Bilaga
Samrådsredogörelse
Trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Inkomna yttranden

Falkenbergs kommun

Kommunstyrelseförvaltningen
Planavdelningen
Charlotte Ljung
0346 - 88 62 15
Charlotte.Ljung@falkenberg.se

Tjänsteskrivelse
2020-06-17

Vår referens
KS 2020/216

KS 2020/216
2020.2632
2020-06-23

Region Halland

Tjänsteskrivelse svar på remiss- Trafikförsörjningsprogram 2020-2024

Övergripande anser Falkenbergs kommun att dokumentet är väl genomarbetat och ger en god beskrivning av kollektivtrafiksystemet. Förståelse för kollektivtrafikens roll i transportsystemet kräver en bred bakgrundskunskap. Men texten är omfattande och för att underlätta förståelsen för innehållet så skulle flera illustrationen öka tillgängligheten till dokument.

Som kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland ta fram ett trafikförsörjningsprogram där kollektivtrafikens omfattning och utveckling beskrivs strategiskt på kort- och lång sikt. Dokumentet kan utveckla en tydligare struktur för att bättre lyfta programmets långsiktiga strategiska del samt tydliggör kopplingen mellan trafikförsörjningens två olika perspektiv.

Planeringsförutsättningar

Region Halland beskriver kollektivtrafiksystemets förutsättningar i ett växande Halland och potentialen för ett utökat utbyte mellan Halland, Skåne och Göteborg. Men även potentialen för utveckling i ett internationellt perspektiv inom samarbetet i Greater Copenhagen. Trafikförsörjningsprogrammet lägger stort fokus på Region Hallands viktiga integration med Göteborg och Skåne - två arbetsmarknader som är mycket viktiga för Falkenbergs kommun, men kollektivtrafiksystemet måste även stödja Halland som arbetsmarknad.

Dokumentet lyfter utmaningen kring transportsektorns bidrag till klimatutsläppen och vikten av att kollektivtrafiken tar mer marknadsandelar från bilen. Falkenbergs kommun önskar en mer visionär beskrivning av vilken mobilitet regionen vill skapa istället för hur kollektivtrafiksystemet ska stödja dagens samhällsutveckling. För att klara omställningen till ett hållbart transportsystem krävs en gemensam målbild och en tydlighet kring ambitionsnivå och vision.

Kollektivtrafikens utmaningar

Region Halland beskriver kollektivtrafikens utmaningar för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Falkenbergs kommun delar regionens analys. En frågeställning som vi dock saknar är hur Region Halland förhåller sig till den snabba teknikutvecklingen inom transportsektorn och hur nya innovativa tekniklösningar kan öka tillgängligenheten till kollektivtrafik på landsbygden. Falkenbergs kommun är en stor kommun med olika förutsättningar vad gäller tillgång till kollektivtrafik. Avsaknaden av hållbara resalternativ på landsbygden innebär sämre förutsättningar att genomföra vardagens aktiviteter som arbete, studier och fritidsaktiviteter för en stor andel av befolkningen.

Halland är ett län med hög andel besökare per capita och det är därför anmärkningsvärt att turismnäringen inte nämns i trafikförsörjningsprogrammet som ett utvecklingsområde. Region Halland kunde med fördel utveckla kollektivtrafiken med fokus på besöksnäringen, åtminstone under sommarhalvåret, då efterfrågan på besöksmål öster om E6/E20 är som störst.

Kollektivtrafikstråk i Halland

Falkenbergs kommun ser positivt på att regionen eftersträvar stabilitet och långsiktighet i kollektivtrafiksystemet. Det är en viktig förutsättning för att integrera kollektivtrafiksystemet och kommunernas samhällsplanering. Genom att planera kollektivtrafiksystemet i stråk skapas förutsättningar för attraktiv kollektivtrafik och därmed klara omställning till ett mer hållbart transportsystem. Falkenbergs kommun ställer sig bakom trafikförsörjningsprogrammets trafikeringsprinciper men erfar att ambitionsnivån i regionens stråkbilder inte motsvarar målen i Agenda 2030 samt miljöpolitikens inriktningsmål. Falkenbergs kommun vill se att regionens stråkbilder illustrerar vilken mobilitet som krävs för att klara omställning till ett hållbart transportsystem, istället för ett prognosticerat resbehov.

Stråk för regionala resor

Västkuststråket har en viktig funktion i att binda samman Halland med angränsande regioner. Satsningar på attraktiv kollektivtrafik i stråket är helt i linje med kommunens visioner om hållbar tillväxt. Utvecklingen av Västkuststråket måste dock ske utifrån att det ska komma hela Halland till godo för att vi ska klara omställningen till ett mer hållbart transportsystem. De senaste årens etableringar av nya pendelstationer och ensidiga satsningar på utökade tågturer i stråkets norra delar, skapar ojämna förutsättningar för hållbar utveckling i regionen. Istället för att stärka Halland riskerar rådande utveckling istället minska regionens attraktivitet som ”bästa livsplats” och på sikt även regionen som arbetsmarknad. Samtliga halländska kommuner ska kunna erbjuda sina kommuninvånare attraktiva pendlingsförutsättningar och tillgång till ett regionalt tredje tågsystem.

Falkenbergs kommun anser att väg 153 och väg 154 bör klassificeras som mycket starka stråk. Gekås i Ullared är Nordens största besöksmål och sett

till de andra stråken verkar det märkligt att stråket får en relativt sett låg klassning. Stråket är redan idag ett mycket starkt pendlingstråk. Därtill ser Falkenbergs kommun ett framtida behov av att skapa flera kollektivtrafikstråk mellan Halland och västra Småland. Ett sådant långsiktigt strategiskt stråk är kopplingen mellan Falkenberg och Hylte kommun och i förlängningen Värnamo och Gislaveds kommun.

Stråk för lokala resor i Falkenbergs stad

Falkenbergs kommun anser att identifiering av de lokala stråken inte bör utgå från dagens resande utan kommunens långsiktiga planering. Därigenom stärka kopplingen mellan kommunernas samhällsplanering och kollektivtrafiksystemet. Falkenbergs kommun har ett pågående arbete med att ta fram en ny fördjupad översiktsplan för Falkenbergs stad. För att möta kommunens utvecklingsstrategi ser kommunen behov av att komplettera stråkbilden för Falkenbergs stad med ett nytt stråk utmed väg 767 samt ett stråk som kopplar samman Stafsingeområdet med Falkenbergs centrum.

Kombinerad mobilitet en pusselbit i Hela resan - perspektivet

Falkenbergs kommun ser en intressant potential för ett ökat hållbart resande genom kombinerad mobilitet och mobilitet som service. Kommunen önskar att trafikförsörjningsprogrammet kompletteras med en viljeinriktning för hur Region Halland ska verka för att utveckla möjligheten att införa nya tjänster i kollektivtrafiksystemet.

Charlotte Ljung
Trafikplanerare

Yttrande
2020-06-12
KS 2019/00417

Halmstad

Region Halland

regionen@regionhalland.se

Datum
2020-06-12

Diarienummer: RS180842

Halmstads kommuns yttrande över Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2020-2024

Region Halland har översänt Regionalt Trafikförsörjningsprogram på remiss till kommunen. I dagsläget pågår en uppdatering av kommunens Översiktsplan och även en revidering av kommunens Handlingsprogram för hållbara transporter. Planeringsinriktningen för de ovan nämnda dokumenten är att planera så att Halmstad år 2050 har kapacitet för 150 000 invånare. Detta innebär att nya områden för bostäder, med tillhörande service i form av skolor och förskolor samt verksamheter ska pekas ut. Detta faller i sin tur ut i ökat behov av resor och transporter. Halmstads kommun behöver arbeta aktivt med alla delar av transportsystemet för att klara de transportutmaningar vi står inför. En väl utvecklad kollektivtrafik som skapar pendlingsmöjligheter till, från och inom Halmstad är en förutsättning för kommunens fortsatta tillväxt.

Trafikförsörjningsprogrammet är omfattande och så även detta yttrande. Nedan följer kommunens synpunkter på innehållet.

Generella synpunkter

Dokumentet är välskrivet och relativt lätt att ta till sig. Revideringen har inneburit att kvalitén på dokumentet har höjts och det är en intressant läsning som innefattar många och omfattande delar. Programmet kan med fördel kompletteras med en begreppsförklarande lista som definierar vad t.ex. närtrafik och serviceresor med mera innebär, detta hade underlättat för läsaren.

Halmstads kommun håller till stor del med om de planeringsförutsättningar som beskrivs på sidorna 10-13, dock inte allt. Regionen beskriver att det inte finns någon generell kollektivtrafiklösning som gäller för hela Halland. Borde det inte istället vara; kollektivtrafiken är ett verktyg som fyller olika syften i olika delar av Halland? Om det i norr handlar om sittplatskapacitet så kan det i andra delar av regionen handla om samhällsutveckling och att koppla upp sig, sänka restider med syfte att ytterligare förstärka och vidga arbetsmarknader? Programmet behöver också blir tydligare i beskrivningarna kring hur regionen avser att trafikera landsbygden och våra i öster angränsande regioner.

Vidare så beskrivs, under rubriken *Kollektivtrafiken – en del av den regionala utvecklingen,* att kollektivtrafiken inte bara är en transportfunktion utan också ett av många verktyg för samhällsutveckling. Halmstad saknar här resonemang som är knutna till destinationsutveckling. Halland är en sommardestination och besöksnäringen är viktig för utvecklingen av Halland. Kollektivtrafiken bidrar med tillgänglighet till länet i stort med också med tillgänglighet till besöksmålen i sig. Utökning och anpassningar av

kollektivtrafiken sommartid sker redan idag, men resonemang av denna typ återfinns inte i programmet. I Varberg (se konceptet Åkturen) finns exempel på hur kollektivtrafiken används för att paketera rutter och skapa upplevelsepaket för att gynna besöksnäringen på landsbygden. Detta borde kunna appliceras på fler ställen i Halland. Hur ser regionen på detta?

Den pandemi som nu pågår påverkar vårt samhälle stort och Hallandstrafiken är hårt drabbat. Resonemang om detta och vilken långsiktig inverkan Covid-19 kan komma att få, kan med fördel kompletteras i kapitel om ekonomi.

Stadsbuss

Halmstads kommun tycker det är bra att regionen ser digniteten av Halmstads stadsbussystem och visualiserar detta i en stråkbild som tydligt visar på de mycket starka stråk som finns i Halmstad. Positivt är också att stråket till stadsdelen Söder numer återfinns på kartan. I detta sammanhang nämns Bus Rapid Transit (BRT), vilket kan vara aktuellt för delar av systemet. Samplanering behöver ske för att komma till ett genomförande, det är alla parter överens om. Det kommer krävas gemensamma beslut och planeringsunderlag. Ett första steg vore att klargöra organisationen och ansvarsfördelningen bakom detta arbete. Halmstads kommuns viljeinriktning gällande stadsbussarnas utveckling kommer i övergripande ordalag att pekas ut i samrådsversionen av transportplanen.

Regionbuss

I de delar av Halmstad som inte ligger i staden eller utmed en järnväg är regionbussarna viktiga för invånarnas tillgänglighet. Halmstads kommun planerar enligt fingerstrukturen och är tydliga med vilka stråk som gäller för utveckling i kommunen. I mångt och mycket är det samma struktur som beskrivs i Trafikförsörjningsprogrammet men kommunen saknar kopplingen till Simlångsdalen i kartbilden på sid. 32. För att organisationernas långsiktiga planering ska harmonisera så bör även detta stråk ingå i det som klassas som kollektivtrafikstråk i Halland.

I programmet så beskrivs att en regional variant av BRT som tänkbar utveckling för några av stråken. Kommunen undrar vilka stråk som skulle kunna vara aktuella för detta? Och även vem som förväntas driva mot ett genomförande? Överlag så känns det som om regionbusstrafiken hamnar lite i skuggan i utvecklingsarbetet och här borde finns möjligheter att förfina systemet ytterligare.

Utvecklingsprincipen Lågfrekvent resande kommer in i detta sammanhang. Att kollektivtrafikförsörja områden med ett mindre befolkningsunderlag är en utmaning och här krävs nya angreppssätt för att upprätthålla en god standard i kollektivtrafiken även utanför de starka stråken.

Västkustbanan

Halmstad instämmer helt med vikten av Västkustbanan och även för Halmstad är denna bana högst prioriterad. Här är planering av resecentrum och den ÅVS (åtgärdsvalsstudie) för järnvägssystemet i Halmstad som pågått sedan maj 2018 viktiga delar. Kommunen funderar på varför inte underlag från denna ÅVS återfinns i Trafikförsörjningsprogrammet? Kapaciteten in mot Göteborg är precis som regionen pekar på viktig för hela Halland. Vikten av att kunna erbjuda en tågtrafik som är robust och som resenärerna kan lita på är central. I arbetet med ÅVS:en har det framkommit att kapacitet behöver

tillföras även i Halmstad för att vi ska ha en fungerande och framtidssäkrad järnvägsanläggning. Kommunen anser att detta kapitel behöver uppdateras kring infrastrukturbehov även för Södra Halland.

Halmstads koppling till storstadsregionerna i Skåne och i Västra Götaland är viktig och det är därför glädjande att Region Halland så tydligt pratar om olika tågkoncept för olika typer av resor. Här ser kommunen Hallandståget som en möjlighet att ytterligare stärka attraktiva boendemiljöer på landsbygden som med hjälp av persontågstrafik på ett hållbart sätt kan kopplas upp mot de växande orterna utmed Västkusten. Kommunen planerar för ett nytt stationsläge i Getingetrakten, vilket stöttas upp med utvecklingen av såväl bostäder som verksamheter i denna geografi. Vid planering av nytt mötesspår i Brännarpstrakten så borde dessa resonemang ingå för en effektiv planering och framtidssäkrad anläggning.

Halmstad ser möjligheter att etablera en tågstation även söder om Halmstad, i Trönninge. Även här stöttas denna tänkbara etablering upp med ny mark för bostäder och verksamheter. Kommunens tankar kommer att presenteras i den reviderade översiktsplanen som ska skickas ut på remiss till hösten. Önskvärt vore är att pågatåget mellan Helsingborg och Halmstad stannar här, men det öppnar också upp för möjlighet till tågstopp för pågatåget mellan Halmstad och Markaryd. Detta sammantaget hade kunnat utgöra ett gott utbud av tågtrafiken till och från Trönninge.

Vad gäller nya stationsetableringar så är det stora investeringar som kräver lång planeringshorisont. Kommunen instämmer helt med att nyttan med en etablering måsta vara stor. Utifrån de kriterier som sätts upp i programmet så väcks funderingar kring om Region Halland vill ha någon utveckling av boendemiljöerna och ett hållbart resande längs med kuststräckan i Halland eller om inriktningen snarare är att förvalta befintligt system med fokus på att ha kapacitet för sittande resenärer. Utifrån kommunens synvinkel uppfyller såväl Trönninge som Getingetrakten kriterierna för nyetablering av en tågstation.

Gemensam skrivning tillsammans med Båstads och Laholms kommun

Längs västkusten är det attraktivt att bo och verka, vilket också avspeglar sig i tillväxten som kommunerna i denna del av Sverige påvisar. Västkustbanan utgör en del av attraktiviteten i denna geografi, då invånarna kan bo i en kommun och arbeta i en annan. Västkustbanan medverkar till att skapa en hållbar tillväxt och utveckling inte minst genom att den bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Utbytet mellan Halland och nordvästra Skåne har ökat på senare år och det är därför glädjande att Region Halland pekar på ett ökat behov av förstärkt tågtrafik för att ytterligare öka utbytet mellan regionerna. Precis som Region Halland visar i sitt Trafikförsörjningsprogram så har de olika tågsystemen olika syften och det är därför mycket glädjande att regionen menar att Västkustbanan ska trafikeras på ett sådant sätt som möter upp detta. Från år 2026 föreslås Västkustbanan trafikeras av två genomgående Öresundståg samt även ett tåg av lokaltågskaraktär, det vill säga dagens Pågatåg mellan Helsingborg och Halmstad med tågstopp på mindre orter längs med banan. Totalt ska stråket trafikeras med tre avgångar per timme. Kommunerna vill här poängtera vikten av att Pågatåget fortsätter att trafikera sträckan Halmstad – Helsingborg då tågsystem av denna typ möjliggör för bosättning i mindre orter längs banan, samtidigt som möjlighet ges att ta del av arbetsmöjligheterna som finns i centralorterna. Det som föreslås i Hallands Trafikförsörjningsprogram förutsätts också harmonisera med Region Skånes tankar om tågtrafikens utveckling.

