Halland senast den 14 januari 2026.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram 2026-2030 som är på remiss till och med den 14 januari 2026. Förslag till yttrande från Båstads kommun har avgränsats till åtgärder och förslag som berör transportbehovet och kollektivtrafikutbudet över kommungränsen och regiongränsen Skåne-Halland. Synpunkter rörande persontågstrafik och regionbusstrafik mellan Båstads och Laholms kommuner lyfts fram. Förslag till yttrande ligger som bilaga.

Underlag till beslut

Tjänsteskrivelse från planchef Klara Harmark-Peters 2025-11-21, med tillhörande bilaga.

Förvaltningens förslag

Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande som sitt eget och att det skickas till Region Halland senast den 14 januari 2026.

Föredragande

Planchef Klara Harmark-Peters föredrar ärendet.

Behandling av förslag

Ordförande konstaterar att det bara finns ett förslag till beslut och finner att utskottet beslutar i enlighet med förvaltningens förslag.



Datum: 2025-11-21

Slutinstans: KS Au

Handläggare: Klara Harmark-Peters

Dnr KS 000725/2025 - 350

Dnr B 2025-000743

Yttrande över trafikförsörjningsprogram Halland 2026-2030

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande som sitt eget och att det skickas till Region Halland senast den 14 januari 2026.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram 2026–2030 som är på remiss till och med den 14 januari 2026. Förslag till yttrande från Båstads kommun har avgränsats till åtgärder och förslag som berör transportbehovet och kollektivtrafikutbudet över kommungränsen och regiongränsen Skåne-Halland. Synpunkter rörande persontågstrafik och regionbusstrafik mellan Båstads och Laholms kommuner lyfts fram. Förslag till yttrande ligger som bilaga.

Bakgrund

Region Halland har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram 2026–2030 som är på remiss till och med den 14 januari 2026. Region Halland ansvarar för den regionala kollektivtrafiken i Halland i egenskap av kollektivtrafikmyndighet. I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål, strategier och principer för trafikutvecklingen till 2030 med en utblick mot 2050.

Aktuellt

Båstads kommun gränsar till Region Halland och har givits tillfälle att yttra sig över remisshandlingen. Förslag till yttrande har avgränsats till åtgärder och förslag som berör transportbehovet och kollektivtrafikutbudet över kommungränsen och regiongränsen Skåne-Halland. Synpunkter rörande persontågstrafik och regionbusstrafik mellan Båstads och Laholms kommuner lyfts fram. Förslag till yttrande ligger som bilaga.

Samhällsbyggnad

Klara Harmark-Peters

Planchef

Beslutet ska expedieras för verkställande till:

Samhällsbyggnad

Beslutet ska expedieras för kännedom till:

Region Halland

Bilagor till tjänsteskrivelsen:

1. Remiss av förslag till trafikförsörjningsprogram Halland 2026–2030

2. Förslag till yttrande över trafikförsörjningsprogram Halland 2026–2030

Samråd har skett med:

Roger Larsson, samhällsbyggnadschef

§ 222

Svar på remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030, KS 2025/374

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

1. Komplettera yttrandet med att en utredning gällande förutsättningarna för att etablera vändspår i Falkenberg ska initieras så snart det är möjligt.
2. Därefter översända yttrandet gällande Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 till Region Halland som Falkenbergs kommuns svar på remissen.

Beskrivning av ärendet

Region Halland har skickat ut remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030. Programmet utgör det regionala styrdokumentet för utvecklingen av den allmänna och särskilda kollektivtrafiken och har en central roll i arbetet med att skapa ett tillgängligt, sammanhållet och hållbart transportsystem i Halland.

Revideringsarbetet bygger vidare på det gällande trafikförsörjningsprogrammet 2021–2025 och är framtaget parallellt med den regionala fysiska planen. Kommunerna har varit delaktiga i remissprocessen och getts möjlighet att lämna synpunkter på programmets innehåll och inriktning.

Kommunstyrelseförvaltningen har i samarbete med berörda förvaltningar tagit del av remissversionen och identifierat ett antal områden där förtydliganden bedöms stärka programmets funktion som styrande och vägledande dokument för både regional och kommunal planering.

Motivering av beslut

I förslaget till remissvar lyfts särskilt ett antal områden där förtydliganden bedöms vara avgörande för att programmet ska få full styrkraft och fungera som ett stabilt planeringsunderlag för både region och kommuner.

Synpunkter rör framför allt:

- **programmets styrning**, där en tydligare beskrivning av hur mål och principer ska omsättas i konkreta prioriteringar efterfrågas,
- **stråkmodellen**, där transparens kring kriterier och klassificering bedöms nödvändig för långsiktig planering,
- **ekonomiska ramar**, där en övergripande konsekvensbedömning skulle ge ökad förutsägbarhet kring genomförbarheten i programmets ambitioner,
- **kopplingen till fysisk planering**, där en mer utvecklad beskrivning av ansvar, roller och arbetsformer vore värdefull,
- **begreppet grundläggande resmöjligheter**, där en gemensam definition behövs för att skapa tydlighet i hela länet,
- **tågtrafikens utveckling**, där kommunen efterfrågar en tydligare prioritering av vilka delar av den långsiktiga tågstrategin som ska drivas inom programperioden.

Förslaget till remissvar betonar även den växande betydelsen av **anpassad kollektivtrafik** och ser behov av förtydligade principer för ansvarsfördelning och samverkan för att säkerställa ett effektivt och likvärdigt system i hela länet.

Ekonomi

Remissen och yttrandet innebär ingen ekonomisk påverkan för Falkenbergs kommun.

Underlag för beslut

Beslutsförslag 2025-11-13

Förslag till remissvar – Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 2025-11-25

Region Halland – Remissversion: Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Yrkanden

Elisabeth Svensson Agerbjer (C), med instämmande av Anneli Andélen (C), Petra Hygrell (L), Sandra Johansson (M) och Susan Pettersson (KD), yrkar att på sida 4, stycke 2 i förslag till yttrande, lägga till att utredningen bör initieras så snart det är möjligt.

Marcus Jöngren (MP) yrkar bifall till liggande förslag.

Propositionsordning

Ordförande ställer proposition på Marcus Jöngrens (MP) yrkande på liggande förslag mot avslag och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med Marcus Jöngrens (MP) yrkande.

Ordförande ställer därefter proposition på Elisabeth Svensson Agerbjer (C) med fleras yrkande mot avslag och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med tilläggsyrkande.



Kommunstyrelseförvaltningen
Samhällsutvecklingsavdelningen, Plan- & strategienheten
Marik Alwerud
marik.alwerud@falkenberg.se

Förslag till yttrande gällande Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Falkenbergs kommun har tagit del av Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030. Kommunen ser positivt på programmets ambitioner att stärka kollektivtrafikens roll i den regionala utvecklingen och välkomnar kopplingen till både den regionala utvecklingsstrategin och den regionala fysiska planen. Det är angeläget att kollektivtrafiken fortsatt utvecklas i riktning mot ett tillgängligt, sammanhållet och hållbart transportsystem. Kommunen bedömer att programmets övergripande inriktning utgör ett viktigt steg i denna utveckling.

Samtidigt identifierar kommunen ett antal områden där ytterligare förtydliganden skulle stärka programmets funktion som styrande och vägledande dokument för både regional och kommunal planering.

Programmets styrning och genomförande

Kommunen ser värdet av den målbild och de principer som beskrivs i programmet. För att ytterligare stärka programmets användbarhet bedömer kommunen att det vore värdefullt med en tydligare beskrivning av hur målen ska omsättas i prioriteringar, avvägningar och utvecklingsinriktningar under programperioden.

En sådan vägledning kan bidra till ökad förutsägbarhet och underlätta för kommunerna att använda programmet som underlag i fysisk planering och långsiktiga investeringsöverväganden.

Ekonomiska förutsättningar

Kommunen ser att programmets ambitioner behöver förstås i relation till de ekonomiska förutsättningar som kan antas gälla under programperioden. Även om ett trafikförsörjningsprogram inte är ett budgetdokument kan en övergripande beskrivning av genomförbarheten bidra till tydlighet kring vilka delar av målbilden som bedöms möjliga att utveckla i närtid.

För kommunerna är detta betydelsefullt eftersom långsiktig samhällsplanering förutsätter en grundläggande uppfattning om kollektivtrafikens utvecklingsinriktning. En översiktlig konsekvensbeskrivning – utan att binda framtida budgetbeslut – skulle därför vara ett värdefullt stöd i det gemensamma planeringsarbetet.

Stråk och prioriteringar

Kommunen ser positivt på att kollektivtrafikstråken tydliggörs och att ett stråkbaserat arbetssätt stärks. Detta skapar goda förutsättningar för en mer sammanhållen och långsiktig utveckling av kollektivtrafiken. För att öka transparensen och stärka stråkens funktion som planeringsunderlag bedömer kommunen att det vore värdefullt med en mer utförlig beskrivning av de kriterier och parametrar som ligger till grund för klassificeringen, samt hur denna kan komma att följas upp och utvecklas över tid.

En tydligare redovisning av dessa principer skulle underlätta såväl kommunernas planering som samordningen mellan olika aktörer.

Kollektivtrafikens roll i den fysiska planeringen

Kommunen välkomnar kopplingen till den regionala fysiska planen och ser att kollektivtrafikens roll i samhällsbyggandet blir allt viktigare. För att ytterligare stärka samplaneringen mellan region och kommuner kommunen att det vore värdefullt om programmet tydligare beskrev ansvarsfördelning, arbetsformer och processer för hur kollektivtrafik och bebyggelseutveckling ska integreras på ett systematiskt sätt.

En sådan tydlighet skulle underlätta planeringen av nya utbyggnadsområden, mobilitetspunkter och utveckling längs prioriterade stråk.

Grundläggande trafik i hela Halland

Kommunen konstaterar att förutsättningarna för kollektivtrafik varierar mellan länets tätare stråk och mer glest befolkade områden, och att samma nivå av trafik inte är möjlig överallt. Mot denna bakgrund bedömer kommunen att en tydligare definition av begreppet ”grundläggande resmöjligheter” skulle vara värdefull.

En gemensam och transparent beskrivning av vad som utgör en lägstanivå – oavsett trafikslag – skulle ge ökad förutsägbarhet för invånare, verksamheter och kommunal planering.

Det handlar inte om likvärdigt utbud i alla delar av länet, utan om tydlighet kring vad som kan förväntas och hur olika trafikslag tillsammans kan upprätthålla grundläggande tillgänglighet.

Utveckling av tågtrafiken och behov av vändmöjligheter i Falkenberg

Kommunen noterar programmets långsiktiga inriktning för tågtrafiken, vilken utgör ett viktigt strategiskt underlag. Eftersom större infrastrukturella förändringar inom järnvägssystemet kräver långsiktiga nationella beslut bedömer kommunen att det vore särskilt värdefullt om programmet tydliggjorde vilka delar av den långsiktiga tågstrategin som Region Halland avser att prioritera i dialogen med Trafikverket under programperioden 2026–2030.

Detta handlar inte om att förutsäga genomförande, utan om att skapa tydlighet kring vilka frågor som är mest angelägna att driva vidare samt vilka trafikeringar som kan utvecklas inom befintliga förutsättningar. En sådan inriktning skulle ge ökad klarhet och stärka programmets funktion som vägledande dokument för både regional och kommunal planering.

För att stärka tågtrafikens robusthet och möjliggöra framtida trafikering inom både regional- och fjärrtrafiksystemet anser kommunen att programmet bör uppmärksamma behovet av funktionella vändmöjligheter i Falkenberg för såväl Pågatågen som Västkosttågen.

Kommunen vill se att programmet kompletteras med att Region Halland, i dialog med Trafikverket, så snart det är möjligt initierar en utredning av förutsättningarna för att etablera vändspår i Falkenberg. Ett vändspår i Falkenbergs är en trafikal förutsättning som kan bidra till ökad flexibilitet, effektivare trafikupplägg och förbättrade möjligheter att på sikt ansluta Falkenberg till fler regionaltågssystem.

Kommunen vill även lyfta behovet av en tydligare ambitionsnivå för när Falkenberg ska anslutas till Västtågen. Detta är centralt för den långsiktiga samhällsplaneringen, särskilt kopplat till bostadsutbyggnad, arbetsmarknadsintegration och utvecklingen av hållbara regionala reskedjor.

Stärkt öst–västlig regional tillgänglighet

Falkenbergs kommun ser ett ökande behov av att stärka de öst–västliga förbindelserna för att förbättra tillgängligheten mellan inlandet och angränsande regioner. Kommunen vill i detta sammanhang betona den strategiska potential som finns i att koppla samman det snabbt växande inlandet med de järnvägsburna kollektivtrafiksystemen på Viskadalsbanan och HNJ-banan.

För att ta tillvara denna potential anser kommunen att programmet bör uppmärksamma behovet av att etablera bussförbindelser från Ullared till Horred och från Ullared till Torup, i syfte att skapa goda matarlinjer till tågtrafiken och stärka tillgängligheten till regionala arbetsmarknads- och serviceområden.

Sådana öst–västliga kopplingar skulle underlätta pendling, stärka integrationen mellan regionerna och bidra till mer hållbara reskedjor för både boende och

besökare. För Falkenbergs kommun, med ett snabbt växande inland och en stark besöksnäring, är detta särskilt betydelsefullt.

Anpassad kollektivtrafik

Kommunen ser positivt på att anpassad kollektivtrafik lyfts fram tydligare och mer sammanhållet i programmet. Detta trafikslag omfattar flera målgrupper och transportformer och har stor betydelse för tillgänglighet och likvärdighet i hela länet. Kommunen bedömer samtidigt att det vore värdefullt med en mer utförlig beskrivning av ansvarsfördelningen mellan region och kommun, särskilt i gränsytan mellan särskild och allmän kollektivtrafik.

En tydligare redogörelse för gemensamma principer för ansvar, inflytande och uppföljning skulle stärka programmets funktion och bidra till ett välfungerande och långsiktigt hållbart system i hela länet.

Sammanfattning

Falkenbergs kommun delar Region Hallands ambition att utveckla ett hållbart, resilient och sammanhållet kollektivtrafiksystem. Kommunen bedömer att de förtydliganden som lyfts ovan skulle stärka programmets funktion som styrande dokument och skapa bättre förutsättningar för ett långsiktigt och samordnat arbete mellan region och kommuner.

Med dessa justeringar ser kommunen att trafikförsörjningsprogrammet kan utgöra ett robust och strategiskt ramverk för kollektivtrafikens utveckling i Halland och välkomnar fortsatt dialog i det fortsatta arbetet.

Marik Alwerud
Trafik- och mobilitetsstrateg

2025-10-21

Yttrande

I(1)

Ert diariennr: RS230670
Vårt diariennr: KS.2025.164

Region Halland

Svar på remiss

Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026-2030

Gislaveds kommun ser positivt på de mer långsiktiga målbilderna som beskrivs för tågtrafik på HNJ-banan. Kommunen vill särskilt betona vikten av att Region Hallands län tillsammans med Region Jönköpings län och berörda kommuner gemensamt driver frågan tillsammans med Trafikverket om att förbättra järnvägen, med syfte att på sikt möjliggöra för timmestrafik där både Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik spelar centrala roller. Hur förbättringar av järnvägsanläggningen som sådan hanteras är inte en direkt fråga för trafikförsörjningsprogrammet. Det sätter dock en tydlig inriktning och målbild för trafikeringen, som i sin tur påverkar framtida satsningar på transportinfrastrukturen. Gislaved kommun vill poängtera vikten av relationen mellan trafikförsörjningsprogrammet och de planer där satsningar på fysisk transportinfrastruktur beslutas. Detta är fallet för förslaget till denna remiss, och framtida trafikförsörjningsprogram.

Längs sträckan Halmstad - Värnamo är det två stationer som berörs i Gislaveds kommun, Smålandsstenar och Reftele. Utökad tågtrafik längs HNJ-banan skulle bidra positivt till dessa orters utveckling, och i förlängningen hela kommunen och det större stråket utmed riksväg 26 och HNJ-banan. Detta genom att möjliggöra för en förstorad arbetsmarknadsregion och utökad kompetensförförjning samt genom att underlätta för arbets- och skolpendling. Gislaveds kommun samarbetar idag med flera kommuner, och regioner, längs sträckan i fråga.

Gislaveds kommun vill likt i yttrandet på samrådsförslaget av regional fysisk plan för Hallands även lyfta vikten av en kollektivtrafikkoppling mellan Smålandsstenar och Ullared, och i förlängningen Falkenberg samt Varberg.

Ks §224

Dnr: KS.2025.164

1.9.1

Svar på remiss Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026-2030**Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att anta yttrande, daterat den 21 oktober 2025, över remiss Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026-2030, samt att överlämna det till Region Halland.

Ärendebeskrivning

Enligt kollektivtrafiklagen ska respektive region ha ett regionalt trafikförsörjningsprogram. I detta ska regionen beskriva kollektivtrafikens roll i länets utveckling, de behov som finns, samt de övergripande målsättningarna för kollektivtrafiken. Perioden för detta trafikförsörjningsprogram, är 2026-2030. Gislaved är gränskommun till Hallands län, och mottagare av remissen för trafikförsörjningsprogrammet.

I yttrandet lyfter Gislaveds kommun vikten av regionöverskridande kollektivtrafik samt trafik på järnväg längs HNJ-banan och dess roll för Gislaveds kommuns framtida utveckling, och vikten av en tydlig koppling mellan regionalt trafikförsörjningsprogram, samt regional transportplan och nationell plan.

Samhällsutvecklingsförvaltningen föreslår att anta yttrandet.

Kommunstyrelsens allmänna utskott beslutade den 12 november 2025, §138, föreslå att anta yttrande, daterat den 21 oktober 2025, över remiss Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026-2030, samt att överlämna det till Region Halland .

Beslutsunderlag

Region Halland - remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Svar på remiss Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026-2030, daterat den 21 oktober 2025.

Samhällsutvecklingsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad den 20 oktober 2025.

Kommunstyrelsens allmänna utskotts protokoll den 12 november 2025, §138.

Yrkanden

Jonas Ericson (M), Charlotte Ström (WeP), Kenneth Magnusson (C), Lenja Sharif (L), Evangelos Varsamis (S), Stefan Nylén (SD), Johnny Pettersson (MiG): bifall till kommunstyrelsens allmänna utskotts förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på Jonas Ericsons (M) m.fl. yrkande och finner att kommunstyrelsen beslutat enligt kommunstyrelsens allmänna utskotts förslag.

Beslutet skickas till:

Samhällsutvecklingsförvaltningen
Region Halland

Tjänstemannayttrande
Utfärdat 2026-01-13
Ärendenummer SBF-2025-01158

Handläggare
Kajsa Högenå
E-post:
kajsa.hogena@stadsbyggnad.goteborg.se

Remiss avseende Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland

Sammanfattning

Göteborgs Stad är positiva till Trafikförsörjningsprogrammet och dess inriktning, men efterfrågar motivering och konsekvensbedömning av den sänkta ambitionsnivån för kollektivtrafikens marknadsandel till 2030. Göteborg Stad betonar vikten av samverkan för att möta identifierade utmaningar i stråken och möjliggöra en mer hållbar pendling, i närtid och på sikt.

Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

Då trafikförsörjningsprogrammet hanterar en övergripande nivå är det inte möjligt att göra konkreta bedömningar om effekter inom respektive hållbarhetsdimension. Som helhet kan konstateras att programmet bör kunna bidra positivt till samtliga tre hållbarhetsdimensioner. Genom att dokumentet tar avstamp från nuläget och har en utblick på längre sikt, stärks förutsättningarna att uppnå målen om en långsiktigt hållbar utveckling.

Ärendet

Region Halland har gett Göteborgs Stad möjlighet att yttra sig över remissversion för Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Yttrandet ska vara Region Halland tillhanda senast den 14 januari 2026.

Beskrivning av ärendet

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet utgör ett viktigt dokument för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, trafikeringsstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. I programmet görs hänvisningar till Regional fysisk plan för Halland som är under framtagande.

Göteborgs Stad svarade i mars 2025 på remissen avseende regional fysisk plan för Halland. Trafikförsörjningsprogrammet och regional plan är nära sammankopplade och tillsammans har de en påverkan på trafiksystemet i Göteborg. Göteborgs Stad ser därför positivt på att kommunen ges möjlighet att lämna synpunkter och att vi härigenom kan identifiera gemensamma utvecklingsområden.

Stadsbyggnadsförvaltningens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen svarar för Göteborgs Stad. Genom detta tjänstemannayttrande anses remissen besvarad.

Göteborg är en nationell och regional nod som har ett starkt funktionellt samband med Halland, till exempel ingår hälften av de halländska kommunerna – Kungsbacka, Varberg och Falkenberg – i Göteborgs lokala arbetsmarknadsregion (SCB, LA2023). Detta innebär en hög daglig pendling från Halland till Göteborg, vilket i dagsläget till stor del sker med personbil. Göteborgs Stad ser därför positivt på målet om att resande med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktiv. Det är också positivt att programmet lyfter vikten av hela resan-perspektivet, vilket är en förutsättning för hållbar mobilitet, med effektivare pendling och ett mer yteffektivt transportsystem.

Det har genomförts flera utredningar (däribland Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för väg 158) som har identifierat stora utmaningar och behov av att säkerställa möjligheterna till en mer kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket längs väg 158 mellan Göteborg och Kungsbacka. De havsnära områdena är attraktiva och det både pågår och planeras omfattande exploateringar, vilket medför ökat resandebehov. Samtidigt har Göteborgs Stad mål om att minska vägtrafikarbetet med 25 procent från 2019 till 2030, för att detta ska vara möjligt behöver inpendlingen med bil minska. Göteborgs Stad vill betona vikten av att gemensamt verka för och bidra till en mer hållbar pendling, i närtid och på sikt.

Det är positivt att programmet lyfter vikten av att prioritera infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan samt behov av ökad trafikering längs banan.

I remissen har delmålet att marknadsandelen för kollektivtrafiken ska vara 30 % har flyttats till 2050, jämfört med 2030 i nuvarande trafikförsörjningsprogram. Göteborgs Stad saknar en motivering till varför ambitionsnivån till 2030 har sänkts och en konsekvensbedömning av denna ändring medför.

Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen

På delegation från stadsbyggnadsnämnden enligt delegationsordningens punkt 1.8.1
Yttrande i ärenden som inte är av principiell betydelse eller betydande vikt.

Jenny Adler

Avdelningschef Strategi och taktik

2026-01-13



Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026-2030

GR tackar för möjligheten att yttra sig om remissversionen av Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

GR ser positivt på målet om att resande med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Det är även positivt att programmet lyfter vikten av att prioritera infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Väst kustbanan samt behov av ökad trafikering längs banan.

Ett av delmålen är att marknadsandelen för kollektivtrafiken ska vara 30 % år 2050, vilket är mer än en fördubbling från dagens resande. GR noterar att samma mål finns i nuvarande Trafikförsörjningsprogram men med målår 2030. Det innebär att målet har förskjutits på framtiden. I remissversionen är etappmålet till 2030 att marknadsandelen ska vara 20 %. GR saknar en motivering till hur det kommer sig att målet flyttats fram och att ambitionsnivån till 2030 har sänkts.

Väg 158 är ett viktigt pendlingsstråk mellan Kungsbacka och Göteborg, och där finns en stor utvecklingspotential och resandepotential med kollektivtrafik. GR vill påpeka att det behövs satsningar i stråket för att öka möjligheten till hållbart resande. Det är viktigt för att möjliggöra en utveckling i samhällena som kopplar an till 158an och inte begränsa kommunernas utveckling. GR anser att det behöver kraftsamlas där behoven och potentialen till ökad resande är som störst och det blir tydligt i programmet att stråket Kungsbacka – Göteborg har stora behov men också stor potential.

Remissversionen är mycket omfattande och mycket finns beskrivet i text. Programmet hade kunnat förtydliga en del av det som står i text med kartor och tabeller för att lättare kunna få en överblick av resandeutveckling, befolkningsutveckling och kollektivtrafikstråk samt hur detta kopplar an till mål och åtgärder. Det vore även bra att förtydliga vilka roller och ansvar som finns då kollektivtrafiken i Region Halland drivs av både Hallandstrafiken och Västtrafik och hur samverkan sker mellan Västra Götalandsregionen och Region Halland. De norra delarna av Halland är integrerade i Göteborgs arbetsmarknadsregion och speglar invånarens resmönster. GR vill poängtera vikten av att Region Halland, Västra Götalandsregionen och GR har en nära samverkan kopplat till infrastruktur, bebyggelse och kollektivtrafikplanering.

Therese Andersson
Avdelningschef

Anna Cesarini

Remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026-2030

Förslag till beslut

Förbundsstyrelsen godkänner yttrandet daterat 2025-10-17

Sammanfattning av ärendet

GR tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissversionen av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030.

GR ser positivt på målet om att resande med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Det är även positivt att programmet lyfter vikten av att prioritera infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Väst kustbanan samt behov av ökad trafikering längs banan.

GR saknar en motivering till hur det kommer sig att målet om 30 % marknadsandel för kollektivtrafiken flyttats fram till 2050 från 2030.

Väg 158 är ett viktigt pendlingsstråk mellan Kungsbacka och Göteborg, och där finns en stor utvecklingspotential och resandepotential med kollektivtrafik. GR vill påpeka att det behövs satsningar i stråket för att öka möjligheten till hållbart resande.

De norra delarna av Halland är integrerade i Göteborgs arbetsmarknadsregion och speglar invånares resmönster. GR vill poängtera vikten av att Region Halland, Västra Götalandsregionen och GR har en nära samverkan kopplat till infrastruktur, bebyggelse och kollektivtrafikplanering.

Beslutsunderlag

Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, Region Halland

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

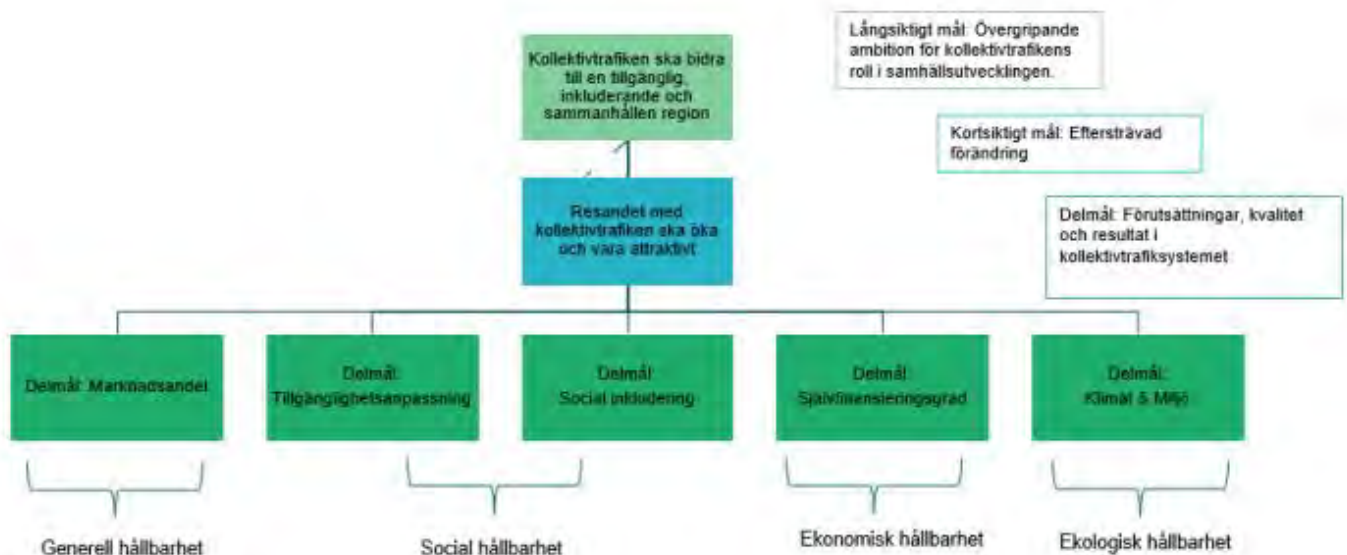
Bakgrund och syfte

Region Halland har uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. I programmet beskrivs vilka mål, trafikeringstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Programperioden stäcker sig fram till och med 2030, med en långsiktig utblick mot 2050.

Regional fysisk plan för Region Halland planeras att beslutas politiskt i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta har det varit viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförfarandet.

Revideringsarbetet har inte syftat till att ta fram ett helt nytt trafikförsörjningsprogram utan har byggt vidare på det gällande trafikförsörjningsprogrammet.

I remissversionen anges ett långsiktigt mål och ett kortsiktigt mål samt ett antal delmål. Målstrukturen redovisas i en schematisk bild:



Figur 2 Schematisk bild över trafikförsörjningsprogrammets målstruktur.

Delmålen är mätbara och finns formulerade inom respektive område. Några urval av dessa är:

- Marknadsandel för kollektivtrafiken ska vara 30% år 2050 (av de motoriserade resorna)
- Kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv, trygg och säker
- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafknära läge ska öka
- Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafikkostnaderna
- Kollektivtrafikens ska vara fossilfri.
- Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Västkustbanan har högst prioritet i det Halländska kollektivtrafiksystemet.

Therese Andersson
Avdelningschef

Anna Cesarini

Skickas till

Region Halland, diarienummer RS230670
regionen@halland.se

§ 112

Dnr GRFS-2025-00261

Remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026-2030

Förbundsstyrelsens beslut

Förbundsstyrelsen godkänner yttrandet daterat 2025-10-17

Sammanfattning av ärendet

GR tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissversionen av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030.

GR ser positivt på målet om att resande med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Det är även positivt att programmet lyfter vikten av att prioritera infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Väst kustbanan samt behov av ökad trafikering längs banan.

GR saknar en motivering till hur det kommer sig att målet om 30 % marknadsandel för kollektivtrafiken flyttats fram till 2050 från 2030.

Väg 158 är ett viktigt pendlingsstråk mellan Kungsbacka och Göteborg, och där finns en stor utvecklingspotential och resandepotential med kollektivtrafik. GR vill påpeka att det behövs satsningar i stråket för att öka möjligheten till hållbart resande.

De norra delarna av Halland är integrerade i Göteborgs arbetsmarknadsregion och speglar invånares resmönster. GR vill poängtera vikten av att Region Halland, Västra Götalandsregionen och GR har en nära samverkan kopplat till infrastruktur, bebyggelse och kollektivtrafikplanering.

Beslutsunderlag

Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, Region Halland

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Beslutsgång

Ordförande frågar om förslag till beslut kan godkännas och finner att så sker.

Skickas till

Region Halland regionen@regionhalland.se

Joki Malin RK STAB

Från: diarium@goteborgsregionen.se
Skickat: den 12 december 2025 12:15
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Remissvar TFP RS230670 Göteborgsregionens kommunalförbund
Bifogade filer: Beslut - 202500261 - GRFS - § 112.pdf; Yttrande grundmall.pdf; Tjänsteskrivelse grundmall.pdf

Du får inte ofta e-post från diarium@goteborgsregionen.se. [Läs om varför det här är viktigt](#)

Hej!

Bifogar Förbundsstyrelsens i GR:s yttrande i rubricerade ärende.

Mvh

Annika Funkqvist
Förbundssekreterare

Aktuella handlingar för ärende GRFS-2025-00261, Remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026-2030 bifogas detta e-postmeddelande

Bifogat material kommer från följande handlingar:

Protokollsutdrag 2025-12-09 § 112 Remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026-2030 | Dokumentidentitet:21624

Yttrande remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026 | Dokumentidentitet:21217

Tjänsteskrivelse remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026 | Dokumentidentitet:21223

Myndighetens namn

regionen@regionhalland.se

Datum

2025-12-09

Diarienummer (myndighetens)

RS230670

Halmstads kommuns yttrande över Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Halmstads kommun vill yttra sig angående nedanstående delar i remissversionen till nytt Trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2030:

3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel:

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

Halmstads kommun anser att det är viktigt med målsättningar likt denna. Men det är ett ganska brett mål som inkluderar olika sorts trafik. Hade det gått att dela upp geografiskt och sett till olika trafiksystem hade det varit tydligare att veta var och vad som kanske behöver arbetas mer med.

Halmstads kommun vill också påpeka att en större ökning procentuellt sett för Halmstads del sannolikt endast är möjlig genom att stora insatser avseende den fysiska infrastrukturen genomförs av oss som kommun.

3.5 Delmål Kollektivtrafikens roll för ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet

Delmål tillgänglighetsanpassning:

Halmstads kommun är positiv till målen om tillgänglighetsanpassning då det kan bidra till delaktighet och självständighet för personer med funktionsnedsättning på ett positivt vis. Samarbetet mellan kommunen och Hallandstrafiken fungerar även bra inom detta område.

Delmål social inkludering:

- **Beakta särskilt barn och ungas, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara gruppers behov.**

Halmstads kommun välkomnar och tycker det är positivt att dessa gruppers behov ska beaktas, men anser inte att de genomsyras helt för de äldre då de i de nya *Principerna för tillköp av biljetter*, till skillnad från barn och ungdomar liksom studenter, inte är en kategori utan jämföras prismässigt med vuxna,

d.v.s. från 20 år. Detta trots att äldre många gånger har ett större behov av kunna resa med kollektivtrafiken av ekonomiska eller fysiologiska skäl.

- **Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka**

Detta mål påverkar kommunerna i hög grad, inte minst vid planering av nya bostadsområden. Skulle målet kunna omformuleras till ”Verka för att andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka”?

- **Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka**

Halmstads kommun önskar gärna ett förtydligande av målformuleringen. Vad avses egentligen och vad är åtgärderna för att uppnå målet?

Delmål klimat och miljö:

- **Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras**

Detta mål påverkar också kommunerna i hög grad. Skulle målet kunna omformuleras till ”Verka för att framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras”?

4.2 Principer för trafikutveckling Grundläggande resmöjlighet

Under denna rubrik står det att *Skolskjuttrafiken 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*. Men vad innebär ”på skolresandets villkor”?

Under denna rubrik står även att *Ett acceptabelt avstånd till hållplatser i tätort är cirka 400 meter och utanför tätort cirka 2 kilometer*. Halmstads kommun håller med om detta, men i arbetet med stombuss/BRT så anser vi att längre avstånd (upp till 800 meter) till hållplats i tätort kan accepteras. I det planeringsverktyg som finns gällande BRT så premieras exempelvis avstånd mellan hållplatserna på minst 600 meter. Det måttet innebär i sin tur att avstånden till hållplatserna kan öka. Detta kan då i sin tur komma att påverka statistiken (antal bostäder inom 400 meter från hållplats) vid ett genomförande och bör beaktas framöver.

5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk Västkuststråket/ Västkustbanan

Här står det att *Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader*. Halmstads kommun vill påpeka att det inte bara är tillgången i form av tågtrafik som är viktig utan i detta fall till stor del beroende på tillgången till avgång- och ankomsttider som matchar flygtrafiken.

Mycket starka kollektivtrafikstråk Halmstad-Hyltebruk-(Gislaved)

Under denna rubrik står det att Sennan har station, vilket inte stämmer, däremot så finns en station vid Sannarp.

Starka kollektivtrafikstråk

Halmstad – Laholm (Markaryd-Hässelholm)

Här står det att *I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Halmstads 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.*

Halmstads kommun har fått besked från Region Halland om att det krävs samsyn och avsiktsförklaring innan nya stationer kan pekas ut. Däremot anser kommunen att potentialen till nya stationslägen ändå borde kunna pekas ut i tidiga skeden. I ovanstående stycke gällande stråket Halmstad-Laholm verkar det som om en station i Trönninge ändå pekas ut?

6.1 Tågsystem i Halland

Halmstads kommun tycker det är otydligt vad skillnaden mellan lokaltåget Pågatåg Halmstad-Helsingborg och övriga regiontåg är.

6.2 Trafikering Västkustbanan

Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg)

Trafikering 2035 – 2050: Halmstads kommun är positiva till att *Ett framtida scenario är att förlänga tågsystemet söderut till Halmstad men denna utveckling är då knuten till att möta nya resbehov. Däremot undrar vi varför inte Laholm skulle vara ändstationen för ”Hallandståget”.*

Pågatåg Halmstad – Helsingborg

Halmstads kommun anser att konsekvenserna gällande trafikeringen 2028–2034 bör tydliggöras. Pendlingen mellan de idag trafikerade Pågatågstationer i Skåne och Halmstad kommer försvåras.

6.7 Nya tågstationer

Halmstads kommun menar att processen gällande vilken part som gör vad gällande nya stationer bör förtydligas.

Övrigt

Ett av delmålen är att *Kollektivtrafikens självfinansieringsgrad ska utgöra 55% av trafik kostnaderna. Under Stationskriterierna (punkt 6.7) står det även att Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30 procent.* Halmstads kommun tycker det är otydligt vad skillnaden mellan kostnadstäckningsgrad och självfinansieringsgrad är. Kan det tydliggöras? Skulle målen gällande självfinansieringsgrad/kostnadstäckningsgrad kunna delas upp också, exempelvis per stadsbuss, regionbuss och tåg?

För Halmstads kommun

Stefan Pålsson, kommunstyrelsens ordförande

Mattias Rossköld, kommundirektör

Ärende KS-2025/00437

Beslutsinstans: Kommunstyrelsen, ordförandebeslut

**Yttrande över Region Hallands remissversion av
Trafikförsörjningsprogram 2026–2030**

Beslut

Undertecknad beslutar att på kommunstyrelsens vägnar godkänna *Halmstads kommuns yttrande över Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030*.

För kommunstyrelsen



Simon Lindgren
Tf ordförande kommunstyrelsen

Halmstad 3 december 2025

Yttrande över remissförslag på Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Behandlat av styrelsen för Hallands bildningsförbund 3 december 2025.

Vi uppskattar möjligheten att lämna synpunkter på Region Hallands Trafikförsörjningsplan.

Detta yttrande har vi begränsat till det perspektiv som vi har i vår roll som folkbildningsfrämjare och branschorganisation för studieförbunden i Halland.

Med det som grund vill vi peka på betydelsen av Kollektivtrafikens roll när människor flyttar sig till och från sociala aktiviteter. Det är av största vikt att det hinder för hälsofrämjande aktiviteter som brist på transportmöjligheter kan utgöra undanröjs. Detta är lika betydelsefullt i mindre samhällen och stadsnära landsbygd som i tätorterna.

Vänligen,
HALLANDS BILDNINGSFÖRBUND

Björn Lind
länsbildningskonsulent

Synpunkter från Hela Sverige ska leva Halland gällande region Hallands Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Allmänt

med huvudsaklig inriktning på HNJ-banan

Korta restider är bra, men lika viktigt är att tåg och bussar kommer fram enligt tidtabell, det vill säga i tid.

Hellre en säker förbindelse än en snabb.

Eventuellt förkortade restider får inte kräva nedläggning av stationer och hållplatser. Attraktiv kollektivtrafik kräver att resenärerna har nära tillgång till tåg och bussar. Kortare restider kan åstadkommas på annat sätt, bland annat genom god tidtabellsläggning, snabbare fordon, bättre spår och vägar och att vissa tåg och bussar körs ”direkt” medan andra gör fler uppehåll.

En påtaglig förbättring av restider samtidigt som fler invånare kan erbjudas modern, bekväm kollektivtrafik, vore att införa pendeltåg på sträckan Hyltebruk–Halmstad, med uppehåll i Rydöbruk, Torup, Oskarström, Sennan, Åled och Sannarp. Restiderna Hyltebruk–Halmstad skulle i princip halveras jämfört med dagens bussförbindelser, även med uppehåll på i dag icke tågtrafikerade orter. Samtidigt skulle den nu ofrafikerade järnvägen Torup-Hyltebruk (frånsett under TÅGDAGARNA) räddas som en resurs för framtiden. Utan regelbunden trafik lär banan, som nu snabbt förslummas, läggas ner inom några få år.