Halmstad

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

På sidan 11 i programmet nämner regionen att det finns en potential att utöka utbytet mellan Halland och Skåne och nämner i detta sammanhang Greater Copenhagen och menar att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas och påbörjas så snart det är möjligt. Kommunerna ställer sig positiva till att Region Halland lyfter vikten av den fasta förbindelsen och ser dess potential. Detta återkommer inte senare i programmet, vilket det borde göra. I kapitel 6 borde detta resonemang också inkluderas och framförallt i redovisningen av tågtrafikeringen mot 2030/2050.

Markarydsbanan

I programmet framgår att Markarydsbanan klassas som ett starkt kollektivtrafikstråk och det är positivt att även Region Halland ser vikten av detta stråk. I ÅVS för Markarydsbanan från 2017 framgick tydligt nyttan med tågtrafik som möjliggör arbetsmarknadsförstoring österut och skapar kopplingar mellan Halland och Södra Stambanan. Redan i föregående upplaga av Hallands trafikförsörjningsprogram, från 2016, redovisades denna bana som en del av kollektivtrafikstråken i Halland. Nu fyra år senare råder fortfarande oklarheter när järnvägen är tänkt att invigas för persontågstrafik vilket är anmärkningsvärt. År 2023 var tidigare sagt som start för persontrafiken här men nu återfinns Markarydsbanan först i resonemangen kring år 2026. Halmstads kommun skulle vilja veta vad som föranlett denna förskjutning av tidsplan?

På sid. 48-49 i programmet beskrivs tågtrafiken på de mindre järnvägarna i regionen och för Markarydsbanan specificeras att en kostnadstäckningsgrad på 30 procent ska eftersträvas. Detta är en utvecklingsprincip som enligt programmet ska gälla hela utbudet av kollektivtrafik i länet och därmed bör denna formulering tas bort under detta stycke.

Halmstad – Nässjö järnväg

Gemensam skrivning tillsammans med Hylte, Gislaveds och Värnamos kommun

Region Halland och Region Jönköping drar båda fördel av ett utbyte mellan regionerna. Dels har regionerna företagsamheten gemensamt. Dels finns det en vinst i att ytterligare sammanlänka mindre orter med residenshuvudstädernas högskolor, för att stärka regionernas kompetensförsörjning och skapa möjligheter för kunskapsutbyten. Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ-banan) är den snabbaste kollektiva resvägen mellan Halmstad och Jönköping. HNJ-banan är även viktig för näringslivet, då den möjliggör för regionöverskridande pendling och godstransporter. En stor andel av resandet på banan utgörs idag av fritidsresor, varför regionen även bör se möjligheterna att med hjälp av tågtrafiken ytterligare stärka Halland som ett attraktivt besöksmål, utan att ytterligare belasta riksväg 26.

I och med elektrifieringen av "Y:et" kommer delar av HNJ-banan att elektrifieras, dock inte delsträckan Värnamo – Halmstad. Detta utgör ett frågetecken kring denna delsträckas fortsatta drift. Vi efterfrågar en plan för hur delsträckan Värnamo – Halmstad fortsatt ska kunna bidra till utbytet mellan regionerna genom såväl persontåg som godståg. Region Jönköpings län och Region Halland bör ta ett gemensamt ansvar i frågan och arbeta för att påverka de aktörer som beslutar om infrastruktursatsningar för att Krösatågen fortsatt ska kunna bidra till tillgänglighet mellan Halland och Jönköpings län.

Halmstad

Särskild kollektivtrafik

Kapitel 8 i programmet berör den särskilda kollektivtrafiken och det är positivt att detta kapitel utvecklats sedan föregående version av Trafikförsörjningsprogram. Det är bra att det numer finns strategier att luta sig mot i utvecklingen även här. Då kommunen är kostnadsbärare för stora delar av denna kollektivtrafik så funderar kommunen på hur processen och delaktigheten sett ut i framtagandet? Vidare så borde även den miljömässigt hållbarheten arbetas in i strategierna.

För målen i tabellen på sid. 59, vore det bra om det blir tydligare vilken typ av resa målen berör. Ingår t.ex. skolskjutsar med buss i målet 95 % rättidighet, eller är det enbart taxi? Att Anbaro mäter nöjdhet hos kunder inom färdtjänst och sjukresor borde framgå lika tydligt som indikatorn som formuleras; Kundnöjdhet skolskjuts. För målet för Samordning skolskjuts buss så kan även beläggningsgrad vara intressant som indikator. Förslag på uppföljning kring den sista indikatorn om samverkan är att genomföra någon form av undersökning kring hur parterna upplever samarbetet.

Samplanering

Att planera för transportinfrastruktur tar tid och kräver framförhållning, inte minst om detta ska gå i takt med övrig samhällsplanering. Här hade samplaneringsmodellen kunnat bidra till en effektivare strategisk planering i Halland. Den samplaneringsmodell som beskrivs på sid. 56 har funnits med oss några år nu, men kommunens känsla är att den inte används. I detta yttrande finns tre objekt som skulle kunna vara relevanta att använda samplaneringsmodellen på; Station i Getingetrakten, station i Trönninge samt en utveckling av Halmstads stadsbussystem. Kommunen undrar vem det är som bestämmer vad det ska samplaneras om? Vem tar initiativ och hur initieras en samplanering med stöd av samplaneringsmodellen? Svar på dessa frågeställningar borde kunna gå att läsa sig till i programmet.

För Halmstads kommun

Jonas Bergman, kommunstyrelsens ordförande

Mattias Rossköld, kommundirektör

Anton Larsson, Tillväxt- och organisationsstrateg
Tfn: 0729-65 80 20
E-post: anton.larsson@hylte.se

2020-08-03

Kommunstyrelsen
2020 KS0210

Remissvar - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024

Hylte kommun tackar för möjligheten att lämna ett remissvar. Kommunens synpunkter, uppdelade per kapitel, står nedan. Sist i dokumentet finns svar på specifika frågeställningar från Region Halland.

Kapitel 2. Planeringsförutsättningar för kollektivtrafiken
På sidan 10 förs ett resonemang rörande kommunernas behov av pendling för invånarnas förvärvsgrad. Kommunen saknar ett resonemang om huruvida det inom kommunen finns den kompetens som företagen efterfrågar. Utbildningsnivåerna bland de som pendlar in till Hylte kommun är mycket högre än bland de som bor och arbetar i kommunen. Pendlingen och kollektivtrafiken är väsentlig för Hylte kommun och dess företags kompetensförsörjning, och därav även konkurrenskraft och tillväxt.

På sidan 11 skriver man att pendlingen inåt landet är liten och att det inte finns kompletterande arbetsmarknader inom rimligt pendlingsavstånd i stråket mot Värnamo. Efter Halmstad, är Gislaved kommunens viktigaste pendlingskommun med över 450 utpendlare till Gislaved och 270 inpendlare från Gislaved. En mycket stor del av de som pendlar mellan Hylte och Gislaved kommuner arbetar inom tillverkning. Ett lika tydligt utbyte inom en specifik näringsgren har inte Hylte med någon annan kommun. Det finns ett funktionellt utbyte mellan Hylte och Gislaveds kommuner som bör anammas mer. En utveckling av kollektivtrafiken mot västra Småland bör genomföras för att främja en arbetsmarknadsförstoring mot Gislaved och Gnosjöregionen

Det är positivt att ett resonemang förs utifrån social hållbarhet, och vikten av ett jämlikt transportsystem. Kommunen anser att kollektivtrafikens betydelse för integrationen är något som kan ges en större roll i dokumentet. I synnerhet efter att Arbetsförmedlingens kontor har stängt i flera av Hallands kommuner har kollektivtrafikens roll för arbetsmarknadsintegration blivit än viktigare i Halland.

Kapitel 3. Mål och vision
En av tillväxtstrategins prioriteringar är en regionförstoring och utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Detta mål följs upp genom att mäta restid och turtäthet till Stockholm, Göteborg, Malmö och Helsingborg. En regionförstoring norrut bör även inbegripa en regionförstoring mot Jönköpings län där Hylte kommun har funktionella kopplingar, varför även restid och turtäthet till Jönköping/Nässjö bör mätas. Inte minst då Regionsamverkan Sydsveriges mål för 2040 i *Positionspapper Kollektivtrafik* är att restiderna mellan Halmstad och Jönköping ska minska med 25 minuter.

Kapitel 5. Kollektivtrafikstråk i Halland

Hylte kommun saknar snabba förbindelser med de norrliggande hallandskommunerna och ser behov av ett kollektivtrafikstråk mellan Hyltebruk och Falkenberg. Restiderna från Falkenberg till Hylte, Gislaved och Värnamo kommuner är oförsvarbart långa. Det skulle kraftigt förbättra utbudet på både arbetsmarknaden och i gymnasievalet om en sådan busslinje skulle bli verklighet.

Hyltes invånare skulle dessutom få snabbare tillgång till västkustbanan för fortsatt resande norrut mot arbetsmarknader i Göteborgsregionen.

Kapitel 6. Trafikeringsbehov tåg 2030 – 2050

Gemensam skrivelse gällande HNJ-banan från Hylte, Gislaved, Halmstad och Värnamo kommuner

Region Halland och Region Jönköping drar båda fördel av ett utbyte mellan regionerna. Dels har regionerna företagsamheten gemensamt. Dels finns det en vinst i att ytterligare sammanlänka mindre orter med residenshuvudstädernas högskolor, för att stärka regionernas kompetensförsörjning och skapa möjligheter för kunskapsutbyten. Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ-banan) är den snabbaste kollektiva resvägen mellan Halmstad och Jönköping. HNJ-banan är även viktig för näringslivet, då den möjliggör för regionöverskridande pendling och godstransporter. En stor andel av resandet på banan utgörs idag av fritidsresor, varför regionen även bör se möjligheterna att med hjälp av tågtrafiken ytterligare stärka Halland som ett attraktivt besöksmål, utan att ytterligare belasta riksväg 26.

I och med elektrifieringen av ”Y:et” kommer delar av HNJ-banan att elektrifieras, dock inte delsträckan Värnamo – Halmstad. Detta utgör ett frågetecken kring denna delsträckas fortsatta drift. Vi efterfrågar en plan för hur delsträckan Värnamo – Halmstad fortsatt ska kunna bidra till utbytet mellan regionerna genom såväl persontåg som godståg. Region Jönköpings län och Region Halland bör ta ett gemensamt ansvar i frågan och arbeta för att påverka de aktörer som beslutar om infrastruktursatsningar för att Krösatågen fortsatt ska kunna bidra till tillgänglighet mellan Halland och Jönköpings län.

Specifika synpunkter från Hylte kommun gällande HNJ

Trafikförsörjningsprogrammet lyfter specifika infrastrukturella behov för samtliga tågbanor i Halland, med undantag för HNJ-banan. Hylte kommun anser att det är av yttersta vikt för Hallands östra inlands fortsatta utveckling att HNJ-banan rustas upp och elektrifieras, för att möjliggöra för ett hållbart resande hela vägen från Halmstad till Jönköping/Nässjö. Under nuvarande projektperiod har resandet på HNJ-banan ökat. Detta trots att vissa av avgångarna går på oattraktiva tider.

Resandet har de senaste åren ökat både på HNJ-banan och busstråket mellan Halmstad och Hyltebruk. För att svara upp på denna ökade efterfrågan behövs en satsning på tågtrafiken, för att det kollektiva resandet i Hallands inland i framtiden ska vara ett attraktivt och hållbart resandealternativ. Det vore högst olyckligt om uteblivna satsningar idag leder till att Hylte kommun och orter i stråket i Halmstads kommun i framtiden inte kan dra nytta av den höghastighetsjärnväg som kommer gå via Värnamo. När HNJ-projektet ska utvärderas förväntar sig kommunen att bli delaktig i denna utvärdering och att tidigt i processen få möjlighet att föra dialog med Region Halland om HNJ-banans framtid innan beslut tas.

Med bakgrund av de kriterier för etablering av nya stationer som beskrivs på sidan 43 – 44, anser kommunen även att man bör utreda möjligheterna för att öppna upp en tågstation i Hyltebruk. Järnvägen går redan in i Hyltebruk. HNJ-banans resandeunderlag skulle öka markant. Intresset från privata aktörer att bygga bostäder i kommunen är större än på många år, och vi planerar just nu för ett stort antal nya bostäder i området som kallas Parkstaden i Hyltebruk, ett område som ligger i direkt anslutning till stationen. I kommunens prioritering i den regionala cykelplanen valdes en sträcka som underlättar för cykling till stationen i Hyltebruk. Kommunen arbetar hårt för att utveckla centralorten och kommunen för gärna en diskussion om vad som behöver göras från alla parter för att möjliggöra för persontrafik med tåg till Hyltebruk.

Specifika frågor från Region Halland

Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?
För Hylte kommun är en välutbyggd kollektivtrafik mycket viktig för bygdens attraktivitet och är ett viktigt verktyg för att hela Halland ska leva. Kollektivtrafiken möjliggör för ett hållbart resande även på landsbygden där behovet av bil annars är stort. Kollektivtrafiken är även väsentlig för många utsatta grupper och är därför viktig för att bidra till en socialt hållbar samhällsutveckling där alla får lika möjligheter att transportera sig. Kollektivtrafiken är även ett viktigt verktyg för att motverka ökade klyftor mellan stad och land. Enligt nationella mål ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till 2045 och kollektivtrafiken är en viktig del för att Halland ska bidra till att uppnå detta mål.

Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland göra? Hallandstrafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer?
En viktig del i detta arbete är att hitta sätt för kollektivtrafiken att kunna konkurrera med bilen. Det kan dels handla om att man som resenär ska kunna känna tillit till att man kommer fram i tid, att man får en bekväm resa, och så vidare. Den typen av frågor ligger till stor del under Hallandstrafikens ansvar. Hylte kommun, som kommun vid länsgräns, kan också se att det är viktigt att det länsöverskridande resandet går så smidigt som möjligt. Här finns ett ansvar hos Region Halland och Hallandstrafiken att föra dialog med andra regioner och kollektivtrafikbolag gällande länsöverskridande resande.

Kommun har en viktig roll i att i största möjliga mån underlätta för våra invånare att resa kollektivt. Det kan bland annat ske genom planering av cykelvägar för att säkra god tillgänglighet till hållpunkter. Genom att utveckla områden som ligger i befintliga kollektivtrafikstråk, t.ex. med ny bostadsbebyggelse, kan kommunen även öka potentiellt resandeunderlag. Kommun har även en viktig roll som behovsägare, med god kännedom om sin kommun, kontakter med näringslivet o.s.v. Kommunen har med det en viktig roll att i dialog med Hallandstrafiken och Region Halland visa på var det finns bäst möjligheter för att utveckla kollektivtrafiken i kommunen.

Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla ”hela-resan” dvs. resenärens resa från dörr till dörr?

Kommunen ser detta som ett arbete som både kräver insatser för beteendeförändringar, samt möjliggörandet via infrastruktur. Arbetet kräver därför samarbete mellan alla inblandade aktörer. Cykeln är onekligen en viktig del i arbetet, som kommunen ser att det finns stor potential att samarbeta vidare med. Det kan dels handla om utbyggnad av cykelvägar som ger tillgång till viktiga knytpunkter och hållplatser. Det kan även handla om att titta vidare på lösningar för cykelparkeringar, hyrcykelsystem, samt att utveckla möjligheterna att ta med sig cykeln på bussen eller tåget.

Det är dock så att det även fortsatt kommer finnas ett visst bilberoende på landsbygden, som inte går att komma undan helt med utbyggnad av cykelvägar. Det är få som pendlar till Halmstad som exempelvis kommer ta bilen till Torup för att sedan ta bussen till jobbet, som tar längre tid än bilen. Vill man främja delad mobilitet i Hylte kommun, finns det dock stor potential i att skapa starka noder, exempelvis Torup station, dit folk kan cykla eller parkera bilen för att sedan ta tåget. Detta förutsätter dock att man på allvar satsar på tåget för att göra restiderna kortare, samt att vi som kommun gör vad vi kan för att utveckla orterna och stationsområdet.

Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?
För Hylte kommun är kollektivtrafiken en möjliggörare och ett verktyg för att skapa tillväxt. Kommunen har förståelse för att kollektivtrafik är kostsamt och att det ur kortare perspektiv kan vara mer gynnsamt att utveckla och förädla trafiken vid redan etablerade stråk. Samtidigt är kommunens ståndpunkt sådan att förnyelse av kollektivtrafiken kommer krävas för att hela Halland ska kunna växa på ett hållbart sätt och för att skapa ett hållbart transportsystem där kollektivtrafiken kan konkurrera med bilen.

Halland i stort växer, men det finns orter på landsbygden i alla Hallands kommuner med vikande befolkningsunderlag. En viktig fråga för många gällande var de väljer att bosätta sig är att det finns bra kommunikationer till andra orter och städer. Att endast lägga resurser på redan starka och etablerade stråk riskerar därför att snabba på processen med en allt glesare landsbygd. Kollektivtrafiken är ett oumbärligt verktyg för att skapa en levande landsbygd, vilket är något Halland bör eftersträva för att vara en socialt hållbar region med minskade klyftor mellan stad och land. Samhällsnyttan med att exempelvis bevara och utveckla tågtrafiken i Hallands inland är något som måste tas på allvar om Region Halland vill få ett Halland som håller i längden.