Bättre kommunikationer till och från Hylte kommun, företrädesvis då med pendeltåg, skulle vara en regionalpolitisk åtgärd med många positiva konsekvenser, allra mest för länets enda inlandskommun. Hylte skulle bli väsentligt mer attraktivt som arbets-, -studie och boplatz med mera. Vidare skulle arbetsmarknaden längs hela södra Nissadalen utvecklas och tillföras ny energi, sannolikt även nya företagsetableringar.

Att trafikutbudet i huvudsak inriktas på relationer med stort resandeunderlag är naturligt. Detta utesluter dock inte att Hallandstrafiken även arbetar med att *skapa* ett trafikunderlag genom att erbjuda nya, bra resmöjligheter. Ett exempel, utöver allmänna ambitioner rörande KOB (sid 11), är den önskade busslinjen Hyltebruk–Torup–Falkenberg med anslutningar till Krösatåg i Torup och persontåg på Västkustbanan i Falkenberg. **Stråket Hyltebruk–Falkenberg bör adderas i trafikförsörjningsprogrammet.**

Bussar ska enligt programmet mata resenärer till tågen på Västkustbanan. Varför tillämpas inte den principen längs HNJ-banan? Där körs bussar och tåg utan någon som helst samordning.

Hallandstrafikens taxor har ökat kraftigt de senaste åren. Ska Hallandstrafikens mål om en marknadsandel på 30 procent år 2030 av alla motoriserade resor i länet kunna nås, behöver biljettpriserna bli lägre. Detta borde bara möjligt med hänsyn till Region Hallands totala ekonomi samt kollektivtrafikens nuvarande andel av regionbudgeten. Målet om en självfinansieringsgrad på 55 procent kan heller inte vara hugget i sten, utan måste kunna förändras över tid.

Samarbetet mellan Region Halland/Hallandstrafiken och Trafikverket behöver bli bättre.

Långbänken kring persontrafiken på Markarydsbanan är svår att förstå om båda parter vill framåt i frågan. Trafikverkets stora investering i nya spårväxlar i ett hittills oanvänt sidospår i

Oskarström är obegriplig när den inte följs upp genom att trafikplatsen åter blir en mötesstation på HNJ-banan. "Växelpengarna" hade kunnat användas till andra angelägna satsningar längs banan, till exempel vid den vägskorsning strax söder om Landeryds station som saknar skyddsanordningar, utöver kryssmärken. Efter ett olyckstillbud där har tåghastigheten på platsen sänkts till 40 km/tim, till nackdel för restiderna.

Region Halland/Hallandstrafiken bör verka för tillskapandet av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafik, enligt Fairtrans brett förankrade *Förslag för en folklig klimatpolitik* (november 2025).

Lite mer specifikt HNJ (järnvägen Halmstad-Nässjö/Jönköping)

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

"Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer... o s v". (sid 27 i programmet)

"Attraktiva och välfungerande bytespunkter utgör viktiga delar av resenärernas resekedjor och har därför en stor betydelse för ett ökat kollektivtrafikresande... o s v". (sid 30 i programmet)

Låter sant och riktigt, men är tyvärr inget som tillämpas längs HNJ där dåligt skötta perronger och miljöer är legio. Aktuellt exempel är Oskarström, där det instängslade ställverksområdet länge sett ut som en soptipp med nedblåsta takplåtar och annat skräp. Dessutom är snöröjningen oftast undermålig. På andra ställen, till exempel i Torup, är asfalten i perrongen skadad och utgör en olycksrisk.

Har inte Krösätgsresenärerna i inlandet lika stor rätt till välhållna trafikplatser som de som åker med Öresunds- och Västtåg?

5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland (sid 31 i programmet)

"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". (sid 32 i programmet)

Underligt cirkelresonemang mot bakgrund av att *"ungefär 30 procent av alla biljetter som säljs av Hallandstrafiken utfärdas för resor till andra trafikområden"* (sid 78 i programmet). I detta avseende bör HNJ-banan lyftas fram som en bra, alternativ resväg från Halmstad mot Östergötland och Mälardalen/Stockholm. Ännu fler interregionala resenärer på Krösätågen skulle avlasta de hårt belastade tågen på Väst kustbanan.

Testperiod HNJ, 2017–2020 (sid 55)

Beskrivningen av testet är skönmålad. Det genomfördes samtidigt som pandemin pågick, antalet tåg blev inte så många som ursprungligen avsett (7 avgångar i stället för 8) och marknadsföringen av den utökade trafiken måste betecknas som undermålig. Trots detta ökade antalet resenärer med 36 procent, samtidigt som kostnadstäckningsgraden, enligt Hallandstrafiken, inte förändrades.

I programmet konstateras att *"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, vilket*

HNJ-banan i dag inte möjliggör. En av projektets slutsatser är därmed att den parallella regionbusstrafiken i stråket fortsatt är av stor betydelse”.

Detta är komplett felaktigt, och det är svårt att förstå att detta grundlösa påstående ges plats i trafikförsörjningsprogrammet. Det finns nämligen inga trafiktekniska hinder för att köra betydligt fler tåg på den enkelspåriga HNJ-banan. Den alltfjämt huvudsakligen manuella tågklareringen på sträckan Halmstad–Värnamo utgör inget hinder, inte heller antalet tillgängliga mötesstationer även om Oskarström också borde ingå i dessa, inte heller tillgången till lämpliga tåglägen. Under senare år har järnvägen också rustats upp med helsvetsade räler och betongslipers i makadam på flera sträckor. Den spårtekniskt sämsta delen för närvarande är Torup–Landeryd inom Region Halland.

Det går inte att läsa formuleringarna i programmet på annat sätt än att de är medvetet vilseledande till HNJ-banans nackdel, i alla fall i närtid. För när det gäller trafikeringen på HNJ-banan 2028–2034 heter det att *”inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, att trafikera med en avgång varannan timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Värnamo.”*

Sanningen är alltså att det redan i dag går att köra betydligt fler Krösatåg på HNJ-banan, helst då hela vägen upp till antingen Nässjö eller Jönköping.

Stråkutredning Halmstad–Hyltebruk, 2021 (sid 56 i programmet)

Här finns ytterligare ett helt felaktigt och grovt vilseledande påstående, nämligen att ”en ny lokaltågslinje mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den befintliga regionaltågslinjen till Värnamo behöver läggas ner. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar”.

Givetvis kan pendeltåg till Hyltebruk förenas med fortsatt tågtrafik mot Värnamo, så har det fungerat i decennier. **Varför påståendet om motsatsen ges utrymme i**

trafikförsörjningsprogrammet kan bara tolkas som en ambition att undergräva HNJ-banans potential, inklusive bibanan Torup–Hyltebruk. Den som har elementär kunskap om järnvägstrafik förvånar sig över Hallandstrafikens snedvridna och oprofessionella verklighetsuppfattning.

Att antalet bussavgångar från Hyltebruk blir färre om tågförbindelser tillkommer, ter sig naturligt. Pendeltågen behöver dock inte utesluta kompletterande busstrafik till och från Halmstad.

I båda fallen, fler tåg på HNJ-banan och pendeltåg till Hyltebruk, finns det inga trafiktekniska hinder. Hindren består i regionpolitikernas och Hallandstrafikens vilja och ambition att bidra till utveckling av *hela* Region Halland, tillgången till fordon, samarbetet med intilliggande regioner etc. Det är inte järnvägen i sig som omöjliggör höjda ambitioner redan nu.

6.6 Infrastruktur (sid 59)

I avsnittet poängteras mycket riktigt att inlandsjärnvägarna i Halland (Viskadalsbanan Varberg–Borås och HNJ-banan Halmstad–Värnamo–Nässjö/Jönköping) behöver bli robustare samt möjliggöra tåg i högre hastighet. Det förebyggande underhållet av järnvägarna behöver förstärkas, och spåren behöver trädsäkras. **I det senare fallet borde arbetet kunna bedrivas betydligt mer skyndsamt än vad som verkar vara fallet.**

Under rubriken infrastruktur borde ingå att Region Halland/Hallandstrafiken aktivt borde agera för en framtida elektrifiering av HNJ-banan även söder om Värnamo. En sådan, vid sidan av fortsatta spårtekniska insatser och fjärrstyrning av växlar och signaler, skulle

innebära en avsevärt solidare järnväg, med ännu större kapacitet till båtнад också vid kriser och krig.

I trafikförsörjningsprogrammet framgår inte med tydlighet hur Hallandstrafiken ser på det framtida och långsiktiga fordonsbehovet för trafiken på HNJ. Ett avsnitt gällande denna fråga bör tillföras framställningen.

Ersättningstrafik vid inställda tåg

Trafikförsörjningsprogrammet berör inte denna fråga, trots att denna trafik har stora brister. Ersättande bussar utgör ofta i realiteten inte någon ersättning för det inställda tåget, eftersom bussarnas tidtabell helt avviker från tågets, desto mer ju längre bort från utgångsstationen. Dessutom är informationen kring ersättningstrafiken genomgående bristfällig. Inte sällan är HLT:s och JLT:s information olika, trots att tåget/bussen är genomgående och berör båda trafik huvudmännen.

Kunden/resenären får klara sig bäst han/hon kan, ibland i mörker och kyla på ruffiga trafikplatser. Svagheter i systemet består, trots upprepade löften från ansvariga om förbättringar i servicen.

Övrigt

- **Hallandstrafiken bör använda digitala resurser mer och smartare. Det gäller matningstrafik till buss och tåglinjer i landsbygd. Här kan konceptet PAXI – appstyrd optimering, som redan testats framgångsrikt vara utvecklingsbart. Det gäller också den komplexa uppgiften att samordna alla tidtabeller för optimal restid. Här måste AI vara en stor resurs.**
- **Ta med cykeln som en resurs till i kollektivtrafikens optimering. Kommuner satsar mer och mer på cykelstråk och här finns en resurs för matningstrafik i alla orter. Stora som små. Det ska vara lättare att ta med sig cykel på buss och tåg. Det skall vara lättare att ställa sin cykel vid busshållplats och station på säkert sätt.**
- **Samordning och samarbete över regiongränser behöver fortfarande bli bättre. Samma biljettsystem ska kunna användas över större områden. Planering av trafik, buss och tågtäthet bör samordnas bättre. Hela sydregionen, men helst ännu större område, nationellt! Viktigt också satsa mer regionalt på matningstrafik där ny teknik och ny optimering tas med i planen.**

s. 8 och 9

”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.”

s. 45

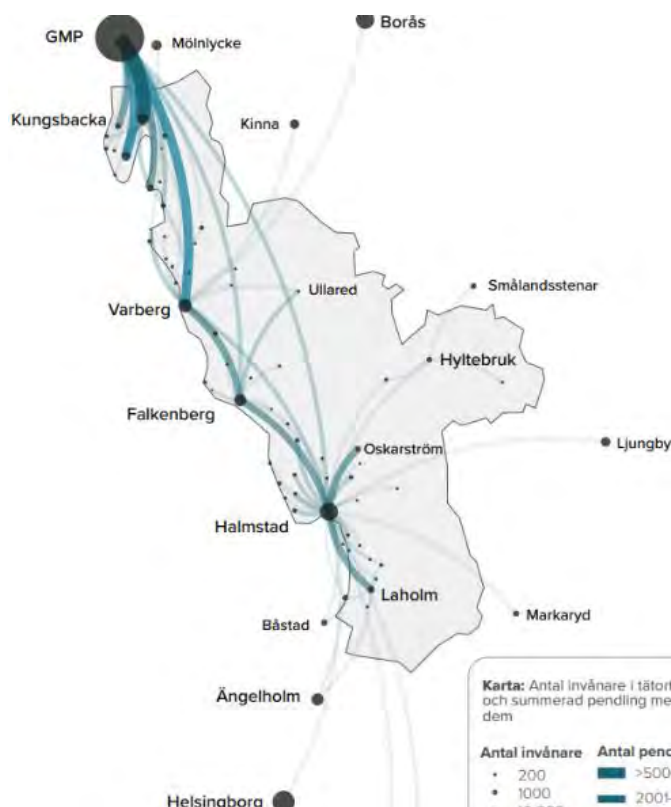
Falkenberg–Ullared

”I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared.”

Vi ser på kartan nedan att det finns stråk av kollektivtrafiken som går utomlans i samtliga halländska kommuner förutom Falkenberg. Med tanke på att Gekås i Ullared är Skandinavien mest besökta turistmål, borde det löna sig med nya linjer mellan Ullared och Göteborg, Borås, Jönköping, Svenljunga, Tranemo, Gislaved, Gnosjö, Värnamo, Oslo, Köpenhamn...

Utvecklingen bör således inte endast gälla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared. Här finns goda möjligheter att samverka med andra kommuner, regioner och länder.

Hela Sverige ska leva Halland ser samarbeten och samverkan över länsgränserna och aktörer inom trafikförsörjning som en viktig del av vår infrastruktur. Med Natointrädet ställs det än mer krav på farbara stråk. Samarbeten bör i slutänden få effekt för resenärerna.



s. 9

"Även trafiksäkra och upplysta gång- och cykelvägar till och från hållplatserna utgör ett viktigt led i arbetet med en attraktiv kollektivtrafik."

s. 27

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

"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."

Gällande gång- och cykelvägar är det viktigt för inlandet att Hallandsleden underhålls, liksom anvisade cykelleder av kommunen. Exempel finns där högt gräs eller grov makadam försvårat framkomligheten.

En gång- och cykelväg mellan Kinnared och Torup är önskvärd.

”Hela resan”-perspektivet bör inkludera att frakta cykel på samtliga av kollektivtrafikens fordon. Även att hållplatserna blir trygga med låsbara cykelställ.

s. 24

Grundläggande resmöjlighet

”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.”

Genom att allmänheten får åka med skolskjutsen, på elevernas villkor, har en stor del av hela Halland täckts in med kollektivtrafik. Skolskjutstrafiken är en enorm och outnyttjad möjlighet, som skulle gagna många invånare. Vid samtal i Hylte kommun var detta dessvärre inte möjligt i nuläget, oklart varför. Med **god marknadsföring** är vi övertygande om att det skulle bli fler resande. Skolskjutstrafiken bör förses med tidtabell, sökbar på nätet. Kanske en egen flik för detta ändamål.

Hallands landsbövding Brittis Benzler intervjuades i Inlandsbladet juni 2021:

– Gällande kollektivtrafiken refererar jag till Gotland. Vi var överens om att gymnasieturerna skulle prioriteras, att utbildning ska möjliggöras oavsett var du bor. Det är ett viktigt mål att fullfölja sin utbildning. Vi ordnade en tur in till tätorten och två turer hem.

– I Hela Sverige ska leva Halland, där jag är styrelseledamot, har vi diskuterat att möjliggöra för allmänheten att åka med skolskjutsarna. Det har med försäkringar och annat att göra, men nog borde vi kunna lösa det år 2021?

– På Gotland har vi löst detta. Där får allmänheten åka med skolskjutsarna i mån av plats. Det fanns inget betalningssystem som fungerade för detta och vi sa att om det blir ett hundratal som vill åka kan det bli ett bekymmer. Det blev ingen anstormning och de som nyttjar skolskjutsarna nu åker faktiskt gratis.

Gällande skolskjutsar har upphandlingar gjort att många mindre taxi- och bussbolag i Halland har avvecklats. I Hylte kommun finns inte längre ett enda taxibolag kvar i kommunen, vilket även drabbar Falkenbergs kommuns inland. Mindre taxi- och bussbolag har inte samma förutsättningar att göra kostnadsberäkningar och vara konkurrenskraftiga gentemot stora bussbolag utanför länet. Allt fler exempel finns där stora bussbolag utomlänns vinner upphandlingarna om skolskjutsarna och därmed hamnar även skattepengarna utanför länet. De lokala företagen får svårt att överleva utan skolskjutsarna och rörelsen läggs ner. Nerlagda buss- och taxirörelser gör att sjukresor och färdtjänst sker med en taxi som har en framkörning på kanske fem, sex mil. Även ur klimathänseende är det förkastligt.

s. 29

Framkomlighet

”Om fler boende i orterna utanför centralorten väljer att åka kollektivt in till staden kan antalet bilar minska, och därmed också trängseln.”

Det är ett urbant perspektiv. Det blir de boende utanför centralorten som ska ansvara för att bilåkandet och trängseln minskar i städerna och att stadsmiljön därmed förbättras. För de flesta landsbygdsbor i Hallands östra delar är bussen inget alternativ då många har sex, sju kilometer eller mer till närmaste busshållplats.

s. 69

8 Anpassad kollektivtrafik

"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."

Det är viktigt att samordning/samverkan inte innebär att en resa för en person som beviljats färdtjänst hänvisas till kollektivtrafiken. Personen som har rätt till färdtjänst kan troligen inte åka kollektivt, personen är kanske infektionskänslig eller själv smittsam.

Det är ingen enkel ansökan om färdtjänst. Besked om avslag eller beviljande av färdtjänst kan dröja flera månader. Vi tror att människor som söker färdtjänst gärna hade åkt kollektivt om det varit möjligt.

s. 79

"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."

Nyheter i kollektivtrafiken bör marknadsföras med kraft. Hallandstrafikens webbplats får toppbetyg, men nyheter på nätet blir snabbt undanskuffade av ännu nyare nyheter. Om en ny linje planeras, bör utskick till brevlådorna i ett större närområde göras. Annonsering i Hallands Nyheter eller Hallandsposten är snart ingen idé om man vill nå nya resenärer i Hallands östra delar, eftersom här inte finns någon papperstidning längre.

Testperioden med HNJ-banan marknadsfördes i samarbete med kommunerna, enligt remissen. Inlandet i Falkenbergs kommun fick ingen information, trots närheten till sträckningen.

Önskvärt är att Hallandstrafiken utger en tidning åtminstone en gång om året till halländska hushåll.

Ett exempel på god marknadsföring som gav effekt är Varbergs satsning på Paxibussen. Denna form av matartrafik ser Hela Sverige ska leva Halland som ett gott komplement för landsbygden till kollektiv linjetrafik och önskar en spridning av konceptet till Falkenbergs och Hyltes landsbygder. I Paxiprojekt visade det sig att korta restider inte var det viktigaste utan framgångsfaktorn var projektets två alternativ med att antingen komma fram vid en viss tidpunkt eller att åka vid en viss tidpunkt.

Vikten av korta restider i remissen överbetonas. Vid vissa sträckor kan det förstås vara viktigt, men det är också angeläget att det finns möjligheter till på- och avstigning. Det går att erbjuda både snabba och långsamma linjer.

Övrigt 1

Linje Hyltebruk–Falkenberg

Hela Sverige ska leva Halland ser gärna att Hallandstrafiken satsar på en linje mellan Hyltebruk, Kinnared, Drängsered och Falkenberg. En sådan linje effektiviserar resande norrut. Bor du i Kinnared och vill resa till Göteborg, får du ta tåget först ner till Halmstad för vidare resa till Göteborg. En busslinje mellan Hylte och Falkenberg via Kinnared och Drängsered, skulle främja arbetspendling och studerande vid Falkenbergs gymnasieskola. Detta gynnar även invånarna i angränsade socknar inom Falkenbergs kommun.

En högstadieselev som gått klart skolan i Ullared och ska börja på gymnasieskolan i Falkenberg kan inte bo kvar i Krogsered, eftersom ingen kollektivtrafik finns. Inte ens att åka med skolbussen för grundskoleelever funkar, eftersom eleverna måste ge sig i väg kl. 6 för att komma fram i tid. Återstår alternativet att flytta in till Falkenberg och ta fullt ansvar vid femtonårsåldern. Barn med diagnos får stora problem.

Gymnasieelever boende i Fegen och Ätran lägger mer än tre timmar per dag på kollektivt resande till Falkenberg, eftersom de får åka omvägen över Ullared. Det motsvarar två arbetsdagar i veckan, utöver heltidsstudier.