Emma Gröndahl
Kommunchef

Ronny Löfquist (S)
Kommunstyrelsens ordförande

YTTRANDE
Kommunstyrelsen

Kungsbacka

Till
region@regionhalland.se

Datum
2020-07-01

Diarienummer
KS 2020-00266

Ert diarienummer
RS 180842

Yttrande över Region Hallands remiss: Trafikförsörjningsprogram 2020–2024

Kungsbacka kommun är positiva till trafikförsörjningsprogrammet 2020–2024 i helhet men vill skicka med följande.

Kungsbacka kommun är unikt i Sverige då vi tillhör ett läns kollektivtrafikmyndighet men som har ett annat läns trafikföretag för vår kollektivtrafik. Arbetspendlingen över regiongränsen här i norra Halland är det ***näst största*** regionöverskridande pendlingsrelationen i Sverige. En stor del av Västsveriges invånare bor i en kommun men verkar i en annan. Kungsbackas invånare är ett tydligt exempel på detta.

Arbetsmarknadsregion som begrepp är central vid regional kollektivtrafikplanering. Det är tydligt att kraften utgår från arbetsmarknadsregionerna. En stark motor stärker närområdet och närliggande arbetsmarknadsregioner. Kungsbackas, Varbergs och Falkenbergs kommuner ingår alla i Göteborgs arbetsmarknadsregion. Med en tillförlitlig och attraktiv kollektivtrafik kan arbetsmarknaderna växa hållbart. De administrativa gränserna fungerar inte längre som utgångspunkt för planeringen och så länge vi inte har andra administrativa indelningar behöver samarbetet mellan regionerna integreras fullt ut. Löser vi inte samarbetsfrågan riskerar utvecklingen i Halland och Västsverige att hämmas. Vi ser detta i en liten skala inom de västra delarna av vår kommun där efterfrågan om att få etablera sig är mycket starkt men med anledning av den begränsning som infrastrukturen ger så kan vi inte tillföra ytterligare bebyggelse, så hämmas vi i vår tillväxt och således hämmas Halland också.

Strategin för den allmänna kollektivtrafiken är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet så även i Kungsbacka. I övrigt har vi tre utpekade "mycket starka stråk" som alla tre finns i den västra delen av kommunen. Ett av stråken beskrivs i rapporten som "det mest bebodda i hela Halland", ett annat beskrivs att det leder till "tätorten som har flest antal invånare" bortsett från kommunhuvudorterna i Halland. Alla tre utpekade "mycket starka stråk" har en huvudsaklig pendlingsriktning mot Göteborg. Kungsbacka kommun ser fram emot tillskapandet av en hållbar, snabb och attraktiv kollektivtrafik som tillgodoser dagens och framtidens behov som föreligger för dessa stråk. Här har vi störst möjlighet att skapa det.

Tågsystemen ger Halland möjlighet att utvecklas och fortsätta växa hållbart. Allt fler väljer att resa med tåg då restiderna är konkurrenskraftiga gentemot bilen och att man ges möjlighet att utnyttja restiden till annat än att bara förflytta sig. Tåget ger också stora transportmöjligheter av många

Kommunstyrelsen
kommun@kungsbacka.se

Kungsbacka kommun
434 81 Kungsbacka

Besöksadress
Stadshuset, Storgatan 37

Telefon 0300-83 40 00

www.kungsbacka.se

resenärer i starka stråk. I programmet föreslås och redovisas olika åtgärder för att tillgodose de framtida behoven i det befintliga järnvägssystemet. En förutsättning för att ett gemensamt system skall fungera optimalt är att alla är överens inom sin administrativa del vad som behöver göras för att uppnå helheten i systemet. Delar av detta synliggörs i programmet som redovisar vad staten, grannregioner och kommuner utanför Halland planerar att utföra för att bl a förbättra kapaciteten på Västkustbanan. Västkustbanan är bara ett av flera system som skall in i den stora kärnan, Göteborg.
Planen beskriver ett flertal behov som förutsätter lösningar i Göteborg, en är ju tex Västlänken som är en viktig puzzelbit för oss i Halland.
Vi är beroende av varandra i de system vi har tillsammans men också starkt beroende av en fungerande kärna, därför är det viktigt att vi skapar en gemensam framtidsbild tillsammans. Att varje del i systemet är en del av helheten i framtidsbilden. Framtidsbilden som leder oss mot ett hållbart samhälle där kollektivtrafiken har en viktig roll.

Kungsbacka kommun

Lisa Andersson

Kommunstyrelsens ordförande

Malin Aronsson

Kommundirektör

TJÄNSTESKRIVELSE
2020-09-03
DNR: 2020-191

Kommunstyrelsen

Yttrande gällande Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024

Förslag till beslut

Planeringsenheten föreslår Kommunstyrelsen att lämna yttrande i enlighet med denna tjänsteskrivelse.

Ärendebeskrivning

Region Halland har till Laholms kommun inkommit med en remiss gällande Trafikförsörjningsprogram för Halland 2020-2024. Programmet är en revidering av nuvarande program och beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2020-2024 och med utblick mot 2040-2050. Programmet innehåller strategier och principer för utveckling av kollektivtrafiken i regionen, samt beskriver kollektivtrafiksituationen för de halländska kommunerna. Som en del i uppdateringen har två nya kapitel tillkommit: *Trafikeringsbehov tåg 2030-2050* samt *Samplanering och ansvarsfördelning.* Ett nytt mål har även tillkommit som ska leda till minskad klimatpåverkan genom att fler väljer att resa med kollektivtrafiken. Målet är formulerat så att *Marknadsandelen (för kollektivtrafiken) ska vara minst 30% år 2030* av det totala resandet med motoriserade fordon.

Utöver allmänna synpunkter av Trafikförsörjningsprogrammet är Region Halland särskilt intresserade av att få svar på följande frågor:

- Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?
- Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland göra? Hallandstrafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer?
- Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla ”hela-resan” dvs. resenärens resa från dörr till dörr?
- Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?

Kommunstyrelsen har i samband med denna remiss begärt att kommunens nämnder yttrar sig i frågan senast den 31 augusti. Yttranden har inkommit från Socialnämnden, Kultur- och utvecklingsnämnden, Miljö- och byggnadsnämnden, Barn- och ungdomsnämnden, samt Ungdomsforum och dessa yttranden har behandlats och vägts in i handläggningen av Kommunstyrelsens yttrande.

Laholms kommun, Kommunstyrelsen
Postadress: 312 80 Laholm. Besöksadress: Humlegången 6
Växel: 0430-150 00. www.laholm.se

Remissperioden sträcker sig från den 7 april till den 7 september. Laholm kommun har ansökt om förlängd remisstid till den 18 september.

Förslag på yttrande till Regionalt Trafikförsörjningsprogram

Laholms kommun ställer sig i grunden positivt till Region Hallands förslag på Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024 och lämnar följande kommentarer:

Trafikeringsstrategi och utpekade stråk

Längs västkusten är det attraktivt att bo och verka, vilket också avspeglar sig i tillväxten som kommunerna i denna del av Sverige visar. Västkustbanan utgör en del av attraktiviteten i Halland som region, då invånarna kan bo i en kommun och arbeta i en annan. Västkustbanan medverkar till att skapa en hållbar tillväxt och utveckling, inte minst genom att den bidrar till arbetsmarknadsförstoring. Laholms kommun ser positivt på förslaget om klassningen av stråk i Halland. För Laholms del innebär det att Västkustbanan har högsta prioritet och att sträckningarna Laholm-Halmstad, Laholm- Båstad station, samt Markarydsbanan och de framtida stationsorterna Veinge och Knäred ses som starka stråk.

Laholms kommun är en kommun med en stor landsbygd. En stor del av befolkningen bor utanför Med totalt 14 orter i kommunen, samt en tätbefolkad landsbygd däremellan, är det en stor utmaning att tillgodose kollektivtrafikbehovet i kommunen. Laholms kommun är positiv till prioriteringen av Västkustbanan och de utnämnda stråken, men vill även poängtera den stora potentialen för hållbart resande som finns i att nå även de som bor inåt landet.

Idag är det svårt för en kommun att påvisa behovet av kollektivtrafik då Hallandstrafiken räknar på den resande statistik som är idag och inte på resandet som skulle kunna vara i framtiden. Tillgänglig kollektivtrafik efterfrågas av många. Inte minst för att ha möjligheten att kunna välja att resa på ett mer hållbart sätt, men även för att utan egen bil eller körkort kunna ta sig till arbete, studier eller fritidsaktiviteter. Hallandstrafiken, tillsammans med kommunerna, behöver arbeta proaktivt för att öka attraktiviteten hos kollektivtrafiken på landsbygden. Laholms kommun skulle därför vilja se modiga satsningar på kollektivtrafiken på landsbygden, även utanför pendlingstider, för att bidra till att öka kollektivtrafikens, kommunens och Hallands attraktivitet.

På sidan 23 omnämns principer för trafikutveckling för vilka utgångspunkten är att resebehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken, med ett huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling, och även annat vardagsresande. Laholms kommun önskar att Region Halland utvecklar vad ”annat vardagsresande” innebär och hur den prioriteras gentemot arbets- och studiependling. Laholms kommun anser att det för många kommuninvånare, speciellt för barn, ungdomar och äldre, kan vara svårt att ta sig till och från fritidsaktiviteter eller andra aktiviteter kvällstid och under helger.

Laholms kommun anser att förslaget på ett mycket bra sätt beskriver hur prioriteringen och utvecklingen av stråken i Halland ska ske, men att det saknas en beskrivning av hur landsbygdstrafikens utveckling på sikt och hur arbetet för att få fler på landsbygden att resa med

kollektivtrafik ska gå till. I denna utveckling kan bland annat närtrafiken få en allt större och tydligare roll. I dagsläget är närtrafiken en mindre känd möjlighet och omnämns som hastigast på sidorna 23 och 33. Det vore önskvärt att det tydligare framgår vilka planer Region Halland har på att utveckla, ändra, informera och marknadsföra närtrafiken på som ett kompletterande resealternativ. Detta kan i längden bidra till en positiv resandeutveckling då resandeunderlaget kan öka, samt att det kan öka Laholms kommuns och Hallands attraktivitet.

Starkt stråk Laholm - Halmstad

I kapitel 5 beskrivs det starka stråket mellan kommunhuvudorterna Laholm – Halmstad. Utvecklingen av stationspendeln i Laholm är något som skapar fördelar för pendlare som reser längre sträckor till och från kommunen, vilket välkomnas av Laholms kommun. Ökad turtäthet för landsvägsbuss 324 skapar bättre förutsättningar för Laholm kommuns landsbygd, vilket speglar programmets intentioner.

Den fjärde största arbetspendlingen i Halland sker mellan Laholms kommun och Halmstads kommun och från Laholm till Halmstad sker den näst största pendlingen för gymnasieelever i regionen [i]. Laholms kommun vill peka på den försämring för kommunens största andel arbetspendlare som nedmonteringen av turtätheten för snabbuss mellan Halmstad och Laholm har bidragit till, samt att den inte har analyserats i ett övergripande perspektiv. Införandet av byten på sträckan med hänvisning till tåg/stationspendeln innebär en försämring för reseförhållandena, vilket är negativt utifrån trafikförsörjningsprogrammets principer med enkelhet och hela resan- perspektivet. Attraktiviteten hos en resa som inte består av byten innebär att buss bör bedömas vara mer attraktivt än tåg med byte till buss. Då den grundläggande trafikutvecklingsprincipen enligt det remitterade trafikförsörjningsprogrammet är att resebehovet ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling (s.23) är det underligt att tågstråket bedöms som mer attraktivt för pendling mellan Laholm och Halmstad. Dock är det mycket positivt för pendlare från andra orter än just Halmstad, därav behöver avsnittet i Trafikförsörjningsprogrammet revideras.

Starkt stråk Skummeslövsstrand- Båstad

Trafikförsörjningsprogrammet behöver tydligare belysa de starka stråken mellan Skottorp och Skummeslövsstrand samt problembilden att det kostnadsmässigt blir dyrare att ta bussen ner till Båstad station eftersom tågstationen tillhör en annan region trots en att det är en kort bussresa. Se mer under *Gemensam skrivelse Laholms kommun och Båstads kommun.*

Starkt stråk Halmstad- Markaryd – Hässleholm

Laholms kommun instämmer i Region Hallands utpekande av stråket Halmstad-Markaryd-Hässleholm som ett strakt stråk. Stråket kommer med stor sannolikhet i framtiden utvecklas till ett mycket starkt stråk och hela kommunen kommer att gynnas av utvecklingen. Dels med anledning av att tågbanan kommer att utgöra en viktig länk till nordöstra Skåne och vidare till städerna längs med Södra stambanan, dels för dess förbindelse vidare till Västra Götalandsregionen i nordväst, Greater Copenhagen i söder och Stockholm i norr, samt till en framtida höghastighetsbana.

Markarydsbanan väntas generera ökad attraktivitet med timmestrafik till och från orterna Veinge och Knäred, som båda kommer att få stopp längs med banan. Med timmestrafik kommer pendlingsmöjligheterna med kollektivtrafik till Halmstad och Markaryd stärkas för båda orterna

och de kommer att få rollen som kollektivtrafiknoder för inte bara de boende i orterna, utan även för de som bor och verkar i områdena runt omkring. Detta bör studeras tydligare och vara med i programmet.

Enligt tidigare målbild planeras för en trafikstart i december 2023. Denna målbild saknas i förslag till Trafikförsörjningsprogram för Region Halland och bör förtydligas i kapitel 6. Laholms kommun har tagit fram utvecklingsprogram för orterna Veinge och Knäred för att stärka dem som boende- och besöksorter utifrån sina egna unika kvalitéer och arbete pågår med utformningen av de nya stationsområdena. Kommunen arbetar även aktivt för att utveckla orterna utifrån de framtagna utvecklingsprogrammen. Bland annat förväntas Markarydsbanan påverka hur boende i orterna reser med kollektivtrafik. Av de resenärer som bor i orterna kommer de flesta kommer att kunna nå stationerna gåendes eller med cykel och Laholms kommun kommer aktivt arbeta med att utveckla orternas gång- och cykelstruktur för att förbättra nätverket för dessa trafikanter, förhoppningsvis i samverkan med andra aktuella aktörer.
Med anledning av detta är det viktigt att tågstoppen säkerställs och att målbilden för trafikstart förtydligas i programmet.

Gemensam skrivelse Laholms kommun, Halmstads kommun och Båstads kommun.

Västkustbanan

Utbytet mellan Halland och nordvästra Skåne har ökat på senare år och det är därför glädjande att Region Halland pekar på ett ökat behov av förstärkt tågtrafik för att ytterligare öka utbytet mellan regionerna. Precis som Region Halland visar i sitt Trafikförsörjningsprogram så har de olika tågsystemen olika syften och det är därför mycket glädjande att regionen menar att Västkustbanan ska trafikeras på ett sådant sätt som möter upp detta. Från år 2026 föreslås Västkustbanan trafikeras av två genomgående Öresundståg samt även ett tåg av lokaltågskaraktär, det vill säga dagens Pågatåg mellan Helsingborg och Halmstad med tågstopp på mindre orter längs med banan. Totalt ska stråket trafikeras med tre avgångar per timme. Kommunerna vill här poängtera vikten av att Pågatåget fortsätter att trafikera sträckan Halmstad – Helsingborg då tågsystem av denna typ möjliggör för bosättning i mindre orter längs banan, samtidigt som möjlighet ges att ta del av arbetsmöjligheterna som finns i centralorterna.

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör

På sidan 11 i programmet nämner regionen att det finns en potential att utöka utbytet mellan Halland och Skåne och nämner i detta sammanhang Greater Copenhagen och menar att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas och påbörjas så snart det är möjligt. Kommunerna ställer sig positiva till att Region Halland lyfter vikten av den fasta förbindelsen och ser dess potential. Detta återkommer inte senare i programmet, vilket det borde göra. I kapitel 6 borde detta resonemang också inkluderas och framförallt i redovisningen av tågtrafikeringen mot 2030/2050.

Gemensam skrivelse Laholms kommun och Båstads kommun

Starkt stråk Laholm-Mellbystrand-Båstad

Båstads och Laholms kommuner instämmer i Region Hallands utpekande av stråket Laholm-Mellbystrand-Båstad som ett starkt kollektivtrafikstråk, men vill betona att också andra närliggande orter är viktiga att fånga upp. Även Skummeslövsstrand, Skottorp och Östra Karup ingår i ett nätverk av tätorter som bör kopplas närmre varandra. Vi ser hur behovet av utbyggda

kollektivtrafikförbindelser mellan tätorterna i region- och kommungränsen har ökat över tid, inte minst sedan Båstads tågstation tagits i bruk. Tågstationen har blivit en viktig nod för resenärer från såväl Båstads kommun som Laholms kommun. När Västkustbanan får halvtimmestrafik förväntas betydelsen av Båstads station öka ännu mer. I närheten av tågstationen finns det omfattande utbyggnadsplaner för bostäder och verksamheter i bägge kommuner. På sikt ser vi hur orterna vid gränsen mellan kommunerna växer ihop till en sammanhängande stadsbygd. Därför har detta stråk goda förutsättningar för en mer utvecklad kollektivtrafik med busstrafik som knyter an till tågtidtabellerna. Vi ser positivt på att Region Halland har för avsikt att stärka utbytet över gränsen och vi menar att kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att främja det mellankommunala och -regionala utbytet.

Social Hållbarhet

I kapitel 3 i trafikförsörjningsprogrammet under *Inriktning för en social hållbart*, finns endast ett mål för social hållbarhet, *kollektivtrafiken ska uppfattas som trygg och säker*, medan övriga hållbarhetsaspekter har tre mål. Laholms kommun ser ett behov av att utveckla den sociala hållbarheten med ytterligare mål då den sociala aspekten bör uppmärksammas mer i frågan om kollektivtrafik. Ett mål kan vara att kollektivtrafiken bör bygga på jämlikhet. Kvinnor är ofta mer beroende av kollektivtrafiken än män. En bättre fungerande kollektivtrafik gynnar kvinnors tillgänglighet och bidrar då till ett mer jämställt transportsystem. Eftersom hållbarhetsaspekterna ofta tangerar varandra, oavsett ekonomiska förutsättningar, så ska tillgängligheten till kollektivtrafiken vara jämlik.

Det är viktigt att det tas hänsyn till det sociala hållbarhetsperspektivet. Vi vill växa, men vi måste också värna om våra befintliga invånare. Därför ska inte heller inlandet missas i utvecklingen av kollektivtrafiken. Inlandet behöver stärkas och förutsättningar behöver ges för pendling även där för att skapa en socialt hållbar kollektivtrafik.

Marknadsföring och kommunikation

I den fortsatta utvecklingen av kollektivtrafiken har marknads- och informationsinsatser en stor roll i att synliggöra kollektivtrafiken och locka fler till att resa mer kollektivt. Detta omnämns kortfattat i kapitel 4 på sidan 24. Det vore önskvärt att ytterligare vikt läggs på detta då det bör genomsyra en större del av Trafikförsörjningsprogrammet. Kommunikation utåt och enkelhet är två viktiga aspekter av att kollektivtrafiken ska ta större plats i människors dagliga resande. Brist på kunskap skapar ett motstånd och att uppmärksamma fördelarna som buss och tåg har som färdmedel, t.ex. att slippa parkera, möjlighet att arbeta under resan, samt att det kan vara avkopplande, kan påverka resandet och få människor ur sitt vanebeteende med att köra bil.

Det är viktigt att information om kollektivtrafiken, dess möjligheter och alternativ nås ut till invånarna i hela Halland och speciellt på landsbygden. Det är även viktigt att kommunikation stärks utåt för att nya satsningar ska fungera. Den nya stationspendeln i Laholm behöver uppmärksammas mer för att fler ska förstå det positiva med utvecklingen. Annars är risken att bussen kommer att gå tom och då kommer inte det ut positiva aspekter av den.
Att till exempel erbjuda ”prova på” perioder eller informera om den kollektivtrafik som finns i området på ett mer direkt sätt till invånarna kan bidra till att människor får upp ögonen för den kollektivtrafik som finns tillgänglig. Detsamma gäller när det kommer att ske förändringar i tidtabeller och turtäthet. Till exempel har kommunikationen angående stationspendeln och det

minskade turutbudet av bussarna mellan Laholm - Halmstad har varit undermålig. Pendeln har marknadsförts, medan ändringarna i bussarnas turtäthet inte nått fram. Hur har förändringarna kommunicerats med invånarna/pendlarna och hur kan arbetet se ut för att förbättra kommunikationen? Detta är något som Hallandstrafiken kan arbeta mer med för att öka attraktiviteten och resandeunderlaget i kollektivtrafiken.

Särskild kollektivtrafik

I kapitel 8 redogör regionen för de föreslagna målen och strategierna gällande den särskilda kollektivtrafiken. I skollagen regleras rätten till skolskjuts och det är barn- och ungdomsnämnden som huvudman som är skyldig att anordna kostnadsfri skolskjuts för de elever som efter prövning är berättigade till skolskjuts. Nästan hälften av alla elever i Laholms kommuns grundskolor åker skolskjuts, vilket innebär att kostnaderna för skolskjuts relativt sett är höga.

Den upphandling av skolskjuts som idag sker och koordineras via Hallandstrafiken skapar till viss del förutsättningar för samordning och kostnadseffektivitet. Laholms kommun ställer sig positiv till en fördjupad samverkan som leder till ökat nyttjande av den allmänna kollektivtrafiken. Det minskar inte enbart kostnader för huvudmannen utan bidrar i ett större perspektiv till hållbar samhällsutveckling med minskad klimatpåverkan och kan bidra till ett ökat resandeunderlag som bidrar till utvecklingen av kollektivtrafiken.

I trafikförsörjningsprogrammet anges mål och indikatorer för uppföljning av särskild kollektivtrafik. Vad gäller skolskjuts anges här kundnöjdhet och snittkostnad av skolskjuts utifrån samordningsgrad. Laholms kommun ser ett värde i att det även förs statistik över den faktiska beläggningsgraden på skolbussarna som även nyttjas av allmänheten. Detta skulle utgöra värdefullt underlag i framtida skolskjutsplanering.

I programmet framförs även förarens bemötande som en indikator i målen för resandet med särskild kollektivtrafik. Denna aspekt bör även finnas med i målen för resande med kollektivtrafiken. Bemötande och service är en stor del i hur attraktiv kollektivtrafiken är att använda sig av. Ingen ska känna sig diskriminerad eller illa behandlad och detsamma gäller föraren och bemötandet från resenärer för att skapa en god arbetsmiljö.

Laholms kommun tycker även att det vore intressant att koppla till barnkonventionen i detta avsnitt och även föra ett resonemang kring vad som är ”barnets bästa” i skolskjutsfrågan.

Gränslös kollektivtrafik och hela resan

Laholms kommun ser positivt på Region Hallands fortsatta arbete och samarbete med omkringliggande länen för att skapa en mer gränslös kollektivtrafik. För Hallands utveckling krävs det att andra aktörer är med i processen att utveckla kollektivtrafiken. Eftersom många resor sker över regionens gränser och att Hallands arbetsmarknad växer ner mot Skåne och upp till Göteborgsregionen behöver dialogen med Region Skåne och Västra götalandsregionen stärkas. Att utöka utbytet mellan dessa regioner är av stor vikt för att utveckla kollektivtrafiken och i gränstrakterna är det viktigt att kollektivtrafiken ses som en helhet och att den inte delar in i den i skarpa gränser utifrån region. Zonstrukturen för resor över gränser behöver utvecklas. Aspekter som att olika regioner har olika appar, prissättning, utformning mm. kan bidra till en upplevd komplexitet i att åka kollektivt. Dessa skillnader bör därför tas bort eller döljas även om

aktörerna i de olika regionerna skiljer sig åt. Tydlighet och enkelhet är av största vikt för att uppmuntra till att resa kollektivt. Kollektivtrafiken ska ha ambitionen att vara det lättaste, smidigaste och mest ekonomiskt fördelaktiga sättet att resa på.

Kostnaderna ska vara rimliga för de som pendlar en kort sträcka över regiongränserna. Behoven sträcker sig över de regionala gränserna och det är viktigt att uppmärksamma i ett växande Halland. Samtidigt gäller det att i detta inte tappa bort de pendlare som reser kortare sträckor inom Halland. Det är viktigt att värna om sina befintliga pendlare så att kollektivtrafikens attraktivitet bibehålls eller förbättras så att befintliga pendlare inte lockas över till bilkörande.

I stärkandet av kollektivtrafiken är även hela resan-perspektivet mycket viktigt. Byte mellan cykel, buss och tåg måste ses över och arbete behöver läggas på att göra dessa övergångar mellan transportsätten lättare. Få byten och snabbare restider är primärt för resenärer, då byten ofta innebär en direkt osäkerhet kan många avskräckas från att resa kollektivt. Hänsyn behöver tas till tidtabeller för att de ska synka mellan olika trafikslag och en analys av arbetspendlandet i Halland kan ge information om var kritiska punkter finns. Att utforma attraktiva hållplatser är viktigt, liksom tillgången till säkra cykelparkeringar i anslutning till dessa. Kommunerna behöver skapa möjligheter för cykelparkering i anslutning till tåg- och busshållplatser för att skapa attraktivitet till att cykeln ingår som en del i den hela resan. Att dessutom kunna erbjuda fler cykelplatser (med exempelvis cykelvagnar) på bussarna kommer landsbygden kunna gynnas och deras möjligheter till flexibla byten mellan färdmedel förbättras.

I rollen som kollektivtrafikmyndighet har Region Halland ett stort övergripande ansvar för kollektivtrafiken. Genom väl bearbetade trafikförsörjningsprogram kommer riktlinjerna Hallandstrafiken och kommunerna ge en inriktning och röd tråd genom hela resan.

Samplanering och ansvarsfördelning

I kapitel 7 behandlas samplanering och ansvarsfördelningen inom kollektivtrafiken. För att kollektivtrafikresandet ska öka och bli ännu mer attraktiv har kommunen med hjälp av planmonopolet möjlighet att styra sina nya detaljplaner till stråk för kollektivtrafik. Att ha med kollektivtrafik som norm för transport i tidigt skede och att det finns på plats när områdena är klara gör att resmönstret direkt blir att resa kollektivt. Hur bebyggelsestrukturen ser ut kan påverka reslängden och genom att förtäta istället för att sprida ut bebyggelse, kan denna attraktivitet stärkas.

I kapitlet görs det även tydligt att kommunen har ett ansvar för kommunala gator, vägar och bussgator. På flera håll i Laholms kommun är det dock inte kommunen som är väghållare, utan vägföreningar. Laholms kommun tycker att problematiken med huvudmanskapsfrågan bör lyftas i trafikförsörjningsprogrammet eftersom det är många vägar där vilande vägföreningar försvårar arbetet med att utveckla kollektivtrafiken. Detta är något som i längden påverkar och eventuellt kan hindra kollektivtrafikens möjligheter till utveckling i kommunen och i Halland.

Trafikverket har även de ett stort ansvar och behöver vara med i ett tidigt skede i planprocessen för att säkerställa att kollektivtrafiken integreras i planeringen och tas in i investeringar och underhåll för statliga vägar och järnvägar.

Effekterna av Covid-19

Med anledning Covid-19 har kollektivtrafikens förutsättningar och utveckling de kommande åren drastiskt förändras. De ekonomiska effekterna av minskat resande i kollektivtrafiken har lämnat djupa spår och återhämtningen kommer ta tid inom flera olika sektorer. Virusets påverkan på kollektivtrafiken på kort sikt är tydlig, men Laholms kommun undrar hur det kommer att påverka utvecklingen av kollektivtrafiken på lång sikt, bland annat de infrastrukturella behoven och utvecklingen i de mindre stråken. De långsiktiga planerna bör upprätthållas och göras ännu mer tydliga i Trafikförsörjningsprogrammet. Laholms kommun deltar gärna i en fortsatt dialog med Region Halland och Hallandstrafiken gällande dessa planer.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse 2020-09-03
Bilaga 1: Yttrande från Socialnämnden 2020-08-25 § 72
Bilaga 2: Yttrande från Kultur- och utvecklingsnämnden 2020-08-27 §112
Bilaga 3: Yttrande från Miljö- och byggnadsnämnden 2020-08-26 §105
Bilaga 4: Yttrande från Barn- och ungdomsnämnden 2020-08-26 § 71
Bilaga 4: Protokoll från Ungdomsforum2020-05-25
Missiv remiss: Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024
Remiss Trafikförsörjningsprogram 2020-2024

Beslutet skickas till:

Region Halland, regionen@regionhalland.se
Ange diarienummer: RS180842

Linda Svederberg
Planeringschef

Malin Bogren
Trafikplanerare

[i] Hallands geografi och resbehov – ett underlag till regionalt trafikförsörjningsprogram, Region Halland, 2019.

2020-08-18 Dnr: KS 2020/0235-22

Region Halland

VARBERGS KOMMUN

Samhällsutvecklingskontoret
Max Wehlin, 0340-880 00

Yttrande - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland

Region Halland, som regional kollektivtrafikmyndighet, har tillsammans med Hallandstrafiken och i samråd med Trafikverket, de halländska kommunerna, angränsade regioner och andra berörda intressenter, arbetat fram en revidering av trafikförsörjningsprogrammet för Halland. Det beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2020–2024 och med utblick mot 2040–2050. Som en del i uppdateringen av programmet har två kapitel tillkommit: *Trafikeringsbehov tåg 2030–2050* samt *Samplanering och ansvarsfördelning*. Dessa två kapitel tydliggör hur arbetet med kollektivtrafikens utveckling i Halland ska ske på kort- och lång sikt. Ett nytt mål har tillkommit som säger att *Marknadsandelen (för kollektivtrafiken) ska vara minst 30% år 2030 av det totala resandet med motoriserade fordon*. Utöver allmänna synpunkter är Region Halland särskilt intresserade av att få svar på följande frågor:

☐ Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?

☐ Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland göra? Hallandstrafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer?

☐ Vad är viktigast i arbetet med att utveckla ”hela-resan” dvs. resenärens resa från dörr till dörr?

☐ Vad är viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?

Varbergs kommun ställer sig på stor hela bakom de skrivningar som i Trafikförsörjningsprogram 2020-2024. Det är välskrivet och i mångt och mycket genomarbetat dokument. Trots detta har kommunen en del synpunkter på programmet som inte minst lutar sig tillbaka de frågor som Region Halland ställt.

Högre ambitioner och mer utvecklingstänkande i kollektivtrafiken

För att uppnå målet om ökad marknadsandel behövs det en kraftigt höjd ambition i genomförandet av kollektivtrafiken. En så pass stor ökning av resandet kommer att kräva att resurser tillförs till kollektivtrafiken så som utökad turtäthet och nya förbindelser. Om ambitionen är att öka andelen kollektivtrafikresenärer så mycket som målsätts bör det *potentiella* trafikunderlaget var mer styrande än vad som framgår av programmet. Det kommer inte att räcka med att utveckla de starka stråken där resandet redan är omfattande eller lite större. Det kommer att behövs göras satsningar och pröva nya koncept för trafikering där *potentialen* till ökat kollektivtrafikresande finns även om det inte omsatts i faktiskt resande med kollektiva färdmedel.

Varbergs kommun instämmer i trafikförsörjningsprogrammets övergripande bild om hur kollektivtrafiken ska utvecklas för störst effekt, med en koncentrering på satsningar längs starka kollektivtrafikstråk och knutpunkter. I Varbergs kommun prioriteras en god kollektivtrafik i de stråk som finns mellan huvudorten och kommunens serviceorter. På längre sikt prioriteras även kollektivtrafik mellan vissa serviceorter och den nya tågstationen i Värö. Kommunens huvudsakliga inriktning vid bebyggelseutveckling är att bygga i anslutning till kollektivtrafik, men planprocessen är lång vilket medför att det finns påbörjade och planerade utvecklingsområden inom Varbergs tätort där detta inte tagits tillräckligt stor hänsyn till. Det är viktigt att tillgodose en effektiv kollektivtrafikförsörjning även för dessa områden, så att inte framtida satsningar fixeras helt kring de starkaste stråken och knutpunkterna.

När nya bostadsområden i kommunerna planeras och byggs ut är det viktigt att kollektivtrafiken är en del av planeringen, så att kollektivtrafiken börjar trafikera direkt när ett nytt område står klart. När det uppstår glapp i denna planeringen finns en risk att vanor med resor i bil byggs upp innan möjligheten till kollektivtrafik finns på plats. Samplanering är viktig för befolkningens framtida resvanor. För en bättre samverkan bör kollektivtrafiken i nya samhällsprojekt planeras efter en förväntad efterfrågan.

Vidare är det viktigt att kommunen och Hallandstrafiken har en dialog 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 skulle kunna ge värdefull input till kommunens planarbete. Varbergs kommun efterlyser en modell där underlag kan tas fram för att räkna fram ett trafikunderlag och potentialen för ett trafikunderlag.

Ett annat exempel på nytänkande och kreativitet är att utveckla landsortstrafik med flexbusslinjer. Det vill säga en buss som saknar fast linjedragning och hämtar upp resenärer på anrop.