Landsbygdsbefolkningen är beroende av viss service, exempelvis vårdcentraler och Apotek, som alla andra invånare. Satsa på tillgängligheten med kollektivtrafik på landsbygden, där servicen inte finns. Ytterst är det en demokratifråga. En liten kommun som Hylte, med en minskande befolkning, har inte samma utbud av service. Beroendet av starka kommuner som Falkenberg och Halmstad är större här. Med bra kollektivtrafik kanske landsbygden inte utarmas befolkningsmässigt.

Utan körkort kan du inte bo i inlandet.

Övrigt 2

Linje Torup–Falkenberg

Hallandstrafiken bör satsa på en busslinje mellan Torup och Falkenberg via väg 150. Här kör massvis med bilar, så förmodligen är många pendlare. Det ger även gymnasieelever större valmöjlighet att välja Falkenbergs gymnasieskola.

Övrigt 3

Insändare i HN 2018, fortfarande aktuell.

Var ligger stationen i Falkenberg?

Vi från inlandet som kommer från Vessigebrohållet och ska till Falkenbergs järnvägsstation efterlyser en skylt i Vinberg mot stationen. Är man inte väl orienterad i området måste man köra in i Falkenberg för att ta sig till stationen.

Öppna viadukten på stationsområdet även för biltrafik, nu tvingas man köra en flera hundra meter lång omväg för att komma på rätt sida om spåret om man kommer från ”fel” håll. Detta har påpekats för flera år sedan på insändarsidan.

Hämtar och lämnar

Övrigt 4

För övrigt anser vi att biljettkostnaderna med Hallandstrafiken bör sänkas.

Tack för att Hela Sverige ska leva Halland får denna möjlighet att yttra sig över trafikförsörjningsremissen. Föreningen har runt 120 medlemmar i form av samhällsföreningar, byalag och hembygdsföreningar som verkar i hela länet.

2025-10-21

Region Halland
Regionstyrelsen
Mottagarens dnr: RS230670

Yttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 Region Halland

Dnr. 2025 KS0216

Yttrande

Hylte kommun tackar för möjligheten att få lämna synpunkter på remissversionen av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030.

Hylte kommun delar Region Hallands övergripande ambition om att utveckla en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region med en attraktiv kollektivtrafik. För Hylte kommun är tillgänglighet, landsbygdsförsörjning och regional samverkan särskilt viktiga frågor.

Hylte kommun välkomnar att Hyltebruk lyfts fram som en lokal delregionkärna och Torup och Hyltebruk som kollektivtrafiknoder i den regionala planeringen. Det är positivt att stråket Halmstad–Hyltebruk–(Gislaved) identifieras som viktigt för arbete, studier och service. Hylte kommun ser dock behov av en mer detaljerad beskrivning av hur kollektivtrafiken ska utvecklas i de östra delarna av länet, där befolkningsunderlaget är glesare men resbehovet hos Hyltes invånare är stort.

Hylte kommun gränsar till både Region Kronoberg och Region Jönköping. Pendlingsutbytet med exempelvis Gislaved, Värnamo och Ljungby är således också av vikt. Hylte kommun anser därför att Trafikförsörjningsprogrammet bör tydligare beskriva hur länsöverskridande kollektivtrafik kan utvecklas österut, inte enbart längs kusten. Detta är viktigt för att stärka arbetsmarknaden och tillgången till högre utbildning.

Vidare välkomnar Hylte kommun de mer långsiktiga målbilderna som beskrivs för tågtrafik på Halmstad – Nässjö Järnväg (HNJ-banan). Som Hallands enda inlandskommun, vill vi särskilt betona vikten av att Region Halland och Region Jönköpings län, tillsammans med berörda kommuner utmed med järnvägen, gemensamt driver frågan med Trafikverket om förbättringar av järnvägsinfrastrukturen. Där syftet är att på sikt möjliggöra timmestrafik, där både Hallandstrafiken och Jönköpings länstrafik har en central roll i genomförandet och samordningen. En utökad tågtrafik längs HNJ-banan skulle på ett positivt sätt bidra till utvecklingen av orterna längs med järnvägen och därmed stärka både Hylte kommun och det bredare stråket utmed riksväg 26 och HNJ-banan. En förbättrad tågtrafik skulle skapa förutsättningar för en större och mer sammanhållen arbetsmarknadsregion, underlätta kompetensförsörjningen samt främja möjligheterna till arbets- och skolpendling.

Vidare efterlyser Hylte kommun tydligare och mer konkreta skrivningar kring utvecklingen av den anropsstyrda trafiken och olika former av närtrafiklösningar.

Hylte kommun delar Region Hallands uppfattning om vikten av samplanering mellan kollektivtrafik och ortsutveckling, men vill samtidigt framhålla att kravet på avsiktsförklaringar inte får utformas så att det motverkar tillväxt i mindre kommuner.

För kommuner som Hylte, där kollektivtrafiken i sig är en förutsättning för befolkningstillväxt och näringslivsutveckling, bör kollektivtrafikinvesteringar snarare ses som en hävstång för lokal utveckling än som ett resultat av redan befintlig efterfrågan.

Kommunen anser därför att Region Halland bör tillämpa en flexibel modell för avsiktsförklaringar, där satsningar på kollektivtrafik kan ske även i utvecklingsorter med potential, inte enbart där starka resandeflöden redan finns. På så sätt kan kollektivtrafiken användas proaktivt som ett verktyg för att stimulera inflyttning, stärka arbetsmarknaden och skapa levande orter i hela Halland.

Beslutad av kommunstyrelsen 2025-12-02, §204

Plats och tid	Bolmen kl. 08:30-11:30
Beslutande ledamöter	Ronny Löfquist (S) (ordförande), Stina Isaksson (SD) (2:e vice ordförande), Birgitta Årzen (S) (1:e vice ordförande), Fredrik Engberg (L), Håkan Bengtsson (C), Bo-Gunnar Åkesson (M), Mikael Ingvarsson (SD), Petter Eriksson (V), Mats Gustafsson (SD), Tommy Edenholm (KV), Anna Roos (C)
Ej tjänstgörande ersättare	Krister Mattsson (S) Kerstin Alexén (SD) Bengt-Åke Torhall (L) Tobias Tillkvist (M) Svetlana Svensson (V) Monica Arnum (SD)
Övriga närvarande	Emma Gröndahl (kommunchef) Kristina Carlo (ekonomichef) Anna Fritzheimer (tf kanslichef) Linda Backsten (kommunsekreterare)
Utses att justera	Anna Roos (C) Stina Isaksson (SD)
Justeringens plats och tid	
Protokollet omfattar	§204

Underskrifter	Sekreterare	 Linda Backsten	
	Ordförande	 Ronny Löfquist (S)	
	Justerande	 Anna Roos (C)	 Stina Isaksson (SD)

ANSLAG/BEVIS Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ Kommunstyrelsen
Sammanträdesdatum 2025-12-02

Datum för anslags uppsättande		Datum för anslags nedtagande
Förvaringsplats för protokollet	Kommunhuset	
Underskrift		

Kommunstyrelsen

§204

Yttrande - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030

(2025 KS0216)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna kommunledningsförvaltningens förslag till yttrande och översänder detsamma till Region Halland.

Beskrivning av ärendet

Region Halland har översänt ett remissförslag på Trafikförsörjningsprogram 2026–2030. Hylte kommun har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget senast den 14 januari 2026.

Hylte kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissversionen av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 och delar Region Hallands ambition om en tillgänglig och sammanhållen region. Kommunen betonar särskilt betydelsen av tillgänglighet, landsbygdsförsörjning och regional samverkan.

Det är positivt att Hyltebruk lyfts som lokal delregionkärna och att Torup och Hyltebruk pekas ut som viktiga kollektivtrafiknoder. Kommunen ser dock behov av en tydligare beskrivning av hur kollektivtrafiken ska utvecklas i länets östra delar, där resbehoven är stora trots glesare befolkningsunderlag.

Hylte kommun framhåller också vikten av förbättrade länsöverskridande kollektivtrafiklösningar österut mot Gislaved, Värnamo och Ljungby för att stärka arbetsmarknaden och tillgången till utbildning.

Kommunen välkomnar de långsiktiga målbilderna för HNJ-banan och betonar behovet av samordnade insatser mellan Region Halland, Region Jönköpings län och berörda kommuner för att förbättra järnvägsinfrastrukturen och på sikt möjliggöra timmestrafik. En utvecklad tågtrafik längs HNJ-banan skulle stärka orterna längs banan, förbättra arbetsmarknadens funktion och underlätta pendling.

Hylte kommun efterlyser även tydligare skrivningar om utvecklingen av anropsstyrd trafik och närtrafiklösningar samt påpekar att kravet på avsiktsförklaringar inte får hämma tillväxt i mindre kommuner. Kommunen föreslår en mer flexibel modell där kollektivtrafik kan

Kommunstyrelsen

användas proaktivt för att stimulera utveckling och inflyttning även i orter som ännu inte har stora resandeflöden.

Ekonomisk konsekvens av beslutet

Beslutet har ingen ekonomisk påverkan.

Handlingar i ärendet

- §65 TU Yttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030
- Tjänsteskrivelse - Yttrande- Trafikförsörjningsprogram 2026–2030
- Yttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 Region Halland
- Remissversion - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Förslag till beslut

Tillväxtutskottets förslag till beslut

Tillväxtutskottet föreslår att kommunstyrelsen godkänner kommunledningsförvaltningens förslag till yttrande och översänder detsamma till Region Halland.

Beslutet skickas till

Region Halland

Paragrafen är justerad

Till
Region Halland

Ert diarienummer
RS230670

YTTRANDE
Kommunstyrelsen

Datum
2025-12-09

Diarienummer
KS-2025-00735



Kungsbacka

Yttrande över Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Sammanfattande inställning

Kungsbacka kommun är endast delvis positiv till det nya Trafikförsörjningsprogrammet. Kungsbacka kommun är positiv till dess mål om en hållbar, effektiv och sammanhängande kollektivtrafik i Halland. Kungsbacka kommun betonar behovet av en stark regional samordning inom Göteborgs arbetsmarknadsregion, där funktionella samband och gränsöverskridande pendling ställer krav på gemensamma lösningar.

Det är positivt att programmet lyfter vikten av att prioritera infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan samt behovet av ökad trafikering längs banan. Väg 158 är ett viktigt pendlingsstråk mellan Kungsbacka och Göteborg, och där finns en stor utvecklingspotential för kollektivtrafik och resande. För att möjliggöra hållbar tillväxt behövs kapacitetsförbättringar och en bättre kollektivtrafikförsörjning längs väg 158 från Onsala och Vallda. Utifrån programmets planeringsstrategi samt planeringsprinciper borde det av Kungsbacka kommun efterfrågade kollektivtrafikstråket ha inkluderats i programmet.

Kommunens inställning i detalj

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är ett centralt dokument för hur kollektivtrafiken i Halland ska utvecklas. Kungsbacka kommun stödjer programmets mål om en tillgänglig, hållbar och effektiv kollektivtrafik som stärker regionen och ligger i linje med både klimat- och transportpolitiska mål samt Region Hallands strategier.

Kungsbacka kommun stödjer programmets syn på kollektivtrafiken som ett verktyg för att möta framtidens utmaningar. Fler resor med tåg och buss minskar klimatpåverkan, ökar tillgängligheten och avlastar vägnätet i rusningstid. Det är också positivt att programmet vill främja ändrade resvanor, vilket både stärker hållbar mobilitet och bidrar till effektiv pendling och regional ekonomisk utveckling.

Kungsbacka har en särskild situation genom att tillhöra Hallands kollektivtrafikmyndighet men där trafiken i huvudsak drivs av Västrafik. Pendlingen över länsgränsen är landets näst största, där många bor i Kungsbacka kommun men arbetar i Göteborg. Detta ställer höga krav på en tydlig och välfungerande samordning mellan regionerna. För att möta framtida tillväxt behövs ett fullt integrerat samarbete, särskilt då bristande infrastruktur redan idag hämmar utvecklingen i delar av västkuststråket in mot Göteborg.

Kommunstyrelsen
kommun@kungsbacka.se

1 (4)

Kungsbacka kommun
434 81 Kungsbacka
Besöksadress
Stadshuset, Storgatan 37
Telefon 0300-83 40 00
www.kungsbacka.se

Kungsbacka kommun vill även lyfta fram Västlänken som en avgörande pusselbit i det gemensamma systemet. Göteborg utgör kärnan i det regionala kollektivtrafiksystemet, där lösningar påverkar hela Halland. En fungerande helhet kräver att varje del i systemet bidrar till den gemensamma framtidsbilden.

Kungsbacka kommun instämmer i att Väst kustbanan utgör stommen i Hallands kollektivtrafik och välkomnar att kommunens tre mycket starka stråk – Särö, Vallda och Onsala – lyfts fram som viktiga delar av systemet. Att samla resurser där resandet är störst ger bäst effekt, särskilt i Hallands mest befolkade stråk. Vi ser fram emot fortsatt samarbete med regionen för att utveckla en snabb, hållbar och attraktiv kollektivtrafik som möter både dagens och framtidens behov.

Kungsbacka vill också uppmärksamma att frågor om biljettsystem och taxor är viktiga för kommunen, särskilt med tanke på den gränsöverskridande trafiken. Ett sammanhållet, användarvänligt och gränsöverskridande biljettsystem är avgörande för att kollektivtrafiken ska upplevas som enkel och attraktiv.

Kapitel 1

Kollektivtrafikplanen tas fram i nära dialog med kommunerna, står det i programmet. Kungsbacka saknar dock en sådan nära dialog kring framtagnandet. Vi saknar även återkoppling kring de synpunkter på planen vi lämnat samt återkoppling på den resevaneundersökning vi var överens om att genomföra. Kungsbacka saknar ett samarbete med Göteborgsregionen om kollektivtrafikens utbyggnad. Kungsbacka–Göteborg är Sveriges näst kraftigaste pendlingsstråk med stor potential att få fler pendlare att gå från bil till kollektivtrafik om restidskvoten sjunker. Det är avgörande för resenärer, näringslivets tillväxt och miljön att ett samarbete finns. Programmet beskriver behovet av att en större andel av resandet behöver flyttas över till kollektivtrafik, gång eller cykel. I kommunens västra delar finns en stor potential för förflyttning från bilåkande med rätt kollektivtrafik.

Kapitel 2

Kungsbacka kommun ställer sig frågande till varför Halmstad och Varberg nämns som tillväxtmotorer, medan Falkenberg och Kungsbacka benämns som regionala kärnor. Kungsbackas tillväxt, både befolkningsmässigt och ekonomiskt, är högre än i övriga Halland. Att enbart definiera tillväxt som något som ska bidra till regionens interna tillväxt är enligt oss för snävt och föråldrat. Kungsbackas tillväxt och därmed ökade skattemedel till regionen, oavsett var arbetsplatsen finns, borde vara tillräckligt för att räknas som en tillväxtmotor.

Vi anser att det behövs ett tillägg i följande stycke: Kommande år behöver tågtrafiken på Väst kustbanan och kollektivtrafiken som förbinder kusten med inlandet samt kollektivtrafiken längs kusten i norra Kungsbacka utvecklas för att korta ner resetider och öka dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Kapitel 3

Under stycket om Regional fysisk plan, målområde 2, var vi överens om att ändra texten. Det kan inte stå att nya bostäder, verksamheter och samhällsfunktioner ska lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och mobilitets-/kollektivtrafiknoder. Då kommer stora delar av länet inte kunna utvecklas.

Kapitel 4

Trafikstrategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Med denna strategi, tillsammans med principerna för trafikutveckling och målet om att öka hållbart resande, är det högst förvånande att kollektivtrafik inte prioriteras i det mycket starka pendelstråket i västra Kungsbacka – Onsala, Vallda, Särö, Göteborg.

I programmet står det att den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehov ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken, med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling. Trots denna princip genomförs inte den av Kungsbacka efterfrågade resevaneundersökningen. Hur kan man då veta vilket behov som finns? Kungsbacka kommun delar helt tesen: *Genom att underlätta för människor att resa sömlöst och effektivt med kollektivtrafiken kan trängseln på vägarna minska, utsläppen reduceras och kollektivtrafiken göras mer attraktiv*, som det står i programmet.

Kungsbacka kommun kan dock inte förstå hur detta rimmar med valet att inte införa en ny busslinje i västra Kungsbacka till västra Göteborg. I nuläget krävs flera byten med väntetider, vilket gör att resekvoten blir uppemot 3. Detta är ett mycket starkt pendelstråk där majoriteten idag av förklarliga skäl väljer bilen.

Kapitel 5

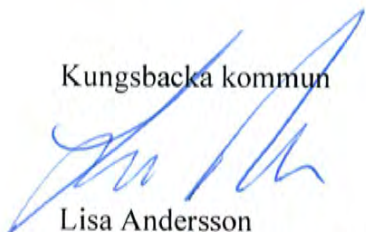
Kollektivtrafikstråk har identifierats utifrån resbehov. Återigen påpekar Kungsbacka kommun ett resbehov som inte har identifierats i programmet. Utifrån era uppsatta parametrar borde den av Kungsbackas invånare efterlängttade busslinjen i det starka pendelstråket Onsala–Vallda–Särö–Göteborg redan vara på plats.

Kungsbacka kommun saknar markering av befintliga kollektivtrafiknoder, nämligen Kullavik och Snipen. Likaså saknas några befintliga sträckningar på kartan över stadsbusstråk. Betyder det att ni föreslår att stråken ska strykas?

Kapitel 6

Kungsbacka kommun ser ett behov av en station i Frillesås. I nästa revidering av översiktsplanen kommer Frillesås troligen att bli utpekad som prioriterad ort. Här planeras det för stora företagsetableringar och fler bostäder.

Kungsbacka kommun



Lisa Andersson
Kommunstyrelsens ordförande



Patrik Johansson
Kommunsekreterare

Datum
2025-12-16

§ 275

Dnr KS-2025-00735

Svar på Region Hallands remiss om Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande, daterat 2025-12-09, och översänder det som sitt svar till Region Halland.

Sammanfattning av ärendet

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet är Region Hallands strategiska plan för kollektivtrafiken 2026–2030, med en utblick mot 2050. Målet är en tillgänglig, hållbar och effektiv trafik som stärker regionens sammanhållning och stödjer klimat- och transportpolitiska mål. Programmet innehåller både övergripande mål och konkreta åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet, tillgänglighet och klimatnytta.

Väst kustbanan lyfts fram som systemets stomme med satsningar på snabbare resor och bättre förbindelser över länsgränser. Resurser ska koncentreras till stråk med hög resandepotential, vilket gynnar Kungsbacka där tre av regionens fyra starkaste regionbusstråk finns. Programmet ska också främja hållbara resvanor och samplanering mellan trafik, bebyggelse och infrastruktur.

En tydlig förändring är att målet om att minst 30 procent av det motoriserade resandet ska ske med kollektivtrafik har flyttats från 2030 till 2050, utan analys av konsekvenserna för ett redan belastat trafiksystem.

Region Halland leder arbetet tillsammans med de halländska kommuner, Trafikverket, angränsande regioner och trafikföretag. Programmet behandlar även kommersiell trafik och biljettsystem. Punkten 6 i 2 kap. 10 § kollektivtrafiklagen (2010:1065) ingår, men är inte aktuell för Kungsbacka som inte överlåtit ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst. Kommunen behöver därför ta fram ett eget program för dessa delar, som följer regionens upplägg och tidplan.

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-12-09, § 372

Yttrande, 2025-12-09

Kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteskrivelse, 2025-10-28

Yttrande, 2025-10-28

Remissversionen om Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Följebrev till remissversion om Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, 2025-09-18

Förslag till beslut på sammanträdet

Fredrik Hansson (C) och Fredrik Kollberg (KD) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag.

Monica Neptun (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, med följande tillägg:

- *Stycket om BRT stryks helt. Det är ett dyrt projekt som inte passar in i någon kommun i Halland.*

Maria Losman (MP) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, med följande tillägg under rubrik 4.2 Grundläggande resmöjligheter (sid 24 i remissförslaget), som lyder:

- *Skrivningen om grundläggande resmöjligheter bör kompletteras med att Buss on Demand kan bli en intressant utveckling av den anropsstyrda trafiken.*

Patrik Jervne Henestam (V), Magdalena Sundqvist (S) och Johan Tolinsson (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag samt Maria Losmans (MP) tilläggsyrkande.