Varbergs kommun önskar också en större kreativitet kring stråktänkandet. Det borde gå att sprida ut vägarna mellan två starka punkter för att få en större spridning på landsbygden. Det skulle innebära en lösning där den rakaste vägen kompletteras med tätare yttäckande trafik än idag, men med start och slutpunkt i på noderna i stråket. Ett exempel kan vara Varberg-Himle-Tvååker eller Varberg-Hunnestads-Grimeton-Rolfstorp. Bägge sträckorna har trafik idag, men räknas inte att ingå stråken.

Varbergs kommun invänder även mot beskrivningen av stråket Varberg-Ullared där befolkningsutvecklingen beskrivs som svagt negativ. De senaste fem åren syns en tydlig befolkningsökning längs stråket i Varbergs kommun och särskilt i orterna Rolfstorp och Gödestad.

Varbergs kommun vill även poängtera regional och lokal busstrafik som tillmatning till Västkustbanan. Potentialen i bussmatning till Västkustbanan bör vara ett viktigt underlag vid planeringen av kollektivtrafiken. Varbergs kommun ställer därmed också frågande till att detta ses som underordnat i stråket Varberg-Rolfstorp-Ullared. Det rimliga är att hitta en lösning som tillgodoser både arbetspendling till Ullared anpassat efter GeKås arbetstider och tillmatning till tågtrafiken på stråket Rolfstorp-Varberg. Detta skulle underlätta möjligheterna att få fler att välja bussen framför bilen till tåget och minska bilarna runt Varbergs station. Tillmatning med buss är också en grundläggande del i etableringen av stationen i Värö och en viktig komponent för att öka stationens upptagningsområde. Varbergs kommun ser fram emot ett fortsatt gott samarbete med Region Halland och Hallandstrafiken kring kollektivtrafiklösningar kring stationen i Värö.

I det sammanhanget välkomnar Varberg även skrivningarna om BRT. Detta ses som ett ytterst viktigt komplement och möjlig utveckling av stadstrafiken och på avstånd utanför stadstrafiken, men kortare än ordinarie regionbusstrafik. I Varbergs kommun är ett exempel på en sådan sträcka Tvååker-Varberg.

Analysen av landsbygdens förutsättningar och hur den utvecklas i Halland har en del brister. Exempelvis nämns glesbygd vid ett flertal tillfällen trots att vi har ytterst få områden i Halland som definieras som glesbygd. Hallands landsbygd växer i stort sätt överallt. Underlaget på landsbygden minskar inte även om det ökar mer i staden. Programmet saknar ambitioner att titta på nya lösningar och utveckling av landsbygdstrafiken. Detta trafikförsörjningsprogram lämnar en hel del övrigt att önska utifrån ett landsbygdsperspektiv.

Varbergs kommun efterlyser större inslag av utveckling, innovation och försöksverksamhet inom kollektivtrafiken i Halland. Vi måste våga pröva nya sätt ett erbjuda trafikeringslösningar. Testa koncept för självkörande fordon, hur kan man utveckla digitalisering och utnyttja dess möjligheter eller testa nya koncept för hela resan-lösningar på landsbygden och mer tätortsnära lägen. KomiLand-projektet som drivs i Västra Götalandsregionen är ett exempel på ett projekt man kan lära mycket av i Halland avseende landsbygdstrafik i ett hela resan perspektiv. Internationellt förekommer även att utveckling och innovation är en del av upphandlingskriterierna för utförarna av kollektivtrafik. Det skulle även kunna öppnas tydligare för tillköp för innovation och utveckling.

I beskrivningen av resbehov delas behoven in i olika kategorier. Varbergs kommun vill komplettera detta med en kategori som avser kortare resor över regiongränserna. Det finns landsbygden behov av sådana förbindelser. Ett exempel på detta i Varbergs kommun är möjlig förbindelse mellan Kungsäter och Horred vilket innehåller en potential för kollektivt resande mellan nordöstra delar av Varbergs kommun och målpunkter i Marks kommun.

Vidare behandlar programmet endast ett framtida scenario – att trafiken kommer öka – medan det borde vara intressant att diskutera olika tänkbara scenarier. Exempelvis har rådande pandemi visat att distansarbete på bred front är möjligt redan idag, och troligt är att digitaliseringen av samhället ytterligare kommer understödja den möjligheten

Kommunen efterlyser utvecklingstankar kring kollektivtrafikens roll i besöksnäringen. Varberg har positiva erfarenheter av projektet med Åkturen och önskar en fortsatt utveckling av den typen trafikuppdrag. På samma behöver kollektivtrafiken bättre stödja tillgängligheten till fritidsaktiviteter. Det saknas tvärförbindelser med kollektivtrafiken i flera områden i kommunen. Den busstrafik som erbjuds är enbart skolskjuts vilket gör att många elever inte kan ta del av det stora utbudet av aktiviteter som bibliotek,

ungdomsgård, ishall, simhall, idrottshallar och idrottsplats med fotbollsplaner. Det innebär att för att ta sig mellan serviceorterna tvingas man till långa resor med bytespunkt i Varbergs centrum. Viktigt är framgent att fortsatt bibehålla god kommunikation mellan Varberg och serviceorterna samt bibehålla och utveckla kommunikationen till viktiga målpunkter. Det kan vara större idrotts- och fritidscentra (Tresteget, Pingvinen m fl), outdoor-centra (Åkulla, Kungsjölederna och Sjöaremossen) och anläggningar som ligger på annan plats än i anslutning till tätorten eller en serviceort. Varbergs kommun vill även att Region Halland och Hallandstrafiken utreder möjligheten att kunna cykelturista med kollektivtrafiken genom Halland.

Trafikering på järnväg

Varbergs kommun instämmer i programmets utgångspunkt att Västkustbanan är det mest prioriterade stråket för kollektivtrafik i Halland. Västkustbanan utgör kärnan i hela Hallands kollektivtrafiksystem och är utgångspunkt för stråktänkandet mellan huvudort och serviceorter i Varbergs kommun

Varbergs kommun instämmer även i stort i skrivningarna kring trafikering av järnväg inklusive de uppsatta kriterierna för stationsetableringar. Kommunen vill dock betona att stationen i Värö uppfyller dessa kriterier och att ska framgå tydligare i programmet. Det är även oklart om stationskriterierna endast avser Västkustbanan eller även tvärförbindelser som Viskadalsbanan. Om det senare är fallet önskas ett förtydligande avseende om kriterierna endast avser nyetablering av stationer även på dessa linjer.

Varbergs kommun stödjer i stort programmets skrivningar om Viskadalsbanan: kommunen delar uppfattningen om ett mål för restiden Var berg-Borås på 60 minuter och att staten behöver ta sitt ansvar att sköta banans drift, underhåll och reinvesteringar. Vad gäller trafikupplägg och en eventuell reduktion av antalet stationer vill kommunen ha nära dialog med Region Halland och Hallandstrafiken. En lösning för Viskadalsbanan får inte negativt påverka tillgängligheten till kollektivt resande på stationsorterna längs banan. En snabbare förbindelse på Viskadalsbanan handlar i betydligt större grad om att stora reinvesteringar i banans kvalitet och funktioner, så som mötesspår och att minska antalet vägkorsningar, än om att sluta trafikera vissa stationer.

Programmet saknar i mycket skrivningar om järnvägstrafikens möjligheter till internationell trafik och vad de ökade satsningarna nattågstrafik och bättre samfunktion mellan de europeiska ländernas järnvägssystem. I det korta perspektivet efterfrågas hur Halland ska få tillgång till den planerade nattågstrafiken till Europa vilket planeras startas under programperioden. Om nattågstrafiken som föreslås skulle vara upphandlad av staten tillkommer ytterligare en dimension i järnvägstrafiken i Halland med upphandlad fjärrtrafik.

I den längre utblicken efterfrågas visioner och tankar kring hur Halland och dess invånare kan dra nytta av den utbyggda Fehmarnförbindelsen. På samma sätt efterfrågas skrivningar om hur trafiken på Västkustbanan efter 2030 ska dra nytta av en eventuell förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I målsättningarna för programmet lyfts goda förbindelser med Stockholm fram. Det står emellertid inget om förbindelser mot Köpenhamn och den europeiska kontinenten.

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 Hallands kommuner och Region Halland tillsammans kan arbeta med frågan.

Hela-resan-perspektivet är viktigt då det möjliggör för ökat nyttjande av kollektivtrafiken samt väl fungerande och inkluderande hållplatser ökar tryggheten i samhället. Varbergs kommun välkomnar också att jämställdhetsfrågor tagits med på ett ambitiöst sätt och att det finns en god syn på hur ett fortsatt arbete med dessa frågor ska arbetas in i hela-resan-perspektivet.

Trafikförsörjningsprogrammet betonar vid flera tillfällen att det är viktigt att se till ett "hela resan"- perspektiv. Här nämns oftast bara gång- och cykelvägar som möjliga kopplingar till och från bytespunkter för kollektivtrafiken. Det även är viktigt, främst för landsbygden, att bytespunkter mellan kollektivtrafik och bil finns med i planeringen. Det bör

framgå tydligare vilka åtgärder som kan bidra för att göra kollektivtrafiken tillgänglig för hela Halland. Detta i sin tur kan leda till minskad biltrafik inne i städerna. Pendelparkeringar på strategiska platser intill tågstationer alternativt med anslutning till stadsbussar med hög turtäthet är förslag på en viktig bytespunkt som bör finnas med.

Stora delar av "hela resan"- perspektivet handlar om delar där kommunen har ett stort ansvar för planering och genomförande. Varbergs kommunen ställer sig mycket positivt till att utveckla detta och inbjuder till ett nära samarbete med Region Halland, Hallandstrafiken och andra parter i fråga – främst Trafikverket. Varbergs kommun vill emellertid samtidigt påpeka att Region Halland kan stimulera den här typen av satsningar genom att tillsatta resurser till detta i den regionala infrastrukturplanen.

Trafiksystemets utveckling

Trafiksystemet står sannolikt inför stora förändringar. Utvecklingen av autonoma fordon genererar stora investeringar världen över, även om bedömare är oense om när ett eventuellt genombrott för den autonoma tekniken blir. Forskare på KTH har gjort en sammanställning av forskningsstudier från hela världen, med slutsatsen att tekniken sannolikt kommer leda till fler och längre bilresor. Studierna visar att det enda som kan motverka en trafikökning är att fordonen utnyttjas kollektivt genom samåkning. Utifrån trafikförsörjningsprogrammets långa tidsperspektiv bör tänkbara framtidsscenarier på det här området lyftas och diskuteras, med fokus på hur tekniken kan utnyttjas till kollektivtrafikens fördel för att undvika att tappa marknadsandelar till biltrafiken.

Arbetsmarknadsförstoring

I programmet omnämns att kollektivtrafiken ska bidra till tillväxt genom arbetsmarknadsförstoring. Arbetsmarknadsförstoring är i grunden något bra men för också med sig negativa konsekvenser som ett ökat transportbehov, vilket bör problematiseras i programmet. Med ett ökat transportbehov kan även resandet med bil förväntas öka, varför det är viktigt att ambitionen om arbetsmarknadsförstoring möts med en effektiv kollektivtrafik.

Särskild kollektivtrafik och resande med särskilda behov

Det framgår av Trafikförsörjningsprogrammet att skolskjutstrafiken, som är en del av den särskilda kollektivtrafiken, 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.

Varbergs kommun ser att samplanering kan ge bättre förutsättningar för skolskjutsen då fler turer och fordon kan vara tillgängliga för elever som har rätt till skolskjuts. Dock är det av största vikt att elevers väntetid och restid inte ökar på grund samplaneringen. Det är även viktigt att faktorer som trygghet, säkerhet och kostnadseffektivitet kontinuerligt följs upp och utvärderas. Vidare är det viktigt att kollektivtrafiken inte centreras utan fortsatt finns tillgänglig på landsbygden. I det fall den centreras kan avstånden för eleverna öka och ge dem en längre väg till hållplatsen.

Varbergs kommun stöder de skrivning i programmet som säger att det ska vara en självklarhet för alla att kunna välja att resa kollektivt oavsett kön, ålder, etnicitet, funktionsvariation eller socio-ekonomisk bakgrund. Men det är viktigt att understryka att det finns frågor att arbeta vidare med. Oavsett ålder eller funktionsnedsättning är tillgängligheten viktig för att alla ska kunna leva ett så normalt liv som möjligt. Det finns ett antal frågor som regionen behöver arbeta vidare med. Till exempel står det ”Via mobilapplikationen ska man kunna hantera hela sin resa – från att söka fram en resa, köpa en biljett, få information under resan och hantera eventuella ärenden efter resan. Om man som kund inte har tillgång till en mobiltelefon eller dator så kommer det att finnas andra sätt att köpa och genomföra sin resa”. Men det framgår inte vilka andra alternativ som kan vara aktuella. En annan fråga handlar om samordning av färdtjänst, sjuktransport etc. – detta bör ske i begränsad omfattning, med hänsyn till vilka målgrupper resan avser. Alla klarar inte att resa tillsammans.

Övriga noteringar

Under rubriken Mål hänvisas det till det övergripande styrdokumentet för den regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005-2020, tillväxtstrategin som togs fram 2014 bygger på RUS och har målet att Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014. Målet är satt med en utblick mot 2020 och det är Varbergs kommuns bedömning att trafikförsörjningsprogrammet bör grundas på mål som blickar längre fram.

En reflektion är också att ett program som ska gälla från för 2020 – 2024 och som går ut remiss för slutligt besked har tappat nästan hela första året av sin giltighetstid.

Kommunstyrelsen

Ann-Charlotte Stenkil (M)

Kommunstyrelsens ordförande

LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

regionen@regionhalland.se

Yttrande över förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Halland 2020-2024

Ärendet
Region Halland har översänt förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för samråd. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet anger riktlinjer för kollektivtrafiken inom länet under åren 2020-2024 samt ett mer långsiktigt strategiskt perspektiv.

Synpunkter
Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet ser kollektivtrafiken som en del av den regionala utvecklingen och att den måste samplaneras med andra samhällsutvecklande områden för att säkerställa att kollektivtrafiken genererar samhällsnytta.

Länsstyrelsen instämmer i att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att skapa ett mer hållbart transportsystem. I jämförelse med andra län har Halland höga transportrelaterade utsläpp av klimatgaser. I Halland är dessutom såväl bilinnehav som körsträckor per capita högre än riksgenomsnittet. Därför menar Länsstyrelsen att kollektivtrafiken behöver prioriteras högre än i dag. Detta kan också ställas mot konstaterandet att ”Halland finansierar kollektivtrafiken med en relativt liten andel skattemedel per innevånare” i jämförelse med andra län (s. 60). Kollektivtrafikens samhällsnytta och dess bidrag till regional utveckling borde tydliggöras och vägas i ett resonemang mot kostnaderna. I beskrivningen av den ekologiska och miljömässiga dimensionen saknas ett utförligt resonemang kring kollektivtrafikens roll i klimatomställningen.

Trafikförsörjningsprogrammet har ett starkt fokus på Västkustbanan och dess effekter på länets huvudorter utmed kusten, samt vidare förbindelser i nord-sydliga stråken mot Oslo och Hamburg. Länsstyrelsen vill därför erinra om att en stor del av Halland består av landsbygd och mindre samhällen, både i kustzonen och i inlandet med sina skogslandskap. Programmet innehåller få förslag till konkreta satsningar på kollektivtrafiken i dessa delar av länet. Att invänta ett ökat underlag av potentiella resande innan sådana satsningar görs är inte det enda alternativet. Om hela Halland ska utvecklas hållbart och vara ”bästa livsplatsen” bör kollektivtrafikmyndigheten tillsammans med kommunerna styra utvecklingen genom att föregå med satsningar på kollektivtrafik, istället för att betrakta en troligtvis mycket långsammare utveckling och möta behovet i efterhand. Regeringen har belyst vikten av ett

fungerande transportsystem i sin proposition om en sammanhållen politik för Sveriges landsbygder (2017/18:179): ”*Transportsystemet är en förutsättning för att företag och människor ska kunna verka, bo och leva i hela landet. Behoven av att kunna transportera varor, tjänster och personer ökar. För en långsiktigt hållbar landsbygdsutveckling behövs därför konkurrenskraftiga transportlösningar för gods- och persontransporter med låga utsläpp av växthusgaser i kombination med väl utbyggd digital infrastruktur.*”

I avsnitt 3.4 ”En hållbar tillväxt i Halland” anges att ökat resande i kollektivtrafikstråken genererar ökade intäkter och ger utrymme att bedriva kollektivtrafik även i de delar av Halland som har ett mindre befolkningsunderlag. Målet ska nås genom att de starka stråken ska ge ekonomiskt utrymme för satsningar i svaga stråk. I regeringens sammanhållna landsbygdpolitik är en livskraftig landsbygd med likvärdiga möjligheter ett övergripande mål, med hållbar tillväxt som delmål. Därför är det särskilt angeläget att i det perspektivet inte utelämna landsbygdens kollektivtrafik till att vara beroende av hur det bra det går i de starka stråken. Länsstyrelsen vill även påtala att det är av stor vikt att målen för ekonomisk hållbarhet måste ses som långsiktiga. Den pågående pandemin kommer sannolikt medföra att det kommer ta längre tid innan målet om att trafikintäkterna från resenärerna ska utgöra minst 60 procent av trafikkostnaderna nås.