Beslutsgång

Ordförande Lisa Andersson (M) finner att det finns tre förslag till beslut, det vill säga kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, Monica Neptuns (L) tilläggsyrkande och Maria Losmans (MP) m.fl. tilläggsyrkande.

Ordföranden prövar först kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, och finner att kommunstyrelsen bifaller det.

Ordföranden prövar sedan Monica Neptuns (L) tilläggsyrkande mot avslag, och finner att kommunstyrelsen avslår tilläggsyrkandet.

Ordföranden prövar sedan Maria Losmans (MP) m.fl. tilläggsyrkande mot avslag, och finner att kommunstyrelsen avslår tilläggsyrkandet.

Protokollsanteckning

Tommy Rydfeldt (L) stödjer Monica Neptuns (L) yrkande.

Beslutet skickas till

Region Halland

§ 21

Dnr 2025-000354

Remissvar - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Kommunstyrelsens beslut

Laholms kommun lämnar följande synpunkter på remissen:

Trafikförsörjningsprogrammet är väl genomarbetad och det är en styrka att det har en tydlig koppling till förslag för regional fysisk plan. Laholms kommun ser positivt på Region Hallands uttalanden om de stråk i Laholms kommun som pekats ut för dess attraktivitet, samt de planer som finns för att utveckla dessa.

Angränsande regioner

Det en styrka att regionen samverkar med angränsande regioner för att utveckla den länsgränsöverskridande kollektivtrafiken. Laholms kommun ser att det finns behov av en utökad dialog med angränsande regioner, särskilt mellan Skåne och Halland, likt den som idag finns med Västra Götaland. Kommunen ser positivt till en utökad dialog och avsiktsförklaring likt arbetet med Västra Götaland. Här finns flera frågor som behöver diskuteras och utvecklas för att exempelvis uppmuntra till att åka kollektivt mellan regionerna.

För pendling till arbete och studier är tillgänglighet och korta restider avgörande. Kommunen ser positivt på fokus kring samarbete över länsgränser, inte minst kopplat till Markarydsbanan och Hässleholm. För de södra delarna av kommunen skulle kollektivtrafik som ansluter till exempelvis Båstad, Ängelholm och Hässleholm innebära betydande tidsvinster vid resor söderut. Detta kan främja inflyttning till Halland genom bättre möjligheter till pendling.

Tydliga framgångsfaktorer och målsättningar

Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet tydligt lyfter fram olika framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik. Genom att konkretisera vad som krävs blir det enklare att förstå vilka insatser som är avgörande för att nå målen. En styrka i det nya programmet är också att det strukturerar målen i långsiktiga mål, kortsiktiga mål och delmål, vilket skapar en tydligare uppföljning och gör det enklare att se progressionen över tid. Denna struktur ger en bättre överblick och gör programmet mer verkningsfullt som styrdokument, jämfört med det tidigare programmet där målen inte var lika tydligt uppdelade.

Under ”Förkorta restider” beskrivs länets flerkärnighet och att geografin möjliggör för korta restider mellan orterna längs kusten och inlandet. Det hade varit en fördel om denna bild nyanserades. Även om avstånden är korta är det en utmaning att förse hela länet med god kollektivtrafik.

Kommunerna måste integrera kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringen (KOB)

Det nya trafikförsörjningsprogrammet introducerar begreppet kollektivtrafikorienterad bebyggelse (KOB) som ett strategiskt verktyg i samhällsplaneringen. KOB innebär att ny bebyggelse ska lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och knutpunkter för att stärka underlaget för kollektivtrafiken och minska bilberoendet. För Laholms kommun, med många tätorter och landsbygdsområden, blir kraven på KOB särskilt viktiga. Kommunen behöver främja tätare byggnation kring kollektivtrafikstråk och bytespunkter samt planera för pendlarparkeringar för bil och cykel.

Tillgång till kollektivtrafikstationer

Den genomsnittliga siffran för tillgång till kollektivtrafikstationer utanför tätort är bekymmersam. Laholm är en av de kommuner där detta slår särskilt hårt, vilket påverkar möjligheten att ta sig till och från fritidsaktiviteter och därmed invånarnas delaktighet.

Ny målbild för kollektivtrafikens marknadsandel och kommunens ansvar

I det nya trafikförsörjningsprogrammet anges att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till 30?% år 2050, med etappmål på 20?% till 2030 och 25?% till 2040. Detta innebär en förändring jämfört med nuvarande plan (2021–2025), där målet var 30?% redan till 2030. Nuvarande marknadsandel är cirka 16?%, vilket innebär att kollektivtrafikresandet behöver mer än fördubblas samtidigt som bilresandet minskar något. Kommunen bedömer det som positivt att målsättningen har justerats och kompletterats med etappmål, då detta ger en mer långsiktig och realistisk planeringslogik. För Laholms kommun innebär den nya målbilden att det ges mer tid att anpassa samhällsplaneringen, men också att det krävs ett strategiskt arbete med kollektivtrafikorienterad bebyggelse (KOB) och ett hela-resanperspektiv. Kommunens bidrag består bland annat i att planera tätare byggnation kring kollektivtrafikstråk samt att utveckla pendlarparkeringar för bil och cykel vid bytespunkter. För att målen ska kunna nås krävs dock att Region Halland tar ett större ansvar för att utveckla kollektivtrafikens attraktivitet, framkomlighet och

utbud. Kommunernas insatser i samhällsplaneringen måste därför kompletteras av regionala satsningar på trafiksystemet.

Barnkonvention och delaktighet

Under avsnittet om barnkonventionen bör frågan om hur barnens röst och önskemål har beaktats lyftas tydligare. Även om delaktighet framhålls under stycket om jämlika livsmiljöer, folkhälsa och delaktighet, skulle barnkonsekvensanalyser kunna vara ett relevant verktyg. Detta är särskilt viktigt i relation till barns rätt till meningsfull fritid och delaktighet i samhällslivet.

Social hållbarhet

Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet lyfter kollektivtrafikens betydelse för social hållbarhet samt uppmärksammar barn, unga, äldre, personer med funktionsnedsättning och socioekonomiskt sårbara grupper. Laholms kommun kan dock inte se att dessa perspektiv ges tillräcklig tyngd i de strategier och prioriteringar som presenteras.

Även om det är motiverat att prioritera kollektivtrafik i stråk med hög efterfrågan finns det betydande behov även i andra områden. I tätorter och områden med låg socioekonomisk status finns ofta en större andel invånare utan tillgång till bil. Om dessa områden dessutom är belägna på landsbygden är behovet av kollektivtrafik särskilt stort, då gång och cykel inte utgör realistiska alternativ.

Kommunen vill särskilt uppmärksamma ungas behov av en väl fungerande kollektivtrafik. Många ungdomar på landsbygden har begränsade möjligheter att delta i fritidsaktiviteter eftersom skolskjutsar i regel inte erbjuder resmöjligheter efter skoltid. Detta medför att unga hänvisas till att stanna hemma eller blir beroende av föräldrar med tillgång till bil, vilket begränsar deras delaktighet i samhällslivet och deras möjligheter till personlig utveckling.

Laholms kommun anser därför att aspekter såsom segregation, jämlikhet, socioekonomiska förutsättningar och ungas behov bör integreras tydligare i de prioriteringar som görs. Trafikförsörjningsplaneringen bör ha ett kompensatoriskt förhållningssätt för att skapa mer jämlika möjligheter till delaktighet och meningsfull fritid samt för att kollektivtrafiken ska kunna bidra till social hållbarhet. Om dessa aspekter inte inkluderas i planeringen bör regionen vara transparent med detta, då det påverkar kollektivtrafikens möjligheter att bidra till social hållbarhet.

Digitalisering

Laholms kommun är positiv till satsningar på digitalisering som syftar till ökad inkludering och självservice genom digitala tjänster. Samtidigt vill kommunen understryka att ökad digitalisering kan medföra hinder för vissa grupper, såsom personer med funktionsnedsättning, nyanlända och äldre. Särskilt den senare gruppens behov är viktiga att beakta utifrån att andelen äldre förväntas att öka kraftigt de kommande åren.

Då inriktningen om digitalisering finns även för anpassad kollektivtrafik är det särskilt viktigt att utmaningarna med digitaliseringen beaktas. Ställningstaganden bör omformuleras för att ta större hänsyn till att ökad digitalisering inte alltid är tillgänglig eller ändamålsenlig för alla.

Även turismen kan påverkas negativt av en alltför långtgående digitalisering av kollektivtrafiken.

Sårbarhet i lågtrafikerade linjer

I programmet anges att linjer med kostnadstäckningsgrad under 30% eller färre än fyra resenärer per tur ska ses över. Däremot framgår det inte vilka linjer som i dagsläget klassas som lågtrafikerade. Detta gör det svårt för kommunen att bedöma vilka konsekvenser översynen kan få för Laholm, särskilt med tanke på kommunens många tätorter och spridda resandeunderlag. Konsekvenserna blir särskild stora för grupper utan tillgång till bil som bor långt ifrån centralorten eller serviceorter; till exempel barn, ungdomar och personer med funktionsnedsättning. Det är därför av stor vikt att kommunen får möjlighet att delta i ett tidigt skede av denna översyn, för att tillsammans med Region Halland och Hallandstrafiken hitta lösningar som säkerställer grundläggande resmöjligheter även där underlaget är svagare. Alternativa trafiklösningar, såsom anropsstyrd trafik eller samordning med skolskjutstrafik, behöver utvecklas i nära dialog mellan kommunen och regionen.

Det finns en problematik kring att färre individer väljer att nyttja kollektivtrafiken i de fall turtätheten är låg. Det finns risk att detta inte är en faktor som är möjlig för Hallandstrafiken att tillgodose utifrån sina bestämmelser av tillgången av linjer baserat på efterfrågan, men det är viktigt att beakta att färre avgångar kan leda till en negativ spiral där allt färre väljer att resa med kollektivtrafiken på grund av för få avgångar.

Anpassad kollektivtrafik

Laholms kommun instämmer i regionens inriktning att samverkan kring anpassad kollektivtrafik ska bidra till ökad samhällsnytta. Det är positivt att samråd sker löpande med brukarorganisationer, vilket bedöms vara en viktig förutsättning för att utveckla en tillgänglig och ändamålsenlig trafik

Utmaningar för samhällseffektiv prissättning och biljettsamarbete

Prishöjningar slår mot efterfrågan; prissänkningar kräver budgetutrymme. Dessutom saknas full interoperabilitet mot viktiga grannregioner (ex. Västra Götaland) vilket försvårar sömlöst gränsöverskridande resande. En omförhandling av syntaxan är något som behöver ses över.

Stora investeringsbehov och kapacitetsbrist

Programmet lyfter fram omfattande infrastrukturbehov, bland annat på Väst kustbanan samt investeringar i mötesspår, uppställningsbangårdar och fyrspårslösningar. Dessa åtgärder är nödvändiga för att öka kapaciteten och skapa kortare restider, men de innebär samtidigt mycket höga kostnader och lång tid till genomförande. Detta medför en påtaglig risk att planerade trafikförbättringar försenas, vilket i sin tur kan försvåra målet att fler ska välja kollektivtrafiken. För att kollektivtrafiken ska bli ett attraktivt alternativ krävs att restiderna kan kortas i närtid – inte först på lång sikt.

Halmstad – Laholm – Markaryd – Hässleholm

Laholms kommun ser positivt på att Markarydsbanan ingår i trafikförsörjningsprogrammet och ser att kollektivtrafiksstråket kommer innebära positiva effekter för eleverna i Laholms kommun då kommunen kommer kunna erbjuda elever i gymnasieskola en ökad tillgänglighet. Elever boende i den östra samt norra delen av Laholms kommun kommer få bättre möjligheter att röra sig med kollektivtrafiken vilket i dag är något begränsat. Det kommer även att öppna upp för möjlighet att erbjuda skolbiljett via kollektivtrafiken till Knäreds högstadieskolor för resor till högstadieskolan i Veinge.

Det är fördelaktigt att inriktningen är att turtätheten på Markarydsbanan ska öka på sikt. Laholms kommun efterfrågar dock ett förtydligande av trafikutbudet under helger och att det framgår att det ska planeras varannan timmestrafik under helgerna.

Laholms kommun vill understryka att det även fortsättningsvis finns behov av busstrafik från Veinge respektive Knäred till Laholms centralort. De nya stationerna i Veinge och Knäred kommer göra det enklare för invånarna att ta del av kommersiell service i Halmstad. För tillgång till kommunal service kommer det dock även fortsättningsvis att vara nödvändigt att kunna resa till Laholms centralort. I Laholm finns bland annat socialtjänst, SFI och andra kommunala verksamheter som invånarna i Veinge och Knäred behöver kunna nå även utan tillgång till bil. Utan fungerande kollektivtrafikförbindelser riskerar möjligheterna till integration och delaktighet i samhället att försämrast.

Laholm – Våxtorp – Örkelljunga

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver ingen konkret planering för stråket i närtid men vi ser positivt på att de belyser sträckan mellan Laholm och Våxtorp för behov av framtida upprustningar i ett 2050-perspektiv. Kommunen ser att det på sikt kan vara fördelaktigt att förlänga stråket för att koppla ihop Laholm och Våxtorp med Örkelljunga. Stråket är Laholm Våxtorp-Nordvästra Skåne är utpekad i granskningsversionen för Regional fysisk plan för Halland.

Laholm – Mellbystrand/Skummeslövsstrand – Norra Skåne

Laholms kommun ser positivt på att Hallandstrafiken belyser vikten av Båstad station men önskar en större tillgänglighet till nyttjande av stationen inom ramarna för våra ordinarie skolbiljetter. Det finns en upplevelse av att resorna för skolungdomar försvåras när Båstad station numera inte är möjlig att nyttja inom ramarna för en biljett som gäller i Halland/Laholm. Geografiskt är Skummeslövsstrand näst intill sammanhängande med Båstad. En överenskommelse för Båstad station som gör stationen möjligt att nyttja för båda län skulle underlätta anordnande av resor för våra ungdomar som ska till och från sina studier i gymnasiet.

Folkhälsa och livskvalitet

Laholms kommun ser positivt på att folkhälsoperspektivet lyfts fram i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken är en central del av ett hållbart samhälle och en viktig förutsättning för både fysisk och psykisk hälsa. Den möjliggör tillgång till kulturutbud, fritidsaktiviteter och föreningsliv i hela kommunen – särskilt i en geografiskt spridd kommun som Laholm med flera tätorter. Tillgänglig kollektivtrafik är en nyckel för delaktighet, jämlikhet och livskvalitet.

Information, samverkan och beteendeförändring

Kommunen betonar vikten av att de föreslagna marknads- och informationsinsatserna konkretiseras, om än inte direkt i detta program så i andra sammanhang. För att insatserna ska få verklig effekt behöver metoder och ansvarsfördelning mellan regionen, kommunerna och Hallandstrafiken tydliggöras. Kommunerna kan bidra med kompetens och nätverk för att nå barn, unga och grupper som är särskilt beroende av kollektivtrafiken. En tydlig samverkan är avgörande för att skapa långsiktiga beteendeförändringar mot mer hållbara resvanor.

Avsaknad av beredskapsperspektiv

En aspekt som saknas i det nuvarande trafikförsörjningsprogrammet är ett tydligt beredskapsperspektiv. I dagens läge, där frågor om krisberedskap och robusta samhällsfunktioner blivit allt mer närvarande, hade det varit värdefullt om programmet resonerade kring kollektivtrafikens roll i ett beredskapssammanhang, och hur detta förhåller sig till kommunerna. Kollektivtrafiken är en samhällskritisk funktion som måste kunna upprätthållas även vid störningar, kriser eller extraordinära händelser.

Ärendebeskrivning

Laholms kommun har bjudits in att lämna synpunkter på förslag till Trafikförsörjningsprogram 2026–2030.

Region Halland har ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Programmet är centralt för regionfullmäktiges styrning av kollektivtrafiken och anger mål, strategier och principer för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling i Halland fram till 2030, med utblick mot 2050.

Revideringen bygger vidare på gällande trafikförsörjningsprogram, med justeringar och tillägg där detta bedömts motiverat. I remissversionen anges ett långsiktigt mål och ett kortsiktigt mål. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Det kortsiktiga målet är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Dessa mål följs upp genom mätbara delmål kopplade till bland annat marknadsandel, tillgänglighet, social inkludering samt klimat och miljö.

Med utgångspunkt i programmets långsiktiga mål har en trafikeringsstrategi i tre delar formulerats. Strategin kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. Strategin kan sammanfattas enligt nedan:

- * 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.

Beslutsunderlag

Sammanträdesprotokoll kommunstyrelsens ledningsutskott den 7 januari § 21.

Förvaltningens tjänsteskrivelse den 8 oktober 2025.

Förslag till Trafikförsörjningsprogram

Remissvar från nämnderna

Beslutet skickas till:

Region Halland

Region Halland
regionen@regionhalland.se

Begäran om yttrande över Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Er beteckning: RS230670

Specifika synpunkter

2.1 Länsstyrelsen välkomnar att programmet lyfter fördelar med kollektivtrafik, exempelvis att restiden kan nyttjas till arbete och studier (s. 10). Länsstyrelsen saknar dock resonemang kring om detta fortsatt kommer vara möjligt om antalet resenärer ökar.

För en kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (s. 11) krävs det en tydlig långsiktighet om kollektivtrafiken skapar grunden för samhällsbyggnaden. En busslinje kan lätt dras in eller ges en annan dragning. Spårbunden kollektivtrafik kan upplevas mer permanent men kräver en större investering att få till utanför befintliga spår.

4.2 Länsstyrelsen delar bedömningen att det är viktigt att tidtabellerna utformas utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timma (s. 24).

Länsstyrelsen har förståelse för behovet av översyn vid lågfrekvent resande (s. 24) men vill samtidigt påtala att mätmetoderna är väldigt avgörande vid den typen av avvägningar. De bör därför redovisas. Exempelvis kan barn som reser utan biljett ge olika utslag i statistiken beroende på hur de räknas.

Länsstyrelsen delar bedömningen att korta restidskvoter är eftersträfvansvärda, men menar samtidigt att det behövs en referens eller redovisning av vilka metoder som används (s. 24).

Länsstyrelsen välkomnar åtgärder som förenklar resande över länsgränser (s. 25). Det vore dock önskvärt om planen hade redovisat vilka konkreta utmaningar som behöver hanteras i Halland för att kunna uppnå detta.

8.6 Länsstyrelsen saknar en förklaring till varför inte alla indikatorerna i tabellen följs upp i rapporter.

Allmänna synpunkter

Halland står inför ett nytt läge där robusthet och säkerhet kan komma att spela en allt större roll. Länsstyrelsen saknar därför resonemang kring vilken nivå av beredskap för störning som kollektivtrafiken är beredd att möta. Kollektivtrafiken sett ur ett totalförsvarsperspektiv bör ges ett tydligt utrymme i trafikförsörjningsprogrammet.

Det finns höga ambitioner om att kollektivtrafiken i Halland ska fortsätta vara till största del fossilfri. I trafikförsörjningsprogrammet saknas det dock underlag för vilka typer av drivmedel som idag spelar stor betydelse och vilken riktning som det planeras för framöver. Exempelvis kan det antas att kollektivtrafik i Halland vill ha mer eldrift. När i tiden förväntas det i så fall ske och finns det nätkapacitet på platser för laddning?

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsarkitekt Cecilia Engström med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande. I den slutliga handläggningen har också energi- och klimathandläggare Victor Barring medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.



Protokoll

Kommunstyrelsen

2026-01-13

KS § 8

Yttrande över förslag till "Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026–2030"

Dnr 2025/347.KS

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att avge yttrande enligt vad som framgår av protokollet.