Trafikeringsstrategin (4.1) anger att lågfrekvent resande ska vara föremål för översyn och att indragningar eller omförflyttning av turer från linjer i de utpekade kollektivtrafikstråken ska undvikas. Med beaktande av regeringens sammanhållna landsbygdspolitik är det särskilt viktigt att överväga alla åtgärder innan stråk läggs om eller dras in. I detta sammanhang bör man även särskilt beakta kollektivtrafikens betydelse för ungdomars möjlighet i hela länet att ta sig till och från gymnasie- och högskoleutbildningar.

Trafikförsörjningsprogrammet redogör för kvinnors och mäns olika användande och behov av kollektivtrafik. Vad som dock inte tydligt framgår i förslaget är om eller hur barnperspektivet beaktats. En väl fungerande kollektivtrafik måste även kunna tillgodose resbehov för barn och ungdomar. Detta gäller även för den växande gruppen äldre i samhället. Barn, ungdomar och äldre behöver främst kollektivtrafik till andra resor och på andra tider än arbetspendling. Kollektivtrafiken ska möjliggöra ett gott liv för alla.

För att få fler att använda kollektivtrafik istället för bilen bör även fritidsresor och resor inom besöksnäringen kunna göras i stor utsträckning med tåg eller buss. Trafikförsörjningsprogrammet fokuserar på ”resor till studier och arbete och annat vardagsresande”. Det nämns att kollektivtrafiken behöver ses ur ett ”hela resan-perspektiv” för att skapa goda förutsättningar för den. Men är det inte också ett hela livet-perspektiv ur resenärens synvinkel som krävs för att kollektivtrafiken ska kunna bli en mycket starkare konkurrent till bilen i hela

Halland? Med ett bredare perspektiv ökar även kollektivtrafikens nytta för de som inte har tillgång till bil.

Det är positivt med ett mål om minst 30 procent kollektivtrafikandel 2030 men programmet visar inte tydligt hur det kan uppnås. Programmet redogör heller inte för varför just 30 procent valts som mål och varför siffran anses vara relevant för Halland. Med tanke på att andelen idag enbart ligger på 18,1 procent och de strama finansiella ramarna med 60 procent egenfinansiering genom biljettintäkter saknas en tydlig strategi hur detta realistiskt kan uppnås. 30 procent andel och de klimatpolitiska målen kräver stora investeringar utan att biljettpriserna stiger för mycket, och som en följd minskar konkurrenskraften mot bilen.

Länsstyrelsen saknar en indikator som visar hur stor del av invånarna som bor i kollektivtrafiknära lägen. Denna statistik finns tillgänglig på:
https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__MI__MI1303/BefKollnaraN/
Dessvärre visar den statistiken att Halmstad kommun är den enda kommunen i länet där möjligheterna att resa kollektivt är bättre än riksgenomsnittet. Statistiken visar även att utvecklingen i de halländska kommunerna var svag eller negativ mellan 2014 och 2017.

Länsstyrelsen anser att det saknas viktiga aspekter i resonemanget om HNJ-banan. Den säkerställer förbindelser till storstäder i södra och mellersta Sverige, främst Jönköping och Linköping/Norrköping. Restiden möjliggör ingen daglig pendling till dessa orter men är från ett Hallandsperspektiv viktig för veckopendling, tjänsteresor och fritidsresande. Betydelsen kommer att öka i och med den nya höghastighetsbanan Stockholm - Malmö med stopp i Värnamo. För att regionerna ska kunna profitera fullt ut av denna storsatsning behövs det en väl fungerande regional matartrafik.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver HNJ-banans betydelse för godstrafiken. Bannedläggningarnas historia visar att en nedläggning av passagerartrafik oftast medförde en senare nedläggning även av godstrafiken. Passagerartrafiken bidrar därför till att hålla banan öppen för godstrafiken och den är ett incitament för både underhåll och förbättringar på banan.

Detta ärende har beslutats av landshövding Brittis Benzler efter föredragning av planarkitekt Peter Svelenius. Deltagare i ärendet har varit länsråd Jörgen Peters, länsarkitekt Cecilia Engström, lantbruksdirektör Kristin Ovik, energi- och klimatsamordnare Patrik Ekheimer och friluftsstrateg Conradin Weindl

Brittis Benzler Peter Svelenius

Detta yttrande har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Så här hanterar vi dina personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: barbro.gabrielsson@trafikverket.se
Skickat: den 2 september 2020 14:29
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Kopia: elizabeth.devlin@trafikverket.se
Ämne: Trafikverkets remissvar på region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 (RS180842) (TRV2020/41943)

Diarienr Trafikverket: TRV2020/41943
Diarienr Region Halland: RS180842

Trafikverkets remissvar på region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2020-2024
Region Halland har önskat sig Trafikverkets synpunkter på Trafikförsörjningsprogrammet 2020-2024. Vi lämnar synpunkter på kapitel 6 och 7 i programmet eftersom det berör Trafikverket.

Synpunkter på kapitel 6 Trafikeringsbehov tåg 2030-2050
Trafikverket tycker att det är bra och tydligt att kategorisera tågen i Storregiontåg, Regiontåg och Lokaltåg samt att ge tågen en tydlig beskrivning vad tågen ska fylla för funktion. Regionen tar även upp vikten av att Storegiontågen ska kunna hålla hög hastighet på banan och att nya stationer inte får påverka målet om 200-250 km/tim negativt. Vi ser också positivt på att Regionen ställer upp fem tydliga kriterier för nya stationer men vi funderar om stationskriterierna bara gäller för nya stationer på Västkustbanan eller om det även gäller för nya stationer på samtliga banor, i den mån det är aktuellt? Ett förtydligande i den delen vore bra.

Regionen lyfter även att etablering av nya stationer kan kräva kapacitetshöjande åtgärder som förbigångs- eller mötesspår, vilka kan finansieras genom nationell och regional plan. Det är en viktig aspekt vid planeringen av bostäder och verksamheter att det kan medföra behov av nya stationer och ökad tågtrafik som i sin tur leder till att kapacitetshöjande åtgärder behöver göras och som kräver både planering och finansiering. Det är åtgärder som ofta är kostnadskrävande och kräver samplanering för att få god utväxling på gjorda investeringar.

Regionens stationskriterier ger en tydlig beskrivning över hur regionen vill arbeta tillsammans med kommunerna men även med Trafikverket. Kriterierna beskriver också beroendeförhållanden som är viktiga att förstå för att kunna utveckla en ort och säkerställa de resandeunderlag som krävs för att kunna motivera investeringar i järnvägen.

Regionen har på ett tydligt sätt beskrivit vilka behov de ser av åtgärder i järnvägen och på de olika banorna. Generellt kan vi säga att tidsaspekterna är optimistiska och Trafikverket har inte möjlighet att lova att de åtgärdsbehov Regionen lyfter i Trafikförsörjningsprogrammet kan infrias i den takt Regionen beskriver i programmet. Vi lämnar inte specifika kommentarer här men ser gärna en fortsatt dialog med Regionen. Vi vill dock flagga för att antagandena om när utbyggnader utmed Västkustbanan kan vara klara är något optimistiska.

Vi ser Trafikförsörjningsprogrammet som en viktig del i dialogen vi med Regionen och vi ser framemot att gemensamt fortsätta såväl dialogen som arbetet med att utveckla järnvägen och vägarna, dock i den takt som ekonomin tillåter och politiska prioriteringar görs och beslut fattas.

Synpunkter på kapitel 7 Samplanering och ansvarsfördelning
Ett kapitel där Regionen mycket tydligt och bra beskriver vikten av samverkan och samplanering och hur regionen vill arbeta för att skapa en hållbar kollektivtrafik som en del i en hållbar samhällsutveckling.

I kapitlet beskriver Regionen tydligt hur investeringsansvaret ser ut samt hur samhällsutveckling är en del av den totala resekedjan och hur målkonflikter kan uppkomma mellan olika trafikantgrupper och olika trafikslag men också hur sådant kan lösas och vad som ska prioriteras.

Samplaneringsmodellen förklarar på ett enkelt sätt hur större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det är en utmaning att takta bostads- och

verksamhetsexploatering med infrastrukturutbyggnad eftersom både planerings- och utbyggnadsfaserna har olika tidshorisonter. Vi ser att samplaneringsmodellen är en viktig pusselbit i att leda arbetet framåt.

Avslutningsvis vill vi även uppmärksamma det ambitiösa målet att *"Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030*". Det är ett ambitiöst mål, sett till utvecklingen under de senaste åren, men också en tydlig signal om att Region Halland vill prioritera och satsa på kollektivtrafiken.

Vi önskar Regionen lycka till i sitt fortsatta arbete med kollektivtrafikens utveckling och ser framemot ett fortsatt gott samarbete.

Med vänlig hälsning

Barbro Gabrielsson
Regional strategisk planerare

barbro.gabrielsson@trafikverket.se
Direkt: 010-124 16 76

Trafikverket
405 33 Göteborg
Besöksadress: Vikingsgatan 2-4
Telefon: 0771-921 921
www.trafikverket.se

VERKSAMHET
Förvaltningen för regional utveckling, kultur och bildning
Handläggare: Magnus Forsberg, Tel 0766362950

REGION BLEKINGE

Diarienummer 2020/00714
Datum: 200807

Mottagare
regionen@regionhalland.se

Remissvar trafikförsörjningsprogram Region Halland 2020 - 2024 (Dnr RS 180842)

Region Blekinge är regional kollektivtrafikmyndighet i Blekinge län och har det övergripande ansvaret för kollektivtrafiken i länet. Vi har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat dokument och önskar framföra kommentarer enligt nedan.

Region Halland visar samma ambition som Blekinge av att vara en del av utvecklingen mot att få bra tågförbindelser med kontinenten där Greater Copenhagen och String är två namngivna organisationer. Dessa är två av en rad samarbetspartners som har ingått i dialogen under arbetet med förslaget.

Under planeringsförutsättningar nämns en rad utvecklingsambitioner från de rena transportbehoven till bredare samhällsfrågor som hållbarhet och jämlikhet. Det är helt logiskt att förbindelser söderut och norrut till de stora städerna prioriteras men Region Blekinge saknar ändå förbindelserna mot nordöstra Skåne och Blekinge. Denna relation beskrivs som ett starkt stråk i stråkbeskrivningen i kap 5 och borde då också kunna nämnas under planeringsförutsättningar. Från sydöstra Sverige finns en efterfrågan på bra förbindelser med Halland och övriga västkusten vilket är ett gemensamt interregionalt ansvar. Skåne, Kronoberg och Blekinge har fört fram den här frågan under lång tid och ser fram emot en fortsatt god dialog och en bra trafiklösning. Under 6.4 beskrivs behoven på Markarydsbanan vilket är positivt och här nämns flera resbehov men tyvärr inte de interregionala resbehoven från och till Sydöstra Sverige.

Förutsättningarna ger underlag för en trafikstrategi som förtydligar linjen att prioritera relationer där resbehovet är störst även om Närtrafiken ger ett grundläggande utbud för alla invånare. Detta ger möjlighet att nå det ambitiösa målet att trafiken ska täckas till minst 60% av biljettintäkter. I strategin finns en beskrivning av kriterier för att öppna en ny tågstation vilken ger en bra bild av hur regionen värderar olika faktorer inför ett sådant beslut.

Dokumentet ger också en bra bild av samplanering i kapitel 7. Hållbarhet och andra samhällsövergripande behov ger här krav på samarbete mellan flera olika delar av samhällsplanering där kollektivtrafiken är central. Detta kapitel kompletterar den tydliga linjen i dokumentet att trafik med hög kostnadstäckning ska prioriteras. Kollektivtrafiken har ett stort ansvar för samhällets utveckling och ska inte ses som en isolerad enhet.

I missivet ställs fyra frågor där Region Blekinge har följande svar:

- Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?
  Vi tycker ni är på rätt väg genom att prioritera stråk där möjligheterna att vinna marknadsandelar är störst. Dokumentet kompletterar denna marknadsinriktade linje med en beskrivning av ansvaret för samhällets övergripande behov. Blekinge satsar mycket på service till resenärerna för att kunna utföra sina ärenden under resan genom att erbjuda laddningsmöjlighet och internet i all trafik vilket vi tror ökar konkurrenskraften.
- Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan region Halland göra? Hallandstrafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer? *Här väljer vi att politiken behöver vara tydlig med att kollektivtrafiken prioriteras i samhällsplaneringen. Infrastrukturen behöver ge kollektivtrafikresenären fördelar som gör val av rätt färdsätt enkelt.*
- Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla "hela-resan" dvs. resenärens resa från dörr till dörr? *Blekinge jobbar mycket med att kombinera kollektivtrafikresan med andra trafikslag som cykel, bil och gångtrafik. Det ska vara enkelt och tryggt att ta sig till bussen och tåget. Vi ska också prova förarlös busstrafik under de närmaste åren för att kunna använda mindre fordon där avståndet till hållplatsen eller stationen är långt.*
- Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland? *Det är mycket viktigt att infrastrukturen dimensioneras för ett ökat resande både för att befolkningen växer och för att marknadsandelen för kollektivtrafiken i ett hållbart samhälle behöver bli större. Därefter behöver kollektivtrafikens kapacitet anpassas till efterfrågan i god tid för att upprätthålla en god komfort i trafiken.*

Region Blekinge sammanfattar remissvaret gällande region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 med att det ger en bra bild av nuläget för kollektivtrafiken och ambitionerna för framtiden. Vi ser fram emot en fortsatt dialog gällande kollektivtrafik i södra Sverige.

Med vänlig hälsning

Pär Welander
TF Trafikdirektör

Magnus Forsberg
Strategisk planerare kollektivtrafik

Region Jönköpings län

2020-06-16 RJL 2020/900

Jönköpings Länstrafik
Erik Andersson

Region Halland
regionen@regionhalland.se

Yttrande – Regionalt trafikförsörjnings-program för Region Halland 2020-2024 dnr RS180842

Sammanfattning

Region Jönköpings län har i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet för Jönköpings län beretts möjlighet att lämna synpunkter på ett av Region Halland framtaget förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram för Hallands län.

Synpunkter

Programförslaget ger en tydlig beskrivning av det tyngsta och högst prioriterade trafikeringsstråket utmed västkustbanan med den största pendlingsvolymen norrut mot göteborgsområdet.

Andra prioritet är trafikeringstråket söderut mot västra Skåne och Great Copenhagen.

Tredje prioritet är österut mot Jönköpings-, Kronobergs- och sydöstra delarna av Västra Götalands län.

Lägst prioritet har givits stråken österut på grund av långt avstånd till större orter i de tre angränsande länen samt ett lågt befolkningsunderlag i berörda områden.

HNJ-banan beskrivs i programförslaget som svårmotiverad att använda för att bedriva tågtrafik för vardagsresande beroende på lågt befolkningsunderlag och befintlig arbetspendling. Stråket Hyltebruk-Halmstad pekas samtidigt ut som det starkaste regionbusstråket i länet med tyngdpunkt i Halmstads närområde.

Hylte kommun konstateras dela gemensam arbetsmarknad med västra delarna av Gislaved, Värnamo och Ljungby kommun.

Region Jönköpings län anser att möjligheterna till stärkt trafikering över länsgränsen mellan Jönköpings- och Hallands län bör ha hög prioritet med hänvisning till det funktionella område som framförallt de södra delarna av Gislaveds- och Hylte kommun utgör.

Region
Jönköpings län

2020-06-16

Samordning med och koppling till det starka pendlingsstråket Hyltebruk-Halmstad är önskvärt för att invånare framförallt i Jönköpings läns sydvästra del ska ges attraktiva resmöjligheter till Halmstad som är en av de två tillväxt-motorerna i Hallands län.

Positionspapper för kollektivtrafik (RSS) fastslår en strävan efter kollektivtrafik som sammanbinder tillväxtmotorerna i södra Sverige bland annat Halmstad och Jönköping.

Detta innebär samlat att en strävan till ett attraktivt utbud av trafik i trafikstråket mellan södra Halland och Jönköpings län bör ses som en högt prioriterad uppgift för de bägge regionerna.