Bakgrund och sammanfattning

Region Halland har uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet utgör ett viktigt dokument för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, trafikeringsstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Programperioden stäcker sig fram till och med 2030, med en långsiktig utblick mot 2050.

Markaryds kommun har beretts tillfälle att, senast den 14 januari 2026, lämna synpunkter på förslaget.

Markaryds kommun avger följande yttrande:

Trafikförsörjningsprogrammet berör Markaryds kommun främst genom Markarydsbanan Hässleholm-Markaryd-Halmstad. Markaryds kommun har, tillsammans med näringslivet och samverkansorganisationen Pågatåg Nordost, arbetet med att återstarta persontågstrafiken på Markarydsbanan till Halmstad alltsedan trafiken infördes på delen Hässleholm-Bjärnum-Vittsjö-Markaryd i december 2013.

Markaryds kommun ser positivt på att Markarydsbanan lyfts fram som ett strategiskt stråk för framtida kollektivtrafikutveckling. Den planerade tågtrafiken mellan Halmstad och Hässleholm, med uppehåll i Veinge, Knäred, Markaryd, Vittsjö och Bjärnum skapar nya möjligheter för invånare i södra Halland och angränsande delar av Kronoberg att nå större arbetsmarknader och utbildningsorter. Kommunen stödjer ambitionen att starta tågtrafik på banan från december 2027 och är mycket positiv till att trafiken på Markarydsbanan i sin helhet nu kan påbörjas efter

gemensamma åtagande från Region Halland, Laholms kommun och Trafikverket.

Markaryds kommun betonar vikten av att kollektivtrafikplaneringen sker i nära samverkan med angränsande regioner, särskilt Region Kronoberg och Region Skåne. Ett välfungerande kollektivtrafiksystäm över länsgränserna är avgörande för att möjliggöra arbetspendling, tillgång till service och utbildning samt för att minska bilberoendet.

Kommunen stödjer programmets mål om tillgänglighetsanpassning av hållplatser och fordon, samt ambitionen att kollektivtrafiken ska vara fossilfri. Dessa mål är viktiga för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för alla invånare, inklusive äldre och personer med funktionsnedsättning.

Beslutsunderlag

Beslut KSAU § 183, 2025-12-15

E-postmeddelande, Remiss, Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, 2025-10-07

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026-2030, 2025-10-20

Remissversion - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030, 2025-10-20

Enhetschef gata/parkenhetens tjänsteskrivelse, 2025-10-28

Beslutet expedieras till:

regionen@regionhalland.se

Enhetschef Gata/Parkenheten

Enhetschef miljö- och byggenheten

Förvaltning: Kommunstyrelsens förvaltning
Handläggare: Karin Alfredsson
Beteckning: RS230670

Yttrande Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030

Marks kommun ställer sig i huvudsak positiv till Region Hallands förslag till nytt trafikförsörjningsprogram och ser att det finns många goda tankar och avvägningar i programmet. Kommunen vill dock lyfta några aspekter som inte belyses tillräckligt.

Programmet nämner kort behovet av att utveckla resandet över länsgränser och att detta bör underlättas. Marks kommun vill betona vikten av detta, eftersom administrativa gränser saknar betydelse för resenärerna oavsett om de reser med tåg eller buss. Kommunen anser därför att regionerna tillsammans med sina utförare bör samverka bättre och att detta bör läggas än mer fokus på i trafikförsörjningsprogrammet.

Resandet över länsgränser försvåras dessutom av högre priser när dessa passeras. Exempelvis kostar en resa mellan Horred och Veddige, som är cirka en och en halv mil och tar omkring 15 minuter på väg och 11 minuter på järnväg, 67 kronor för en vuxen. Denna kostnadsnivå stimulerar inte till ökat kollektivt resande. Marks kommun vill därför framhålla att priset för kollektivtrafik inte bör vara högre enbart på grund av att en länsgräns passeras.

Kommunen vill även understryka att Viskadalsbanan utgör ett viktigt kollektivtrafikstråk och har en central funktion för arbetsmarknadsregionen. Vidare bör busstrafiken mellan Varbergs kommun och Marks kommun förbättras eller utvecklas för att stärka möjligheterna till kollektivt resande i gränsområdet.

Med vänlig hälsning,

Ulf Dahlberg
Kommunstyrelsens ordförande

Lillemor Berglund Andreasson
Kommundirektör

§ 8/2026

Dnr: KS 2025-490

Yttrande Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030

Arbetsutskottets beslut

Yttrande till nytt trafikförsörjningsprogram 2026 – 2030 för Region Halland antas enligt upprättat förslag.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Ärendet

Marks kommun har mottagit en remiss från Region Halland gällande Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030. Trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i Halland. Ett trafikförsörjningsprogram ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ha och det ska innehålla mål och riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken i den region den berör. Det ska rymma både en långsiktig, strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt.

Ärendets behandling

Kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteskrivelse, den 3 december 2025.

Förvaltningens förslag till beslut

Yttrande till nytt trafikförsörjningsprogram 2026 – 2030 för Region Halland antas enligt upprättat förslag.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Kommunstyrelsens arbetsutskott fattar slutligt beslut.

Dagens sammanträde

Planarkitekt Karin Alfredsson redogör för ärendet.

Ärendet diskuteras.

Ledamöternas förslag till beslut

Lena Ferm Hansson (C) föreslår följande:

Yttrande till nytt trafikförsörjningsprogram 2026 – 2030 för Region Halland antas enligt upprättat förslag.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Kommunstyrelsens arbetsutskott fattar slutligt beslut.



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Kommunstyrelsens arbetsutskott
2026-01-14

Beslutsgång

Ordföranden frågar om arbetsutskottet kan anta Lena Ferm Hanssons (C) förslag, och finner att så sker.

Beslut skickas till

Region Halland, regionen@regionhalland.se märk med "RS230670 Marks kommun"



Lina Forsgren

2025-12-01

Vår beteckning

KS 00692/2025

Er beteckning

RS230670

Region Halland via
regionen@regionhalland.se

Yttrande Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Mölnåls stad tackar för möjligheten att yttra sig om remissversionen av region Hallands trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

Mölnåls anser programmet vara välarbetat och att målen är grundade i fakta. Det är positivt att många delar rimmar med trafikförsörjningsprogrammet för Västra Götalandsregionen och vi kan samarbeta i frågorna som berör kommunöverskridande planering.

Mölnåls stad ställer sig även bakom yttrandet som Göteborgsregionens kommunförbund framfört.

Stefan Gustafsson (S)
Kommunstyrelsen ordförande

Mio Saba Sjösten
Stadsdirektör

Region Halland

Remissvar/TFP RS230670 remissinstans

Region Halland har tagit fram ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2030, som bygger vidare på gällande trafikförsörjningsprogram.

Förslaget har skickats på remiss till Pågatåg Nordost. Svar skall lämnas in senast 14 januari 2026.

Förslaget berör Pågatåg Nordost främst med Markarydsbanan Hässleholm-Markaryd-Halmstad. Pågatåg Nordost har arbetet med förlängningen av Markarydsbanan till Halmstad sedan trafiken infördes på delen Hässleholm-Bjärnum-Vittsjö -Markaryd 2015.

Vi instämmer i det redovisade avsnittet i trafikförsörjningsprogrammet,

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, service och förkortade restider.

Vidare är det positivt i förslaget att kollektivtrafiken binds samman med samhällsutbyggnaden.

Vi instämmer i att det är viktigt att trafiken startar i december 2027. Då är stationsutbyggnader i Veinge och Knäred och mötesspåret i Knäred också klara.

Förväntningarna bland invånarna är stora på den kommande tågtrafiken i de berörda orterna och kringliggande områdena.

Stationsutbyggnaderna i Knäred och Veinge bekostas av Laholms kommun och är en stor satsning på samhällsutbyggnaden i dessa orter.

Trafiken skall drivas i samverkan mellan regionerna i Halland, Kronoberg och Skåne. Vi instämmer att det är viktigt att redan vid trafikstarten införa timmestrafik fullt ut och med taktidtabell, dvs att tågens avgång sker vid samma minuttal. Det har visat sig vara en stor framgångsfaktor när det gäller resandeutvecklingen för pågatågstrafiken i Skåne.

Tågtrafiken tillgodose både arbetspendling tex till NIBE i Markaryd och studiependling tex till Högskolan i Halmstad. Trafiken ger också snabba kopplingar mellan Halland/Göteborg och nordöstra Skåne/Blekinge samt kopplingar till trafiken på Södra stambanan i Hässleholm.

Vi instämmer också i målsättningen att minska restiden till 50 minuter genom fortsatta investeringar i järnvägen. Redan i det arbete som pågår på banan kommer möjligheter till hastighetshöjningar att ges.

Pågatåg Nordost är mycket positiv till att trafiken på Markarydsbanan i sin helhet nu kan påbörjas efter gemensamma åtagande från region Halland, Laholms kommun och Trafikverket.

Lena Wallentheim
Ordförande Pågatåg Nordost
KSO Hässleholms kommun

Region Halland

Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030

Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Region Jönköpings län ser positivt på Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030. Programmet utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Region Jönköpings län välkomnar särskilt de delar som stärker samarbetet mellan Halland och angränsande län genom utvecklingen av interregionala stråk, särskilt Halmstad–Nässjöbanan (härefter benämnt HNJ-banan) och arbetet inom Regionsamverkan Sydsverige (härefter benämnt RSS). Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i HNJ-stråket.

Synpunkter på förslaget

Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland, med tydliga mål om ökad tillgänglighet, hållbarhet och regional sammanhållning. De strategiska principerna och metoden för trafikutveckling ger förutsägbarhet gällande regionen och Hallandstrafikens agerande framåt vilket skapar goda förutsättningar för samverkan mellan regionerna och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna.

Region Jönköpings län delar bilden av att kollektivtrafikens utveckling mellan Halland och Jönköpings län bidrar till att minska bilberoendet, ökar arbetspendlingens räckvidd och främjar regional tillväxt. De föreslagna satsningarna på trafikering och utpekade behoven gällande infrastrukturen för öst–västliga stråk stärker tillgängligheten i södra Sverige och bidrar till en mer integrerad och hållbar arbetsmarknadsregion mellan länen.

Region Jönköpings län ställer sig mycket positiv till de föreslagna satsningarna på interregionala förbindelser mellan länen, riksväg 26 och särskilt HNJ-banan. Regionen ser HNJ-banan som en strategisk länk mellan Halland, Kronoberg och

Jönköpings län. Region Jönköpings län ser likt Region Halland behov av satsningar på infrastrukturen och långsiktigt beslut som stärker förutsättningarna för regional och interregional trafikering på HNJ banan. Regionen är positiv till målsättningen om restider på 90 minuter respektive 140 minuter för Halmstad-Värnamo respektive Halmstad-Jönköping och utökad turtäthet till avgång varannan timme. Satsningarna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjliggör hållbar pendling och utökade arbetsmarknadsregioner i stråket. Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i stråket.

I övrigt har Region Jönköpings län inget ytterligare att tillägga.

Tommie Ekered
Ordförande Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö



Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: TOMMIE EKERED

Date: 2025-12-11 13:44:39

BankID refno: 019b0d71-0777-7b45-a5ac-5e976a278d8a



Ordförande: Tommie Ekered

§ 158**Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030**

Diarienummer: RJL 2025/3390

Beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remissen Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030.

Sammanfattning

Region Halland har ansvar att som kollektivtrafikmyndighet ta fram ett Trafikförsörjningsprogram som beskriver kollektivtrafikens omfattning och strategiska utveckling på kort och lång sikt. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin samt till Regional fysisk plan som just nu genomgår granskning. Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Till målen har ett antal mätbara delmål formulerats. Trafikförsörjningsprogrammets strategi kan sammanfattas i att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda, säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet och att stommen i det Halländska kollektivtrafiksystemet utgörs av tågtrafiken på Väst kustbanan.

Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-11-25 § 155
- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-30
- Yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Missiv - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Beslutet skickas till

Region Halland

Regional utveckling

Joki Malin RK STAB

Från: Colliander Josefine <josefine.colliander@rjl.se>
Skickat: den 15 december 2025 08:41
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Diarienummer RS230670 - Region Jönköpings län
Bifogade filer: Remissvar TFP RS230670 Region Jönköpings län.pdf; Region Jönköpings beslut 2025-12-09 Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030.pdf

Hej,

Översänder Region Jönköpings läns yttrande och beslut gällande Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 (diarienummer RS230670).

Med vänlig hälsning

Josefine Colliander
Nämndsekreterare
Tel. 072-216 07 34
josefine.colliander@rjl.se

Regionledningskontoret
Region Jönköpings län
www.rjl.se

Region Halland
regionen@regionhalland.se

Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 Region Halland

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Region Halland har i sitt Trafikförsörjningsprogram (TFP) på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, programmet innehåller även en beskrivning av Trafikeringsbehov tåg 2028-2050.

Region Kronoberg vill lämna följande synpunkter:

För att klargöra stråket Halmstad – Ljungbys betydelse vore det önskvärt att det i kartor och beskrivningar av stråket Halmstad-Simlångsdalen framgår att det i förlängningen fortsätter mot Ljungby och vidare mot Växjö.

Region Kronoberg ser potential att öka det kollektiva resandet i stråket Halmstad - Ljungby, men för att öka attraktiviteten behöver restiderna minskas. Kortare restider kan bli verklighet genom en kombination av infrastrukturåtgärder på väg 25 samt optimering av tidtabeller och linjeläggning avseende busstrafiken. Det är i sammanhanget även angeläget att regionerna samarbetar kring tidtabeller så att bytestider mellan tåg och buss kan hållas på en rimlig nivå.

Ett delmål för klimat och miljö är att: ”Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.”

Region Kronoberg anser emellertid att framkomligheten är lika viktigt när regiontrafiken ska optimeras och ser därför gärna att följande mening – som redan finns med i programmet, men på lite undanskymd plats – lyfts fram vid sidan av prioriteringen av stadsbusstrafiken: ”Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt.”

En tydligare beskrivning av vilken helgtrafik som avses under perioden 2028-2034 på Markarydsbanan vore önskvärt.

Region Kronoberg tar inspiration av kriterierna för utveckling av nya tågstationer och tycker att de är väl värda att beakta även till Region Kronobergs framtida styrdokument.

Synpunkter

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Halland, liksom landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet, regelbundet fastställa målen för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram (TFP). TFP är ett strategiskt dokument som på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av all kollektivtrafik.

Delarna som ska belysas, beaktas och behandlas i en TFP är komplexa och innehåller många delkomponenter. Region Halland har i sin TFP på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, programmet innehåller även en beskrivning av Trafikeringsbehov tåg 2028-2050.

Region Kronoberg vill lämna följande synpunkter:

Ur Region Kronobergs perspektiv är det framförallt stråken Halmstad – Markaryd på Markarydsbanan och Halmstad -Ljungby längs väg 25 som är viktiga i relation till kollektivtrafiken i Region Halland. Region Kronoberg vill med anledning av detta särskilt kommentera följande i förslaget till trafikförsörjningsprogram.

”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 i och ut från Halland.”

Region Kronoberg ser positivt på denna formulering. Halmstad är en viktig målpunkt för resor från Ljungby och andra orter i Ljungby kommun, och viss pendling går även från Halmstad kommun till Ljungby. Det handlar om resor till arbete, utbildning och för olika fritidsändamål. Halmstad är även en viktig åtkomstpunkt till järnvägen för resor vidare i västra Sverige. Av dessa skäl är god kollektivtrafikförsörjning i stråket Ljungby-Halmstad viktigt för speciellt de västra delarna av Kronoberg.

- För att klargöra stråkets betydelse är det önskvärt att det i kartor och beskrivningar av stråket Halmstad-Simlångsdalen framgår att det i förlängningen fortsätter mot Ljungby och vidare mot Växjö.

”För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare.”

- Region Kronoberg ser potential att öka det kollektiva resandet i stråket, men för att öka attraktiviteten behöver restiderna minskas. Kortare

restider kan bli verklighet genom en kombination av infrastrukturåtgärder på väg 25 samt optimering av tidtabeller och linjeläggning avseende busstrafiken. Det är i sammanhanget även angeläget att regionerna samarbetar kring tidtabeller så att bytestider mellan tåg och buss kan hållas på en rimlig nivå.

”Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.”

Det är bra att denna formulering tydligt finns med kopplat till ett delmål i förslaget, då framkomlighet påverkar restider på ett avgörande sätt inte minst i Halmstad.

- Region Kronoberg anser emellertid att detta är lika viktigt när regiontrafiken ska optimeras och ser därför gärna att följande mening – som redan finns med i programmet, men på lite undanskynd plats – lyfts fram vid sidan av prioriteringen av stadsbusstrafiken: ”Det är inte enbart stadsbussarna som behöver prioriteras i stadsrummet utan även regionbussarnas körväg in till resecentrum eller annan större bytespunkt.”

Region Halland har gjort en mycket väl genomarbetad beskrivning av stråken i Halland. Stråken är kategoriserade utifrån fem nivåer. Stråket Halmstad- Laholm – Markaryd -Hässleholm är bedömt som ett starkt stråk. I kap 6.5 beskrivs den Trafikering av Markarydsbanan som planeras.

Trafikering 2028 – 2034: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna på vardagar mellan Halmstad och Hässleholm.

Trafikering 2035 – 2050: Inriktningen är, när järnvägens infrastruktur så möjliggör, tillsammans med ett ökat resbehov, att erbjuda en avgång varje timme i båda riktningarna mellan Halmstad och Hässleholm.

- Trafikeringen 2028-2034 ligger emellertid inte riktigt i linje med Region Kronobergs Tågstrategiska underlag 2021-2030 där Region Kronoberg även anser att det finns behov av helgtrafik från trafikstart. I Region Hallands TFP beskrives helgtrafik först från 2035. En tydligare beskrivning av vilken helgtrafik som avses under perioden 2028-2034 vore önskvärt.

Region Halland har i kapitel 6.7 Nya tågstationer beskrivit fem kriterier som ska användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. Kriterierna beskriv på rubriknivå nedan.

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

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

Kriterie 3: Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska uppgå till minst 30 procent.

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

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.

- Region Kronoberg tar inspiration av kriterierna och tycker att de är väl värda att beakta även till Region Kronobergs framtida styrdokument.

Region Kronoberg uppskattar Region Hallands ambitioner och insatser för att utveckla kollektivtrafiken i linje med regionens övergripande utvecklingsstrategier. Region Kronoberg ser fram emot fortsatt samarbete och dialog kring hur vi kan samordna våra gemensamma insatser för att främja hållbart resande och en effektiv kollektivtrafik.

Barnrättsperspektiv

Det framgår inte av remissen om en prövning av barnets bästa har genomförts.

§ 8 Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland (25RS1004)

Beslut

Regionstyrelsen godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Region Halland har i sitt Trafikförsörjningsprogram (TFP) på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, programmet innehåller även en beskrivning av Trafikeringsbehov tåg 2028-2050.

Region Kronoberg vill lämna följande synpunkter:

Region Kronoberg ser potential att öka det kollektiva resandet i stråket Halmstad – Ljungby men det är viktigt att restiderna minskar genom en kombination av infrastrukturåtgärder på väg 25 samt trafikåtgärder.

Region Kronoberg efterfrågar en tydligare beskrivning av planerad helgtrafik på Markarydsbanan 2028-2034 då nuvarande formulering upplevs otydlig.

Avslutningsvis ser Region Kronoberg positivt på de kriterier för nya tågstationer som presenteras i programmet och menar att dessa med fördel kan användas som inspiration även i Region Kronobergs framtida styrdokument.

Region Kronoberg värdesätter Region Hallands ambitioner och ser fram emot fortsatt dialog för att främja hållbart resande. Slutligen påpekar Region Kronoberg att det inte framgår av remissen om en prövning av barnets bästa har gjorts.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott lämnar följande förslag till beslut till regionstyrelsen:

Regionstyrelsen godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland

Beslutsunderlag

- Ordförandens förslag till beslut - Remissyttrande - Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026-2030, daterat 2025-12-12
- Remissyttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland, daterat 2025-12-12
- Remissversion - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

- §12 RSAU Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland

Paragrafen är justerad

Joki Malin RK STAB

Från: emma.wallin@kronoberg.se
Skickat: den 22 januari 2026 12:35
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS230670 Region Kronoberg
Bifogade filer: §8 RS Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland(25RS1004-9).pdf; Remissvar TFP RS230670 Region Kronoberg.pdf

Du får inte ofta e-post från emma.wallin@kronoberg.se. [Läs om varför det här är viktigt](#)

Hej!