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande i nämnden för
trafik, infrastruktur och miljö

Carl-Johan Sjöberg
Trafikdirektör

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Byman Linda <linda.byman@rjl.se>
Skickat: den 17 juni 2020 08:09
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: YTTRANDE - RS 180842
Bifogade filer: Yttrande - Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2020-2024.docx

Från Region Jönköpings län bifogas yttrande över RS 180842, Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024

Med vänlig hälsning

Linda Byman
Nämndsekreterare
010-242 40 64| 070-271 45 75
linda.byman@rjl.se

Regionledningskontoret
Region Jönköpings län
www.rjl.se

Remissyttrande
Diarienr: 20RGK756
Handläggare: Therese Svensson,
Datum: 2020-07-06

REGION KRONOBERG

Region Halland, Regionala kollektivtrafikmyndigheten
regionen@regionhalland.se

Remissyttrande – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland (RS180842)

Sammanfattning

Region Kronoberg har av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Halland, likt landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av regional kollektivtrafik.

Region Halland har i sitt trafikförsörjningsprogram en bra och tydlig struktur, och man har en gedigen nuläges- och behovsanalys som mynnar ut i mål, vision och utvecklingspotential i deras identifierade stråk. Man beskriver också kollektivtrafiken som ett verktyg för att stärka länet och för att minska klimatpåverkan från persontransporter, vilket Region Kronoberg ser positivt på.

Region Kronoberg tycker att det är positivt att stråket Halmstad – Markaryd – Hässleholm klassas som ett starkt stråk och att man ser potentialen i att öka det kollektiva resandet i stråket. Däremot ställer sig Region Kronoberg frågande till varför stråket Halmstad – Ljungby inte finns med. Region Kronoberg ser en potential i ett utökat utbyte mellan orterna genom en förbättrad busstrafik, vilket kan bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar.

Stort fokus läggs på tågtrafikens utveckling fram till 2050 och det är intressant läsning kring vad som behövs ur infrastruktur- och trafikeringssynpunkt. Däremot finns det inget direkt kring hur busstrafiken ska utvecklas framöver, detta är något som Region Kronoberg saknar och gärna hade sett mer kring.

Synpunkter

I remissen från Region Halland ställs fyra frågor som de önskar få svar på utöver allmänna synpunkter, frågorna är:

- Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?

- Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland göra? Hallandstrafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer?
- Vad ser ni som viktigast i arbetet med att utveckla ”hela-resan” dvs. resenärens resa från dörr till dörr?
- Vad ser ni som viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?

Region Kronoberg kommer inte att svara på frågorna direkt då vår bedömning är att frågorna till största del berör relationen mellan Hallands sex kommuner och Region Halland. Frågorna har dock legat till grund för Region Kronobergs svar.

Region Kronobergs utgångspunkt i detta remissyttrande är att vi är en av fyra grannregioner till Halland. Från Halland pendlar det drygt 900 personer för att arbeta i Kronoberg, omvänt pendlar drygt 500 personer från Kronoberg till Halland. Utöver detta rör sig människor dagligen mellan de två länen för studier, resor i tjänsten, fritid och service.

Delarna som ska belysas och behandlas i ett trafikförsörjningsprogram är komplexa och innehåller många delkomponenter. Region Halland har i sitt trafikförsörjningsprogram en bra och tydlig struktur, och man har en gedigen nuläges- och behovsanalys som mynnar ut i mål, vision och utvecklingspotential i deras identifierade stråk.

Region Halland har i sitt trafikförsörjningsprogram formulerat ett antal olika mål som ska uppnås, både på lång och kort sikt samt utifrån de tre hållbarhetsdimensionerna. På lång sikt har man formulerat att ”Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling” och Region Kronoberg ser väldigt positivt på att man i Halland tydligt arbetar med kollektivtrafiken som ett verktyg för att stärka länet. Region Halland har även satt upp ett mål som bidrar till hållbarhet överlag; att kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 procent år 2030. Målet är väldigt ambitiöst, men också nödvändigt att arbeta mot för att bland annat minska klimatpåverkan från persontransporter.

Region Kronoberg tycker att det är positivt att stråket Halmstad – Markaryd – Hässleholm klassas som ett starkt stråk och att Kronoberg och Halland delar åsikten om att det finns en stor potential i att öka det kollektiva resandet i stråket när tågtrafik kommer till stånd på hela sträckan. Region Kronoberg ställer sig dock frågande till varför stråket Halmstad – Ljungby inte finns med överhuvudtaget. Det finns ett litet utbyte idag, men på sikt ser Region Kronoberg en potential i ett utökat utbyte mellan orterna genom en förbättrad busstrafik – detta ser vi också som en förutsättning för att på sikt öka kollektivtrafikens marknadsandel i båda länen.

I trafikförsörjningsprogrammet lägger Region Halland ett stort fokus på tågtrafikens utveckling fram till 2050 och det är intressanta tankar kring vad som behövs både ur infrastruktur- och trafikeringssynpunkt. Däremot finns det inget direkt kring hur busstrafiken ska utvecklas framöver, detta är något som Region Kronoberg saknar och gärna hade sett mer kring. Busstrafiken är en viktig komponent i att skapa ett helt kollektivtrafiknät, speciellt för de människor som bor där det inte finns tåg.

Region Halland beskriver på ett väldigt bra sätt hur viktigt samverkan och samplanering mellan aktörer är för att skapa hållbara samhällen. Deras samplaneringsmodell och ansvarsfördelning över hur en attraktiv och hållbar kollektivtrafik skapas är tydlig och enkel, vilket skapar klarhet i vad som krävs från respektive aktör. Detta är något som Region Kronoberg tar åt sig i sitt arbete med samplanering och kollektivtrafik.

Region Kronoberg ser det också som väldigt positivt att den särskilda kollektivtrafiken lyfts fram lite extra och att specifika mål har formulerats för trafiken. Även detta tar Region Kronoberg med sig i sitt arbete med att revidera sitt trafikförsörjningsprogram.

Postadress
Region Kronoberg
351 88 Växjö

Besöksadress
Nygatan 20
Växjö

Telefon 0470-58 80 00 vx
E-post region.@kronoberg.se
Fax

REGION KRONOBERG

§ 154 Remissyttrande - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland (20RGK756)

Beslut

Regionstyrelsen godkänner remissyttrandet och överlämnar yttrandet till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Halland.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Halland, likt landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av regional kollektivtrafik.

Region Halland har i sitt trafikförsörjningsprogram en bra och tydlig struktur, och man har en gedigen nuläges- och behovsanalys som mynnar ut i mål, vision och utvecklingspotential i deras identifierade stråk. Man beskriver också kollektiv-trafiken som ett verktyg för att stärka länet och för att minska klimatpåverkan från persontransporter, vilket Region Kronoberg ser positivt på.

Region Kronoberg tycker att det är positivt att stråket Halmstad – Markaryd – Hässleholm klassas som ett starkt stråk och att man ser potentialen i att öka det kollektiva resandet i stråket. Däremot ställer sig Region Kronoberg frågande till varför stråket Halmstad – Ljungby inte finns med. Region Kronoberg ser en potential i ett utökat utbyte mellan orterna genom en förbättrad busstrafik, vilket kan bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar.

Stort fokus läggs på tågtrafikens utveckling fram till 2050 och det är intressant läsning kring vad som behövs ur infrastruktur- och trafikeringssynpunkt. Däremot finns det inget direkt kring hur busstrafiken ska utvecklas framöver, detta är något som Region Kronoberg saknar och gärna hade sett mer kring.

Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott har lämnat följande förslag till beslut till regionstyrelsen:

Regionstyrelsen godkänner remissyttrandet och överlämnar yttrandet till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Halland.

REGION KRONOBERG

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut - Remissyttrande Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland
- Remissyttrande - Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland
- Remiss - Förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland
- §295 RSAU Remissyttrande – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland (RS180842)

Paragrafen är justerad

REGION KRONOBERG

Regionstyrelsen

Remissyttrande – Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland (RS180842)

Ordförandes förslag till beslut

Regionstyrelsen godkänner remissyttrandet och överlämnar yttrandet till den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Halland.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Enligt lag (2010:1065) om kollektivtrafik ska Region Halland, likt landets övriga regioner, i egenskap av regional kollektivtrafikmyndighet regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är ett strategiskt dokument som på ett övergripande sätt ska beskriva det samlade behovet av regional kollektivtrafik.

Region Halland har i sitt trafikförsörjningsprogram en bra och tydlig struktur, och man har en gedigen nuläges- och behovsanalys som mynnar ut i mål, vision och utvecklingspotential i deras identifierade stråk. Man beskriver också kollektivtrafiken som ett verktyg för att stärka länet och för att minska klimatpåverkan från persontransporter, vilket Region Kronoberg ser positivt på.

Region Kronoberg tycker att det är positivt att stråket Halmstad – Markaryd – Hässleholm klassas som ett starkt stråk och att man ser potentialen i att öka det kollektiva resandet i stråket. Däremot ställer sig Region Kronoberg frågande till varför stråket Halmstad – Ljungby inte finns med. Region Kronoberg ser en potential i ett utökat utbyte mellan orterna genom en förbättrad busstrafik, vilket kan bidra till att kollektivtrafikens marknadsandel ökar.

Stort fokus läggs på tågtrafikens utveckling fram till 2050 och det är intressant läsning kring vad som behövs ur infrastruktur- och trafikeringssynpunkt. Däremot finns det inget direkt kring hur busstrafiken ska utvecklas framöver, detta är något som Region Kronoberg saknar och gärna hade sett mer kring.

Mikael Johansson
Regionstyrelsens ordförande

Martin Myrskog
Regiondirektör

Beslutsunderlag: Remiss Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland (RS180842)

REGION KRONOBERG

Remissyttrande över Regionalt trafikförsörjningsprogram 2020 – 2024 för Region Halland

Skånetrafiken

Marie Nielsén
Registrator/Diariet
0451-288461
Marie.nielsen@skanetrafiken.se

Återsänd av remissvar

Hej,

Översänder svar från Skånetrafiken på remiss av Trafikförsörjningsprogram för Region Halland

Med vänlig hälsning

Marie Nielsén

Marie Nielsén

Skånetrafiken

Svar från Skånetrafiken på remiss av Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024

20-06-29 43842

Datum 2020-06-23

Ärendenr:	RS180842 (Region Halland)
Inkom datum:	2020-04-07
Svar senast:	2020-09-07
Mottagare:	Linus Eriksson

Inledning

Region Halland, som regional kollektivtrafikmyndighet, har tillsammans med Hallandstrafiken och i samråd med Trafikverket, de halländska kommunerna, angränsade regioner och andra berörda intressenter, arbetat fram en revidering av trafikförsörjningsprogrammet för Halland. Det beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2020-2024 och med utblick mot 2040-2050.

Programmet är en revidering av nuvarande program. Som en del i uppdateringen av programmet har två kapitel tillkommit: *Trafikeringsbehov tåg 2030-2050* samt *Samplanering och ansvarsfördelning*. Dessa två kapitel tydliggör hur arbetet med kollektivtrafikens utveckling i Halland ska ske på kort- och lång sikt. Ett nytt mål har tillkommit som ska leda till minskad klimatpåverkan genom att fler väljer att resa med kollektivtrafiken. Det nya målet som är formulerat i trafikförsörjningsprogrammet är att Marknadsandelen (för kollektivtrafiken) ska vara minst 30 % år 2030 av det totala resandet med motoriserade fordon.

I följande avsnitt lämnas Skånetrafikens remissvar på förslaget till reviderat trafikförsörjnings-program. Utöver allmänna synpunkter på trafikförsörjningsprogrammet har Skånetrafiken även ombetts att ge svar på följande frågor:

- Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?
- Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland och andra intressenter/aktörer bidra med?
- Vad ser Skånetrafiken som viktigast i arbetet med att utveckla "hela-resan" dvs. resenärens resa från dörr till dörr?
- Vad ser Skånetrafiken som viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?

Allmänna synpunkter

Skånetrafiken delar Region Hallands beskrivning av kollektivtrafikens förutsättning för att fungera som ett medel för att åstadkomma lokal och regional tillgänglighet på ett långsiktigt hållbart sätt. En strategisk satsning på ett väl fungerande system bidrar till att sammanbinda Halland med angränsade regioner och utgör en viktig länk mellan södra Norge, västra Sverige, Greater Copenhagen samt norra Tyskland. Denna strategi stödjer Skånetrafikens och Region Skånes regionala utvecklingsmål.

Skånetrafiken ser också positivt att man beskrivit olika målhierarkier, och att delar av Agenda 2030 lyfts in i trafikförsörjningsprogrammet. Kopplat till mål och visionsformulering, har man även tydliggjort tidshorisonter för uppföljning och vilka indikatorer som avses tillämpas, vilket underlättar arbete med måluppföljning. Vi delar även Region Hallands beskrivning av kollektivtrafikens utmaningar i samband med att öka andelen av de motoriserade resorna, givet begränsade ekonomiska ramar. Det ställer stora krav på ett ännu enklare, snabbare kollektivtrafiksystem, vilket kräver både intensifierad samverkan och tillhörande omfattande infrastrukturinvesteringar.

När det gäller den formulerade trafikeringsstrategin, ligger den väl i linje med Hallands geografiska förutsättningar, där tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen. Samtliga trafikslag (tåg, regionbuss och stadstrafik) präglas av stråktänkande, med tydligt fokus på tillväxt och regional utveckling, och restidskvot kollektivtrafik/biltrafik lyfts fram som ett mått på relativ attraktivitet.

Reflektioner kring tågtrafik och prissättning

I princip innebär avsnittet om kollektivtrafikstråk i Halland inga konflikter med Skånetrafikens trafikförsörjningsprogram och planeringsinriktning. Region Hallands beskrivning av trafikeringsbehov för tåg fram till 2050 är också i linje med Skånetrafikens trafikförsörjningsprogram och vår Tågstrategi som nu är ute på remiss (ver. 2020-06-11). Samsynen beror i hög grad på det mångåriga samarbete som skett både avseende trafikering och taxesamarbete.

En detalj som skiljer vår planering åt gäller Pågatågstrafik mellan Halmstad-Helsingborg. Enligt Region Halland beskrivs trafiken som *"ett lokaltågssystem som förstärker utbudet på sträckan under morgon och eftermiddag på vardagar. Tillsammans med Öresundståg innebär det ett samlat utbud med en avgång varje halvtimme i bägge riktningar från Halmstad och söderut. /../ Lokaltåg i form av Pågatåg trafikerar mellan Halmstad och Helsingborg. Utbudet på tågtrafiken söderut kan utökas i takt med att resbehoven växer. Kort restid mellan Halmstad och Helsingborg ska värnas (2020-2025). /../ Söder om Halmstad räcker ett lokaltåg per timme (2030-2050)."*

Detta står delvis i motsägelse till Skånetrafikens Tågstrategi. Förslaget är där att trafikera Halmstad-Helsingborg med två Öresundståg per timme/riktning samt ett Pågatåg per timme/riktning. Senast 2035 är avsikten att endast trafikera med Ö-tåg, varvid Pågatågen vänds i Båstad. "Senast" innebär i princip att Pågatågstrafikens syfte är att upprätthålla lokala förbindelser på delsträckan Förslöv - Halmstad till dess att Pågatåg kan vända i Båstad, vilket kan ske tidigare än de ovan nämnda tidsramarna. För att möta Region Hallands avsikt att fortsatt planera för Pågatågstrafik på hela sträckan mellan Halmstad och Helsingborg krävs diskussioner om finansiering. Alternativt erbjuder Hallandstrafiken AB resenärerna på denna sträcka att byta i Båstad.

Vi är slutligen är eniga om att priset på kollektivtrafikresan är en faktor som påverkar människors benägenhet att börja, fortsätta och sluta åka kollektivt. Ändring av biljettpriset resulterar i "oelastiskt beteende", vilket innebär att måttliga prishöjningar totalt sett ökar intäkterna. Vi ställer oss dock lite tveksamma till att känsligheten i absoluttal skulle vara så låg som 0,1-0,2. Snarare ligger den något högre, inte minst på längre sikt. Skånetrafiken instämmer annars i att endast en höjning av biljettpriser inte klarar av att finansiera en utbyggnad av kollektivtrafiksystemet med bibehållet mål om 60 % kostnadstäckningsgrad, som är det mål som aktuellt program formulerar.

Skånetrafikens svar på specifika frågor

1. *Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?*

Skånetrafiken menar att Trafikförsörjningsprogrammet i sin nuvarande form redan formulerar en strategi för tillväxt, attraktivitet och hållbar utveckling. Det krävs medvetna satsningar och koncentration av resurser för att målet om ökad marknadsandel ska kunna nås. Vi förordar dock en tydligare skrivning kring kopplingen mellan fysisk planering och kollektivtrafikplanering. För att Hallandstrafiken AB ska lyckas med sina prioriteringar och långsiktiga satsningar, bör man betona att "bostadsbyggande och bebyggelseutveckling BÖR ske i kollektivtrafiknära lägen" som inriktning för berörda kommuner.

2. *Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland och andra intressenter/aktörer bidra med?*

Trafikförsörjningsprogrammet nämner BRT som en lösning för ökad standard. En nyckel för att BRT och BRT-liknande lösningar ska bli framgångsrika är långsiktighet och samverkan kring planering och finansiering, samt utnyttjandet av möjligheter som eventuellt ges via statlig medfinansiering.