Se bifogat beslut från Region Kronoberg.

Med vänlig hälsning

Emma Wallin

Utredare | Nämndsekreterare | Kansliavdelningen

0470-58 30 09 | 0709-84 43 52

emma.wallin@kronoberg.se

www.regionkronoberg.se





Remissvar från Socialdemokratiska regiongruppen,

Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Övergripande

- På ett par ställen benämns regionen som "ägare", ex under kapitel 4,3. Det upplevs som en rest från tiden som bolag och bör ses över.
- Trafikförsörjningsprogrammet berör inte ersättningstrafik för tåg. Det är dock en viktig fråga, beredskapen för detta, särskilt på Västkustbanan, påverkar robustheten och resenärernas tilltro till kollektivtrafiken.

S 12

- Under rubriken: Förbättrad jämställdhet och ökad tillgänglighet för sårbara grupper, saknas ett resonemang kring information och teknik som en del av reseupplevelsen och tryggheten.
- Under samma rubrik saknas också ett resonemang om trygghetsskapande åtgärder såsom trygghetsstopp för att fler kvinnor ska känna sig trygga att resa kollektivt under hela trafikdygnet.

S 18

- Kommunernas roll och ansvar för att öka bussars framkomlighet i tätort bör förtydligas.
- Grafen om kollektivtrafikens marknadsandel bör utgå från 2025 för att ha så uppdaterade siffror som möjligt.

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

- Här ligger alla delmålen efter texten, i alla andra delar är det tvärtom.

S 19

- Under social hållbarhet saknas resonemang om socioekonomi.
- Förtydliga vikten av dialog om tillgänglighet med funktionsrättsorganisationer.
- Saknas mål om digital tillgänglighet i form av information inför resan.

S 20

- Vi vill att målet för självfinansieringsgraden ska vara 50%.

S 55

- Texten som refererar kring tidigare försök till ökad trafik på HNJ-banan bör strykas så att man precis som för övriga trafiksträckor fokuserar på framtiden och inte det som varit.

S 78

- I Kapitel 9.5 Riktlinjer för tillköp av biljetter: Stryka andra delen i första meningen så att den lyder: *Samtliga kommuner inom Hallandstrafikens trafikområde ges möjlighet att köpa biljetter till sina invånare.*

Ärendenummer
TRV 2025/113777
Motpartens ärendenummer
RS230670

Dokumentdatum
2026-01-14

Konfidentialitetsnivå
2 Intern

Mottagare
Region Halland

Yttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 Region Halland

Ärende

Trafikförsörjningsprogrammet är Region Hallands övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under kommande fyraårsperiod, med en långsiktig utblick mot år 2050.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket ser positivt på den röda tråd Region Halland skapat genom sina strategiska dokument kopplat till visionen *Halland bästa livsplatsen*. Vi uppskattar det goda samarbetet oss emellan och ser fram emot att fortsatt samverka och gemensamt bidra till kollektivtrafikens utveckling.

Programmet innehåller en bra karta och beskrivningar över kollektivtrafikstråken. Målen som formulerats i programmet är bra och tydliga men det är önskvärt med en nulägesbild. Kollektivtrafikens marknadsandel är tydligt beskriven men exempelvis dagens självfinansieringsgrad redovisas inte.

Det skulle vara intressant om trafikförsörjningsprogrammet innehöll en mer utvecklande text om vilka noder i angränsande län som Region Halland eftersträvar god tillgänglighet till med kollektivtrafik. Greater Copenhagen, String och Regionsamverkan Sydsverige nämns men vad samarbetsorganen innebär för Region Halland kan bli tydligare.

Trafikverket noterar Region Hallands ambition om minskade restider, som beskrivs i kapitel 6, men vill uppmärksamma att det krävs omfattande investeringar i såväl infrastruktur som fordon och i vissa fall även indragning av tågstopp samt parallell trafikering med olika trafiksystem för att uppnå målbilden. Kartan på sid 58 (Figur 8) kan med fördel utvecklas med vad som krävs för att uppnå restiderna, likt texten i början på s. 50.

Ärendenummer
TRV 2025/113777
Motpartens ärendenummer
RS2023-00074

Dokumentdatum
2026-01-14

Region Halland lyfter behov av åtgärder på Västkustbanan för att möta ett ökat behov av resande i framtiden. I förslag till Nationell infrastrukturplan 2026–2037 finns två nya objekt med som bidrar till att möta behovet, *Halmstad C kapacitet (del 2) uppställningsspår* samt *Tyllered förbigångsspår*. Trafikverket har i enlighet med regeringens direktiv även redovisat ytterligare namngivna investeringar som övervägts till planförslaget och som motsvarar en ökning av medlen för namngivna investeringar med 10%. Där ingår objektet *Västkustbanan, Kungsbacka, vändspår, Kungsbacka - Hede, partiellt fyrspår*. Anledningen till att objektet inte prioriterats är att det inte inryms ekonomiskt. Åtgärden i sin nuvarande utformning bedöms som ”robust olönsam” och tillsammans med andra prioriteringsfaktorer hamnar detta objekt längre ner i prioriteringslistan.

Trafikverket noterar att Region Halland justerat inriktningen avseende hastighet för Storregiontåg från 250 km/h till 200 km/h. I förslag till ny nationell infrastrukturplan 2026-2037 finns ett nytt namngivet objekt med *Befintliga banor, hastighetshöjning till 250 km/h Öxnered – Lund*, vars syfte är att stärka konkurrenskraften för persontransporter på järnväg genom att möjliggöra 250 km/h på befintlig bana.

På Trafikverkets hemsida finns information om de analyser, utredningar och planerade åtgärder som görs för att möta den ökade trafikmängden från kontinenten som väntas komma i samband med öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen. Länk: [Effekter av fast förbindelse under Fehmarn Bält - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se/effekter-av-fast-forbindelse-under-fehmarn-balt)

Med vänlig hälsning,

Erica Kvist
Strategisk planerare, Västra regionen
Trafikverket

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/113777, Motpartens ärendenummer RS2023-00074, Dokumentdatum 2026-01-14, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.



**VARBERGS
KOMMUN**

Samhällsutvecklingskontoret

Max Wehlin, 0340-880 00

Yttrande

2026-01-13

1 (5)

Dnr: KS 2025/0613-16

Region Halland

Yttrande - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030

Varbergs kommun har fått Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 – 2030 på remiss och önskar lämna följande yttrande:

Varbergs kommun är på ett övergripande plan positiva till förslaget till Trafikförsörjningsprogram. Förslaget är genomarbetat och välskrivet. Det mesta av innehållet är också bekant sedan tidigare program. Kommunen delar trafikförsörjningsprogrammets övergripande bild om hur kollektivtrafiken ska utvecklas för störst effekt, med en huvudsaklig koncentration på satsningar längs starka kollektivtrafikstråk och knutpunkter.

Kommunens huvudsakliga inriktning vid bebyggelseutveckling är att om möjligt bygga i anslutning till kollektivtrafik. Men det är viktigt att tillgodose en effektiv kollektivtrafikförsörjning så att inte framtida satsningar fixeras helt kring de starkaste stråken och knutpunkterna. Det är därför viktigt att kommunen och Hallandstrafiken fortsätter utveckla dialogen om lämpligt befolkningsunderlag längs kollektivtrafikstråk, för att kunna identifiera vad som krävs för att öka turtätheten på en befintlig linje, förlänga en linje eller skapa en helt ny linje. Ett sådant samarbete ger en värdefull input till kommunens planarbete.

Varbergs kommun ställer sig i princip bakom inriktning på trafik i stråk. Kommunen skulle emellertid vilja se ambitionsökning i heltrafiken och trafik under en större del av trafikdygnet. Detta inte minst för de invånare i kommunen som arbetar olika typer av skiftarbete. Detta blir emellertid problematiskt i ett starkt stråk där trafiken är en kombination av busstrafik och tågtrafik som är fallet Stråket Varberg-Veddige-Borås. Genom att räkna samma alla avgångar med buss och tåg finns en god trafikering i stråket. Problemet är att stora delar av de boende i stråket är hänvisade till buss för sina kollektivtrafikresor då avståndet till järnvägsstationerna är för långt. Enbart busstrafiken ger en svag kollektivtrafik som har svårt att vara ett attraktivt alternativ. Varbergs kommun efterlyser lösningar för hur kollektivtrafiken kan

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	ORGANISATIONSNUMMER	E-POSTADRESS
Varbergs kommun	Engelbrektsgatan 15, Östra Vallgatan 12 (hiss)	0340-880 00	212000-1249	ks@varberg.se
432 80 Varberg	432 80 Varberg	TELEFAX		WEBBPLATS www.varberg.se

utvecklas i starka kombinerade stråk även för alla boende i stråket. Samma lösningar kommer att behövas till den parallella busstrafiken i det norrgående stråket mot Bua och Värö när Värö station etableras. Även här kommer bussarna vara den viktigaste kollektivtrafiklösningen för många av våra invånare som bor i det stråket.

Utanför de starka stråken är idag kollektivtrafiken relativt svag. Ett ganska lågt resande ger få turer och en mindre attraktiv service. Detta beror till stor del på att de flesta busslinjerna utgår från bussterminalen i Varberg och har ganska långa sträckor att köra. Ett sätt som kommunen ser som en lösning på detta är att arbeta med bytespunkter och att resenärer utanför de starka stråken kan byta från matartrafik till den mer frekventa trafiken i de starka stråken. Sådana bytespunkter finns med i så väl trafikförsörjningsprogrammet som regional fysisk plan och Varbergs förslag till ny översiktsplan. Ett system med bytespunkter och kortare matarlinjer, där även nya kollektivtrafikformer som till exempel så kallad on demand-trafik skulle kunna ge en mer frekvent och därmed mer attraktiv service för boende utanför de starka stråken. I dialoger med boende har de ofta lyft fram att de gärna har ett byte under resan om det skulle ge fler avgångar i kollektivtrafiken.

Hela resan-perspektivet

Det är viktigt att titta på resenärers resa från dörr till dörr för att identifiera de flaskhalsar som gör att resande med kollektivtrafiken väljs bort. Hela resan perspektivet framhålls som viktigt i trafikförsörjningsprogrammet, men det saknas förslag på innovativa lösningar. Utöver fortsatt utbyggnad av gång- och cykelvägar och cykelparkering i anslutning till hållplatser kan utbyggnad av exempelvis "mobilitetshubbar" vara ett sätt att bidra till hela resan-perspektivet. Trafikförsörjningsprogrammet bör fördjupa avsnittet om hela resan för att öka kunskapen om hur vi tillsammans kan arbeta med frågan.

Interregional trafik

Järnvägen och tågresorna är en ryggrad för kollektivtrafiken i Halland. Detta gäller inte minst Öresundstågssystemet och tvärbanor som Viskadalsbanan. Men programmet pekar också ut interregional trafik som inte primärt är Region Hallands ansvar. Med ny infrastruktur som till exempel Fehmarn Bält kommer också leda till ett större utbud av interregional trafik genom Halland med nya målpunkter bortom Köpenhamn. Varbergs kommun ser ett behov av att göra den kommersiella interregionala trafik mer tillgänglig för länets invånare än den är i dagsläget då de flesta uppehåll enbart görs i Halmstad. Varbergs kommun vill se möjligheter att tillsammans med Region Halland arbeta för en

tillgång till den interregionala trafiken. Detta kan ske genom att arbeta för ytterligare uppehåll i Halland för den trafiken. Men det kan även röra sig om utvecklade förbindelser till stationer, i dagsläget Halmstad, med interregional trafik söderut. Detta särskilt med fokus på bra bytesmöjligheter mellan regional trafik och interregional trafik.

Äldres resande

Varbergs kommun efterlyser också mer åtgärder för att möta den kraftigt växande gruppen äldres behov av resor. Antalet kommer under närmaste åren öka kraftigt i Varberg och resten av Halland. Detta kommer att kräva nytänkande kring hur resande ska lösas för den gruppen. Här behöver Region Halland och de halländska kommunerna tillsammans hitta lösningar som är samhällsekonomiskt fungerande. Det behövs nya former av kollektivtrafik, som till exempel olika typer av on demand-trafik, för att möta ett allt större behov.

Skolresor

Trafiksäkerheten kring hållplatser och elevers upplevelse av trygghet i anslutning till hållplatserna, turplaneringen och framförande av fordonen är ett fortsatt prioriterat utvecklingsområde. Den digitala lösningen som föreslås göra det möjligt att följa fordon i realtid kan till viss del ge ökad trygghet och förbättrad kommunikation med elever och vårdnadshavare.

På flera skolor, där en större del av elevantalet åker skolskjuts, styrs skolornas start- och sluttider till stor del av bussarnas tidtabeller eller möjligheten till anpassning av skolbussturerna. Detta leder bland annat till svårigheter i att organisera scheman, men också en olikvärdighet där skolor med färre skolskjutselever har en större frihet att göra anpassningar i sin undervisnings- och schemaläggning för att bättre möta elevernas och verksamhetens pedagogiska behov.

Skolskjutsens planering behöver i högre grad kunna anpassas efter skolornas behov för att säkerställa kvalitet och rimliga villkor i undervisningen. Samtidigt får det inte vara kostnadsdrivande för region eller kommun.

Tillgång till tillförlitliga och tillgängliga resmöjligheter är avgörande för elever i gymnasieskola och anpassad gymnasieskola, liksom för deltagare i yrkesutbildningar, arbetsmarknadsåtgärder och integrationsinsatser. Programmet betonar vikten av enkelhet, trygghet och tillgänglighet samt möjligheten att nyttja restiden för arbete och studier. Dessa aspekter ses som särskilt viktiga för att kollektivtrafiken ska stödja ungas och vuxnas

utbildningsvägar, samt underlätta deltagande i arbetsmarknadsinsatser. För elever i den anpassade gymnasieskolan och för personer med funktionsvariationer eller andra särskilda behov behöver tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken fortsätta att utvecklas.

Vidare betonas i programmet förbättrad folkhälsa samt förbättrad jämställdhet och tillgänglighet för sårbara grupper. Dessa mål är centrala även ur ett utbildnings- och arbetsmarknadsperspektiv, där kollektivtrafiken bidrar till ökad delaktighet, social hållbarhet och jämlika möjligheter.

Fritidsresor

Programmet betonar att kollektivtrafiken kan skapa jämlik tillgång till kultur, natur, idrott och fritidsaktiviteter. Detta är relevant för Varbergs kultur- och fritidsverksamheter, eftersom utbyggnad av kollektivtrafikstråk och bytespunkter gör det enklare för invånare att nå idrottsanläggningar, kulturhus, ungdomsgårdar, bibliotek, badplatser och evenemang.

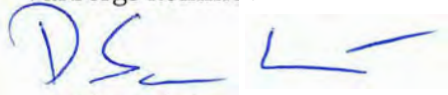
Samtidigt fokuserar programmet i första hand på resor för arbete och studier samt vardagsresande. Det hade varit önskvärt om programmet också hade lyft kollektivtrafikresor till kultur- och fritidsaktiviteter. I förslaget nämns detta endast övergripande som en del av samhällsnyttor och utan konkreta åtgärder för att stärka tillgängligheten till exempelvis kultur- och fritidsdestinationer.

Utvecklingen av bytespunkter och stationer kopplas främst till bostads- och arbetsmarknadsutveckling. Ingen direkt koppling görs till kulturmiljöer, idrottsanläggningar eller evenemangsplatser, trots att dessa ofta är tydliga målpunkter.

Avslutningsvis vill Varbergs kommun göra medskicket att priset på kollektivtrafikresan är en mycket viktig faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. Därför behövs kontinuerliga översyner göras om hur prissättningen för olika resor och olika grupper kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv och jämlik.

Regionen behöver ta ansvar för en attraktiv kollektivtrafik utan behov av kommunala tillköp.

Varbergs kommun



David Sandrén

Kommunstyrelsens ordförande

§ 11

Dnr KS 2025/0613

Svar på remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. godkänna yttrandet daterat 13 januari 2026 som Varbergs kommuns svar på remiss från Region Halland om Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030.

Reservation

Kent Norberg (S), Katarina Eiderbrant (S), Jenny Bolgert (S), Lukas Axelsson Nord (S) och Anton ÉI Raai (S) reserverar sig mot beslutet

Förslag till beslut på sammanträdet

Kent Norberg (S) föreslår följande tillägg i yttrandet:

Varbergs kommun önskar även att det uttalas en ambition om hur självfinansieringsgraden på 55 % kan sänkas till 50 % som ett sätt att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och jämlik med ett högre resande.

Beslutsordning

Ordförande ställer fråga om bifall eller avslag på arbetsutskottets förslag och konstaterar bifall till arbetsutskottets förslag.

Ordförande ställer fråga om bifall eller avslag på Kent Norbergs (S) tilläggsförslag och konstaterar avslag på tilläggsförslaget.

Omröstning begärs

Kommunstyrelsen godkänner följande ordning:

Ja-röst för avslag på Kent Norbergs (S) tilläggsförslag.

Nej-röst för bifall till Kent Norbergs (S) tilläggsförslag.

Kommunstyrelsen beslutar avslå tilläggsförslaget från Kent Norberg (S) med sju ja-röster och sex nej-röster.

Beslutande	Ja	Nej
David Sandrén (M)	X	
Peter Sjöholm (M)	X	
Åse Craft Aronsson (M)	X	
Andreas Havasi (SD)	X	
Olle Hällnäs (SD)	X	
Tobias Carlsson (L)	X	
Freddie Holmström (KD)	X	

Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande	Datum

Kent Norberg (S)		X
Katarina Eiderbrant (S)		X
Jenny Bolgert (S)		X
Lukas Axelsson Nord (S)		X
Anton ÉI Raai (S)		X
Lena Wennerström (C)		X
Summa	7	6

Beskrivning av ärendet

Region Halland har uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt lag om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet utgör ett viktigt dokument för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, trafikeringsstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Programperioden stäcker sig fram till och med 2030, med en långsiktig utblick mot 2050.

I programmet görs hänvisningar till Regional fysisk plan för Halland som är under framtagande. Regional fysisk plan planeras att beslutas politiskt i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta har det varit viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförfarandet.

Revideringsarbetet har inte syftat till att ta fram ett helt nytt trafikförsörjningsprogram utan har byggt vidare på det gällande trafikförsörjningsprogrammet. Justeringar och tillägg har gjorts där så bedömts lämpligt under revideringsprocessen.

Beslutsunderlag

Arbetsutskottet 13 januari 2026, § 7.

Beslutsförslag 17 december 2025.

Yttrande – Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030, daterat 13 januari 2026.

Remiss Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030.

Hamn- och gatunämnden, ordförandebeslut, inkom 12 december 2025.

Kultur- och fritidsnämnden 15 december 2025, § 87.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden 15 december 2025, § 106.

Förskole- och grundskolenämnden 17 december 2025, § 94.

Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande	Datum
----------------------	--------------------	-------

Övervägande

Varbergs kommun har yttrat sig över förslag till Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030. Över lag är kommunen positiv till förslaget, men har synpunkter på dialog om att inte framtida satsningar fixeras helt kring de starkaste stråken och knutpunkterna. Kommunen skulle emellertid vilja se ambitionsökning i de starka stråken avseende helgtrafik och trafik under en större del av trafikdygnet. Det är även problematiskt i starka stråk där trafiken är en kombination av busstrafik och tågtrafik.

Kommunen vill även se nya lösningar för trafiken utanför starka stråk, utveckling av "mobilitetshubbar", bättre tillgång till interregionalt resande samt efterlyser lösningar för äldres resande.

Kommunen har även synpunkter på skolresor och resorna till gymnasieskola och vuxenutbildningar.

Kommunen lyfter även behovet av kollektivtrafik till fritidsverksamheter.

Protokollsutdrag: Region Halland, RS230670

Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande	Datum
----------------------	--------------------	-------

Joki Malin RK STAB

Från: Kommunkansli <kommunkansli@varberg.se>
Skickat: den 29 januari 2026 14:23
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS230670 Varbergs kommun - KS 260127, § 11 - Svar på remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030
Bifogade filer: KS 260127, § 11 - Svar på remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030.pdf; Remissvar TFP RS230670 Varbergs kommun - signerat.pdf

Hej!

Översänder beslut som tagits av kommunstyrelsen 27 januari 2026.

Vänliga hälsningar

Sara Bengtsson
Kansliadministratör
Kommunkansliet

Telefon: 0340-881 04
E-post: sara.bengtsson1@varberg.se

Varbergs kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
432 80 Varberg

Varberg direkt: 0340-880 00
Webbplats: varberg.se

Så här behandlar Varbergs kommun personuppgifter: varberg.se/GDPR

Kommunledningsförvaltningen
KS.2025.783

Region Jönköpings Län

Yttrande över förslag till trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Ärendebeskrivning

Region Hallands trafikförsörjningsprogram har genomgått en revidering och har skickats på remiss. Programperioden för det reviderade trafikförsörjningsprogrammet är 2026-2030 med långsiktig utblick till mot 2050. Värnamo kommun har fått förslaget till trafikförsörjningsprogram på remiss.

Sammanfattning av förslaget

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. I förslaget till trafikförsörjningsprogram skriver Halland att det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet utgör en övergripande ambition för kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen. Det kortsiktiga målet är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt

Synpunkter på förslaget till trafikförsörjningsprogram

Värnamo kommun i sina remissyttranden över Trafikförsörjningsprogram och Regional transportplan för region Jönköpings län samt i sitt yttrande över förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen poängterat vikten av järnvägsförbindelsen mellan Nässjö/Jönköping-Värnamo till Halmstad. Värnamo kommun anser att järnvägssträckan Halmstad-Nässjö (HNJ) är strategiskt viktig då den knyter ihop region Jönköping med hamnen i Halmstad. HNJ är också viktig för

PostadressKommunledningsförvaltningen
Värnamo kommun
331 83 Värnamo**Kontaktcenter**Stadshuset, Kyrktorget 1, Värnamo
Telefon: 0370-37 70 00
Telefax: 0370-37 77 11**E-post**kontaktcenter@varnamo.se
Webbplats
kommun.varnamo.se**Organisationsnummer**212000-0555
Bankgiro
141-7195

persontrafik då den ger möjlighet till arbets- och fritidsresor samt resor till och från högskolan i Halmstad.

Det investeringsprojekt som är pågående med elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på järnvägssträckan Värnamo-Jönköping/Nässjö behöver få en fortsättning på sträckan Värnamo-Halmstad. Det är därför bra att region Halland har som målsättning att på sikt reducera restiden till 90 minuter på sträckan Halmstad-Värnamo. För att nå detta är det viktigt att även Region Halland lyfter behovet av elektrifiering, ökad kapacitet och höjd hastighet på sträckan Halmstad-Värnamo i den regionala infrastrukturplanen för Halland och lyfter behovet i det förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen som nu är ute på remiss.

Beslutsförslag

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta förvaltningens skrivelse som eget yttrande över Region Hallands förslag till Trafikförsörjningsprogram perioden 2026-2030.

I tjänsten

Conny Eskilson
Kvalificerad utredare

§ 479 Dnr: KS.2025.783

Region Hallands remissförslag trafikförsörjningsprogram 2026-2030

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att svara på remissen i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag i tjänsteskrivelse daterad den 2025-12-04.

Ärendebeskrivning

Region Halland har skickat ut förslag på Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030 på remiss. Kommunen ges möjlighet att lämna synpunkter senast 14 januari 2026

Kommunledningsförvaltningen har upprättat förslag på remissvar i tjänsteskrivelse 2025-12-04.

Förslag till beslut

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsens besluta **att** anta förvaltningens skrivelse som eget yttrande över Region Hallands förslag till Trafikförsörjningsprogram perioden 2026-2030

Yrkanden

Ordföranden yrkar i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag.

Remissyttrande

Datum 2025-11-17

Diarienummer IKN 2025-00290

Ert diarienummer RS 230670

Region Halland

Trafikförsörjningsprogram 2026– 2030

Västra Götalandsregionen (VGR) har mottagit Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland på remiss och vill tacka för möjligheten att lämna synpunkter på denna. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden svarar i egenskap av ansvarig nämnd för regionövergripande strategiskt arbete inom samhällsplanering, kollektivtrafik, infrastruktur och bredband.

Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under programperioden, med det övergripande målet om att kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Det finns stor samstämmighet mellan remissförslaget och Västra Götalandsregionens mål och inriktningar där kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till regional utveckling och en positiv samhällsutveckling i stort, vilket är positivt inte minst på grund av att Kungsbacka ingår i Västtrafiks trafikområde.

VGR:s trafikförsörjningsprogram har pekat ut behov av gränsöverskridande kollektivtrafikresor mellan Västra Götaland och Region Halland. Även här finns en stor överensstämmelse kring att kopplingarna över länsgräns är viktiga, inte minst på grund av att resandeutbytet är omfattande. VGR samverkar gärna kring de områden som Region Halland identifierat som delmål, i syfte att öka utbytet och lärandet gällande marknadsandel, tillgänglighetsanpassning, social inkludering, självfinansieringsgrad samt klimat och miljö.

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Västra Götalandsregionen

Louise Jeppsson
Ordförande infrastruktur- och
kollektivtrafiknämnden

Sofia Hellberg
Infrastruktur- och
kollektivtrafikchef

Protokoll från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, 2025-12-09

§ 154

Yttrande över remiss om trafikförsörjningsprogram 2026-2030 Region Halland

Diarienummer IKN 2025-00290

Beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden godkänner yttrandet över trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har skickat trafikförsörjningsprogram 2026–2030 på remiss. Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under programperioden. Det finns stor samstämmighet mellan remissförslaget och Västra Götalandsregionens mål och inriktningar där kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till regional utveckling och en positiv samhällsutveckling i stort, vilket är positivt inte minst på grund av att Kungsbacka ingår i Västtrafiks trafikområde. Det finns även stor överensstämmelse kring att kopplingarna över länsgräns är viktiga, inte minst på grund av att resandeutbytet är omfattande. VGR samverkar gärna kring de områden som Region Halland identifierat som delmål, i syfte att öka utbytet och lärandet gällande marknadsandel, tillgänglighetsanpassning, social inkludering, självfinansieringsgrad samt klimat och miljö.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2025-11-17

Skickas till

- Region Halland, regionen@regionhalland.se, ange diarienummer RS230670
- Västtrafik för kännedom, vasttrafik@vasttrafik.se

Justerare:	Justerare:	Justerare:	Rätt utdraget intygar:

Tjänsteutlåtande

Datum 2025-11-17

Diarienummer IKN 2025-00290

Västra Götalandsregionen**Koncernkontoret**

Handläggare: Adrien Moysset

Telefon: 0722-306587

E-post: adrien.moysset@vgregion.se

Till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Yttrande över remiss om trafikförsörjningsprogram 2026– 2030 Region Halland

Förslag till beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden godkänner yttrandet över trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har skickat trafikförsörjningsprogram 2026–2030 på remiss. Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under programperioden. Det finns stor samstämmighet mellan remissförslaget och Västra Götalandsregionens mål och inriktningar där kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till regional utveckling och en positiv samhällsutveckling i stort, vilket är positivt inte minst på grund av att Kungsbacka ingår i Västtrafiks trafikområde. Det finns även stor överensstämmelse kring att kopplingarna över länsgräns är viktiga, inte minst på grund av att resandeutbytet är omfattande. VGR samverkar gärna kring de områden som Region Halland identifierat som delmål, i syfte att öka utbytet och lärandet gällande marknadsandel, tillgänglighetsanpassning, social inkludering, självfinansieringsgrad samt klimat och miljö.

Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet

Beslutet innebär inte några ekonomiska konsekvenser.

Postadress:
Regionens hus
462 80 Vänersborg

Besöksadress:
Residensgatan 16H
462 33 Vänersborg

Telefon:
010-441 00 00
E-post:
[infrastruktur-
och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se](mailto:infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se)

Webbplats:
www.vgregion.se

Koncernkontoret

Sofia Hellberg

Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

- Västra Götalandsregionens yttrande över remiss trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland
- Remissversion trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland
- Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland

Besluten skickas till

- Region Halland, regionen@regionhalland.se, ange diarienummer RS230670
- Västtrafik för kännedom, vasttrafik@vasttrafik.se

Välj förvaltning
Regional utveckling
Ludvig Simonsson
Processledare

Konsekvensanalys

Datum	Diarienummer
2026-04-20	RS230670

Regionstyrelsen**Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys****Fastställande av Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030****Sammanfattning**

[Analysstöd på intranätet](#)

Analysen visar att de mål och principer för kollektivtrafikens utveckling som finns framtagna i Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 kan ha både positiv som negativ påverkan på både barn och vuxna, men särskilt kvinnor, barn i skolålder, barn i socioekonomiskt sårbara familjer och barn med funktionsnedsättning. Eftersom barn ofta är beroende av vuxna för sina resor påverkas deras tillgänglighet direkt av vuxnas möjligheter att resa, särskilt kvinnors, som oftare ansvarar för barns transporter och använder kollektivtrafik i högre grad än män.

Statistik visar att kvinnor i mindre utsträckning än män har körkort och tillgång till bil, och de reser mer kollektivt, särskilt i vardagen. Män är mer bilberoende och reser längre till arbete, medan kvinnor gör fler kortare resor. En välutvecklad kollektivtrafik gynnar därför kvinnor i högre grad och kan bidra till att minska strukturella skillnader i tillgång till arbete, utbildning och samhällsservice.

De mål och principer som finns angivna i remissversionen kan leda till ökad tillgänglighet för barn och kvinnor, särskilt de med funktionsnedsättningar, både vad gäller påstigning vid hållplatser och resande med kollektivtrafikens fordon. Vidare visar analysen att tillgängligheten kan öka för dessa grupper, särskilt om de är bosatta i länets städer och/eller i kollektivtrafikstråken. Även tryggheten och säkerheten i kollektivtrafiken kan stärkas för dessa grupper och därigenom bidra till en ökad tillgänglighet.

Samtidigt riskerar barn och kvinnor på landsbygden och utanför kollektivtrafikstråken att få sämre tillgång eftersom trafikutbudet delvis styrs av befolkningsunderlag, vilket i de fallen riskerar stärka bilberoendet eller minska tillgängligheten för de utan bil. Erbjudandet om ett grundläggande basutbud kan däremot stävja de negativa effekterna något.

Dialog med ungdomar har genomförts, men barnens delaktighet i framtida planeringsprocesser behöver konkretiseras. Sammanfattningsvis visar analysen att en tillgänglig och trygg kollektivtrafik kan bidra till både ökad jämställdhet och förbättrade möjligheter för barns delaktighet och tillgänglighet. Samtidigt krävs ett fortsatt arbete för att inkludera dessa grupper och så långt som det är möjligt arbeta för att minska geografiska skillnader i tillgängligheten.

Ärendet i korthet

Ärendet avser beslut om att fastställa den reviderade versionen av det regionala trafikförsörjningsprogrammet för programperioden 2026–2030. Trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål och strategier för den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. I samband med revideringen har mål, strategier och innehållet i övrigt setts över och reviderats vid behov.

Kollektivtrafiken är ett fördelningspolitiskt verktyg för att skapa jämlika förutsättningar för invånarna och bygga ett hållbart och välintegrerat samhälle. Det innebär att det ska vara möjligt för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsnedsättning eller socio-ekonomisk bakgrund. Kollektivtrafiken skapar grundläggande möjligheter för alla människor att mötas, handla, arbeta och studera på jämlika villkor oavsett var man bor. Utan kollektivtrafik skulle stora grupper förlora tillgängligheten till arbetsplatser, skolor, fritidsaktiviteter och service. En tredjedel av Sveriges vuxna befolkning har kollektivtrafiken som enda resealternativ. Omkring 60 procent av befolkningen över sex år är helt eller delvis beroende av kollektivtrafik vid resor där de inte kan gå eller cykla.¹

¹ Hallandstrafiken, 2026. [Därför är kollektivtrafiken ett bra val - Hallandstrafiken](#) Hämtad: 2026-04-13

Barnkonsekvens- och jämställdhetsanalys

[Analysstöd på intranätet](#)

Grupper som berörs

Ärendet berör gruppen barn generellt, men särskilt barn i skolåldrar upp till 18 år, barn som tillhör socioekonomiskt sårbara familjer och barn med funktionsnedsättningar. Vidare berör ärendet grupperna kvinnor och män med olika funktionalitet och av olika åldrar.

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. Vice versa minskar barns möjlighet att resa kollektivt om den vuxnes gör det, exempelvis om biljettpriser ökar, tidtabeller ändras med negativ effekt, eller om turer dras in.

Kollektivtrafiken används av både män och kvinnor men i olika grad där det går att identifiera statistiska skillnader mellan könens resvanor. Kvinnor reser kollektivt i större utsträckning än män, och ansvarar oftare för yngre barns transporter till och från förskola/skola i större utsträckning än män. Yngre barn blir därigenom beroende av att den vuxnes, särskilt kvinnors, tillgänglighet med kollektivtrafik och till kollektivtrafik är god.

Beslut om kollektivtrafiken påverkar båda könen men i olika utsträckning. Enligt statistik från Svensk kollektivtrafik använder 52% av kvinnorna kollektivtrafik minst en gång per månad jämfört med 44% av männen. Tillgång till bil och körkort är något mindre vanligt bland kvinnor jämfört med män. Kvinnor använder kollektivtrafik för 20% av sina arbetsresor medan motsvarande siffra för män är 14%. Män reser längre sträckor till arbetet och är mer bilberoende medan kvinnor gör fler kortare resor och använder gång, cykel och kollektivtrafik oftare. En förbättrad kollektivtrafik kan därför öka jämställdheten mellan kvinnor och män avseende tillgänglighet till arbete, studier och olika aktiviteter.

Analysen

Barnets perspektiv är barns egen syn på sitt liv och sin omvärld som baserats på barnets ålder, mognad, erfarenheter, tradition, kultur och nuvarande livssituation. Barnperspektivet och dess koppling till kollektivtrafiken finns beskrivet i remissversionens kapitel 2 "Förutsättningar för en attraktiv kollektivtrafik" där barns behov och tillgänglighet sätts i sitt sammanhang kopplat till kollektivtrafiken och möjligheten att öka barns tillgänglighet

genom en välplanerad kollektivtrafik. Barnperspektivet återfinns även i målkapitlet där FN:s barnkonvention lyfts fram samt genom ett särskilt formulerat mål om att bland annat barns behov ska beaktas.

I samband med framtagandeprocessen av trafikförsörjningsprogrammet har dialoger genomförts med gymnasieungdomar för att säkerställa så att deras perspektiv tagits om hand. Dialogen syftade till att få ungdomarnas perspektiv på vardagsresandet och deras hela resa från dörr till dörr.

Trafikförsörjningsprogrammet innehåller mål om tillgänglighetsanpassning. Dels med fokus på kollektivtrafikens fordon där målet är att samtliga fordon ska vara tillgänglighetsanpassade. Dels mål med fokus på att samtliga hållplatser i stadsbusstrafikens kollektivtrafikstråk ska vara tillgänglighetsanpassade och att samtliga hållplatser med fler än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade. Vidare finns en långsiktig ambition om att samtliga tätorter med kollektivtrafik ska ha minst en tillgänglighetsanpassad hållplats. Att arbeta mot mål om tillgänglighetsanpassning av fordon och hållplatser ökar tillgängligheten för framför allt barn och vuxna med funktionsnedsättningar och deras möjligheter att nyttja kollektivtrafiken för sina vardagsresor. Barn och vuxna med funktionsnedsättningar som bor på landsbygden riskerar att påverkas negativt av att inte bo nära en hållplats med fler än 20 påstigande per dygn. För dessa grupper blir den anpassade kollektivtrafiken viktig och för barn specifikt blir skolskjutsen en viktig del av deras tillgänglighet och möjlighet att ta sig till och från skolan.

Programmet innehåller målsättningar om social inkludering med fokus på att kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker, att särskilt barns, äldres, funktionsnedsattas och socioekonomiskt sårbara grupper behov ska beaktas och att andelen hushållningar som bor i kollektivtrafikhöga läge ska öka. Detta kan på sikt medföra positiva effekter för barn och vuxnas tillgång till kollektivtrafik och i förlängningen deras tillgänglighet om fler bor närmare kollektivtrafiken. Ur jämställdhetsperspektiv är det positivt då kvinnor i större utsträckning än män nyttjar kollektivtrafiken. Även en ökad trygghet och säkerhet i kollektivtrafiken är särskilt positivt för de grupper som är mest beroende av kollektivtrafiken för sin tillgänglighet så som barn, unga, kvinnor och personer med funktionsnedsättningar. Att ett särskilt mål finns för att beakta bland annat barns behov utgör en viktig ambition för utvecklingen av kollektivtrafiken och kan innebära positiva effekter för dessa grupper när deras perspektiv får större utrymme. Hur barn ska involveras i processer framöver konkretiseras dock inte i trafikförsörjningsprogrammet. Det blir därför viktigt att utveckla relevanta dialogforum, ta fram kunskapsunderlag

och etablera en samordning mellan viktiga aktörer för att säkerställa så att målet uppfylls under planperioden.

Kopplat till målen i trafikförsörjningsprogrammet finns ett antal principer för trafikutvecklingen. Principerna fokuserar bland annat på att resbehovet ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken och att snabba restider ska prioriteras i kollektivtrafikstråken. Vidare ska varje invånare erbjudas grundläggande resmöjlighet genom ett basutbud. Vad gäller den förstnämnda principen kan positiva effekter uppstå för de barn och unga som bor i områden med stort befolkningsunderlag belägna i stråken då dessa områden får ett större kollektivtrafikutbud. För de barn som bor i mer glesbefolkade områden med ett mindre befolkningsunderlag blir, som en konsekvens, utbudet mindre. Detta kan riskera innebära en sämre tillgänglighet och ett ökat beroende av att vuxna kan skjutsa med bil. För kvinnor kan principen om att resbehovet ska styra utvecklingen innebära att de som bor i mer tätbefolkade områden får en ökad tillgänglighet vilket är positivt ur jämställdhetssynpunkt. De som bor i de mer glesbefolkade områdena där utbudet blir lägre kan däremot drabbas negativt och få en sämre tillgänglighet och blir mer beroende av bilen som färdmedel. För personer utan tillgång till bil blir den negativa effekten större, vilket i större utsträckning är kvinnor. Den negativa effekten för kvinnor och barn kan vägas upp något av principen om att varje invånare ska erbjudas grundläggande resmöjlighet vilket ger en grundläggande tillgänglighet för de som bor i glesare geografier.

För principen om att prioritera snabba restider i kollektivtrafikstråken kan de positiva effekterna bli de samma som nämnts ovan. En ökad tillgänglighet för de som bor i stråken, som får snabbare restider. Detta blir positivt för de grupper som i större utsträckning är beroende av kollektivtrafiken vilket är kvinnor och barn. De som bor utanför stråken riskerar få sämre tillgänglighet med kollektivtrafiken och bli mer beroende av att bil finns tillgänglig, samtidigt som de har en ett basutbud att tillgå som säkerställer en grundläggande tillgänglighet.

De är viktigt att påpeka att det gynnar båda könen om kollektivtrafiken blir mer tillgänglig och fler har möjlighet att nyttja den. Det kan leda till minskad trängsel i stadstrafiken och bättre utomhusmiljöer för alla. Men i större utsträckning är det kvinnor som gynnas vilket är positivt ur jämställdhetssynpunkt.