3. *Vad ser Skånetrafiken som viktigast i arbetet med att utveckla "hela-resan" dvs. resenärens resa från dörr till dörr?*

Enligt Skånetrafiken bör, för att för att åstadkomma ett "sömlöst resande" från dörr till dörr, verksamheten präglas av samverkan och samplanering med olika intressenter, öppenhet för nya lösningar kring kombinerad mobilitet (ex. attraktiva bytespunkter med pendlarparkeringar för bil och cykel) samt ett välfungerade och integrerat digitalt biljett- och informationssystem. I vissa fall kan man överväga att utveckla flexibel landsbygdstrafik inom ramen för befintliga och kommande trafikavtal för linjelagd trafik, där förutsättningar för närhet till hållplats är begränsade.

4. *Vad ser Skånetrafiken som viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?*

Skånetrafiken menar att den planeringsinriktning som präglar trafikförsörjningsprogrammet visar på de nödvändiga vägval som bör göras. Behovet av omfattande kapacitetshöjande åtgärder i tågsystemet tydliggörs, men även de kollektivtrafikprioriterande åtgärder som kommuner och Trafikverket behöver göra när städerna växer. Man skulle möjligen kunna överväga en lite tydligare formulering kring vad "grundläggande resmöjlighet" faktiskt innebär. Ett växande Halland innebär inte bara att tillväxten kommer ske i kollektivtrafikens närhet, utan även i mer perifera lägen där bilen ofta blir ett nödvändigt alternativ.

Med vänlig hälsning
Skånetrafiken

Linus Eriksson
Trafikdirektör Skånetrafiken

Linus Eriksson
Trafikdirektör

Yttrande
Datum 2020-05-14
Diarienummer KTN 2020-00068

Till Region Halland, regionen@regionhalland.se

Yttrande över remiss om regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland

Västra Götalandsregionen (VGR) lämnar härmed sitt svar på Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024. Svaret fokuserar kring de funktionella samband och behov av kollektivtrafik som finns mellan våra län.

Västra Götaland och Halland är idag sammankopplade regioner i form av delvis gemensamma arbetsmarknader där invånarna bor i den ena regionen och arbetar i den andra eller tvärtom. Kollektivtrafiken är avgörande för en hållbar tillgänglighet över länsgränserna.

Västkustbanan och expressbusstrafik på väg 158 knyter ihop stråket Halmstad-Falkenberg-Varberg-Kungsbacka-Göteborg och Viskadalsbanan gör detsamma mellan Varberg-Kinna-Borås. Det finns också gränsöverskridande trafik mellan Svenljunga och Falkenberg kommuner (Älvsered/Ullared).

VGR delar Region Hallands ambitioner för utvecklingen av den gränsöverskridande trafiken med fokus på framför allt de tyngre järnvägsstråken. Föreslaget trafikeringsbehov fram till 2030 stämmer väl överens med våra egna målbilder. Öppnandet av Västlänken ger nya möjligheter till både ett utökat utbud och flera direktresor mellan olika orter i regionerna.

En utveckling av kollektivtrafiken och det hållbara resandet förutsätter att vi tillsammans fortsätter det goda samarbetet mellan våra regioner. Att arbeta fokuserat med steg 1- och 2-åtgärder bidrar till att minska trängseln i vägnätet, vilket är särskilt angeläget i stråken in mot Göteborg. Vi har goda erfarenheter av det gemensamma arbetet ”Hållbart resande väst” som en samlande kraft i Halland och Västra Götaland.

VGR vill understryka vikten av att tillsammans minska de administrativa gränserna som resenärer kan uppleva i kollektivtrafiken. Det är vår ambition att den nya zonstrukturen med tillhörande biljetter i Västra Götaland på bästa sätt kan

samverka med biljettsamarbetet för regionerna som ingår i Sydtaxan, däribland Region Halland.

Kollektivtrafiknämnden

Ulrika Frick	Ulrika Bokeberg
Ordförande	Kollektivtrafik- och infrastrukturchef

§ 38

Yttrande över remiss om regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland

Diarienummer KTN 2020-00068

Beslut

1. Kollektivtrafiknämnden godkänner förslag till yttrande över regionalt trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har skickat förslag till trafikförsörjningsprogram 2020-2024 på remiss till Västra Götalandsregionen.

Västra Götalandsregionens yttrande fokuserar på den gränsöverskridande trafiken som sker mellan våra respektive län.

Region Hallands mål och prioriteringar för kollektivtrafikens utveckling överensstämmer med våra egna ambitioner. Det är fortsatt viktigt att tillsammans samarbeta för att åstadkomma ett sömlöst hållbart resande mellan våra regioner.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2020-04-30

Skickas till

- Regionen@regionhalland.se

Protokollsutdrag

§ 184. Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020–2024

Diarienummer: 2020-00121

Beslut

Förbundsstyrelsen ställer sig bakom föreliggande förslag till yttrande daterat 2020-08-10.

Denna protokollsparagraf justeras omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Göteborgsregionen har i skrivelse från Region Halland, daterad 2020-04-07 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.
Region Halland, som regional kollektivtrafikmyndighet, har tillsammans med Hallandstrafiken och i samråd med Trafikverket, de halländska kommunerna angränsande regioner och andra berörda intressenter arbetat fram en revidering av trafikförsörjningsprogrammet för Halland. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2020–2024 med utblick 2040–2050.
Trafikförsörjningsprogrammet för Region Halland är ute på remis till och med den 7 september 2020. Göteborgsregionen har beviljats förlängd svarstid till och med den 25 september 2020.

Beslutsunderlag

- Följebrev Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020–2024 (länk)
- Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2020–2024 (länk)

SKICKAS TILL

Region Halland regionen@regionhalland.se (Ange RS 180842)

Vid protokollet

Gunnel Rydberg
Förbundssekreterare

Justeras:

Axel Josefson
Ordförande

Jonas Attenius
Justerare

Tjänsteskrivelse, Göteborgsregionens kommunalförbund
Handläggare: Anna Gustafsson, regionplanerare
Datum: 2020-08-10, diarienummer 2020-00121

Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020–2024

Förslag till beslut

Styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad föreslår förbundsstyrelsen besluta att ställa sig bakom föreliggande förslag till yttrande daterat 2020-08-10.

Förbundsstyrelsen föreslås justera denna protokollsparagraf omedelbart.

Sammanfattning av ärendet

Göteborgsregionen har i skrivelse från Region Halland, daterad 2020-04-07 beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss.

Region Halland, som regional kollektivtrafikmyndighet, har tillsammans med Hallandstrafiken och i samråd med Trafikverket, de halländska kommunerna angränsande regioner och andra berörda intressenter arbetat fram en revidering av trafikförsörjningsprogrammet för Halland. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver utvecklingen av kollektivtrafiken perioden 2020–2024 med utblick 2040–2050.

Trafikförsörjningsprogrammet för Region Halland är ute på remis till och med den 7 september 2020. Göteborgsregionen har beviljats förlängd svarstid till och med den 25 september 2020.

Sammanfattningsvis ställer sig Göteborgsregionen positiva till Region Hallands trafikförsörjningsprogram men saknar en tydligare bild om hur samverkan sker mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen för att minska administrativa begränsningar.

Bilagor

- Följebrev Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020–2024 (länk)
- Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2020–2024 (länk)

BESKRIVNING AV ÄRENDET

Bakgrund och syfte

Kollektivtrafiklagen beskriver att trafikförsörjningsprogrammet bland annat ska innehålla 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 aktualiseras vart fjärde år i samband med ny

mandatperiod. Remissversionen är en revidering av nuvarande trafikförsörjningsprogram.

Region Halland har fört dialog med berörda aktörer i framtagandet av remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet. Trafikverket, grannregioner, branschföretag, medborgare, resenärer och kommuner har involverats i framtagandet av programmet.

Trafikförsörjningsprogrammet för Region Halland är ute på remiss till och med den 7 september 2020. GR har beviljats förlängd svarstid till den 25 september 2020. Detta yttrande avser lämna allmänna synpunkter till Trafikförsörjningsprogram 2020–2024.

Bedömning

Allmänna synpunkter

Göteborgsregionen (GR) ställer sig generellt positiva till Trafikförsörjningsprogram 2020–2024. Programmet presenterar tydligt programmets ramverk, mål, planeringsförutsättning samt planeringsprinciper för kollektivtrafikens utveckling. Särskilt uppskattar GR att programmet tydligt erkänner kollektivtrafiken som en viktig del av den regionala utvecklingen.

GR ställer sig positiva till att den övergripande strategin för utvecklingen av den allmänna kollektivtrafiken är att *"… koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda."* Principen återspeglas även i metoden för trafikutveckling där potentialer är ledande för både principen om fördelning och förnyelse.

Programmet presenterar på ett enkelt och illustrativt sätt olika kriterier och principer för kollektivtrafikens utveckling vilket GR ställer sig positiva till. Exempelvis presenteras i trafikeringsstrategin att linjer med en kostnadstäckningsgrad mindre än 30%, eller ett resande som understiger fyra personer per tur ska vara föremål för översyn. Det bidrar till en förståelse för på vilka grunder eventuella förändringar görs.

Ambitionerna med trafikförsörjningsprogrammet är positivt, särskilt positiva är GR till att Västkustbanan har högst prioritet i kollektivtrafiksystemet. Det är även positivt att Region Halland lyfter potentialen i att knyta Falkenberg och Varberg närmare Göteborgs arbetsmarknadsregion.

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

kollektivtrafik och övrig samhällsplanering sker i en ömsesidig process. Västra Götalandsregionen har tagit fram ett utbildningsmaterial om samhällsplanering och kollektivtrafik som med fördel kan spridas till fler regioner och kommuner.

GR saknar en tydligare bild om hur Region Halland och Västra Götalandsregionen samverkar. Det nämns kort att kollektivtrafikmyndigheterna ska fortsätta pågående arbete för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser. Exempelvis tillhör Kungsbacka kommun Region Halland men är en del av GR, Göteborgsregionens lokala arbetsmarknadsregion och trafikeras av Västtrafik. GR ser en risk att funktionella relationer över administrativa gränser begränsas om det inte tydligare adresseras i bland annat trafikförsörjningsprogrammet. GR ser även att det finns en risk att Kungsbacka kommun hamnar mellan två kollektivtrafikmyndigheter när eventuell ansvarsfördelning inte tydligare framgår.

I kapitel 2 som behandlar de övergripande förutsättningarna saknar GR en analys om hur befolkningstillväxten ser ut i förhållande till resandeströmmarna. Framförallt ser GR att det är av intresse hur befolkningstillväxten ser ut i kommuner som är kopplat till de norra delarna av Halland samt hur det kan förväntas påverka kollektivtrafikens utveckling. Kungsbacka och Göteborg nämns exempelvis endast vad gäller utpendling från Halland.

GR upplever programperioden som något missvisande då större delen av 2020 kommer ha passerat innan programmet kan antas. Programmet verkar även hamna mellan två regionala utvecklingsstrategier vilket blir tydligt då programmet hänvisar till den regionala utvecklingsstrategin som har programperiod 2005–2020. GR ser att det finns en risk i att trafikförsörjningsprogrammet upplevs inaktuellt redan i början av programperioden.

Trafikförsörjningsprogrammet är omfattande och detaljrikt. Trots att programmet är väl genomarbetat med många bra principer och strategier finns en risk att tydligheten försvinner i mängden text. GR föreslår att delar av programmet lyfts ut och biläggs som en underlagsrapport.

Helena Söderbäck
Förbundsdirektör

Maria Sigroth
Avdelningschef

SKICKAS TILL

Region Halland regionen@regionhalland.se (Ange RS 180842)

Halmstad 3 juni 2020

Svar på Remiss:
Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024

Tack för möjligheten att lämna synpunkter på programmet. Vi har koncentrerat vår läsning och våra kommentarer till de aspekter som direkt eller indirekt har en koppling till våra roller som folkbildningsfrämjare, branschorganisation för studieförbunden i Halland, distriktsorganisation för hembygdsrörelsen, samt som regional kulturaktör.

Detta innebär att mycket av det som är programmets huvudsakliga innehåll lämnar vi utan kommentarer. Men vi vill ändå påpeka att vi gillar strävandena till sömlöst resande med perspektivet från dörr till dörr. För oss som bedriver folkbildning eller andra verksamheter där människor från olika platser samlas för gemensamma aktiviteter är det av stor vikt. Vi uppskattar också resonemangen kring utvecklingen av tågtrafiken.

När detta skrivs är vi mitt uppe i coronapandemin. Detta sätter fingret på något väsentligt som vi saknar i programmet – nämligen beredskapen för snabba omställningar vid det som ibland kallas särskilda händelser. För de studieförbund som var snabba med att bedriva verksamheter, främst utbildningar i svenska, för nyanlända under våren och hösten 2015 blev det dessutom tydligt hur beroende dessa verksamheter var av fungerande transporter. Då hade vi gärna sett en tydligare beredskap till snabba omställningar från kollektivtrafikens sida.

Här följer några kommentarer och synpunkter som, med hänvisning till våra roller, främst handlar om utgångspunkterna för programmet.

Sid 9: Dialog med medborgare
I all ödmjukhet vill vi peka på möjligheten att i framtida processer fördjupa dialogen med medborgare genom studieförbunden och alla de föreningar och organisationer som utgör studieförbundens medlemsbas eller samverkanspartners.

Sid 18: 3.1 Långsiktiga och regionala mål för kollektivtrafiken
Vi noterar urvalet av mål från Tillväxtstrategin: ”Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar hälsa, företagsamhet och innovationer” hanteras, medan det i Tillväxtstrategin efterföljande målet: ”Utveckling av livsmiljön för boende och arbete på landsbygden” har valts bort. Det speglar, som vi ser det, ett dilemma som handlar om att både driva utveckling i Hela Halland och samtidigt välja bort lågintensiv trafikering.

Sid 20f: 3.4 En hållbar tillväxt i Halland
Förutom det nyss nämnda (i stycket ovan) finns det en tydlig motsättning mellan att trafikintäkterna från resenärer ska utgöra minst 60% av trafikkostnaderna och köpkraften hos många av kollektivtrafikens potentiella kunder. Den ekonomiska hållbarheten definieras ur

finansiellt perspektiv, utan tydlig koppling till tidigare resonemang om jämlikhet. Vi noterar också att individers ekonomiska resurser inte heller behandlas i avsnittet om social hållbarhet. För de aktörer som bedriver verksamheter som riktar sig till målgrupper där relativ fattigdom är vanlig är frågan om individens kostnad för resande till dessa verksamheter i högsta grad levande. Därför är vår uppfattning också att trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna inte bör pressas uppåt utan snarare bör de tillåts sjunka något. Vår mening är att 50% är ett rimligt riktvärde för den långsiktiga täckningsgraden.

Vi ser också å ena sidan en tydlig koppling mellan turtäthet, restid och komfort som viktiga delar i en strävan att få fler bilåkare att välja kollektivtrafik (och flygresenärer att välja tåg), medan vi å andra sidan ser reskostnad som viktig del i strävan att underlätta rörligheten bland de potentiella resenärer för vilka bil eller flyg inte är ett alternativ.

Sid 52: 7.3 Ansvarsfördelning och samverkan

Förutom att vi ser betydelsen av tydlig ansvarsfördelning och samverkan så vill vi göra det lilla påpekandet att för oss utanför det som definieras som Region Halland så ser Hallandstrafiken ut att vara en del av Region Halland.

Avslutningsvis vill vi åter tacka för möjligheten att yttra oss och önskar er lycka till med att hantera de svar ni får på remissen.

Vänligen,
HALLANDS BILDNINGSFÖRBUND

Björn Lind

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Björn Lind <b.l@hbf.se>
Skickat: den 5 juni 2020 11:14
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Remissvar Trafikförsörjningsprogram RS180842
Bifogade filer: Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 remissvar.doc

Tack för möjligheten att lämna synpunkter på programmet. Vi har koncentrerat vår läsning och våra kommentarer till de aspekter som direkt eller indirekt har en koppling till våra roller som folkbildningsfrämjare, branschorganisation för studieförbunden i Halland, distriktsorganisation för hembygdsrörelsen, samt som regional kulturaktör.

Detta innebär att mycket av det som är programmets huvudsakliga innehåll lämnar vi utan kommentarer. Men vi vill ändå påpeka att vi gillar strävandena till sömlöst resande med perspektivet från dörr till dörr. För oss som bedriver folkbildning eller andra verksamheter där människor från olika platser samlas för gemensamma aktiviteter är det av stor vikt. Vi uppskattar också resonemangen kring utvecklingen av tågtrafiken.

När detta skrivs är vi mitt uppe i coronapandemin. Detta sätter fingret på något väsentligt som vi saknar i programmet – nämligen beredskapen för snabba omställningar vid det som ibland kallas särskilda händelser. För de studieförbund som var snabba med att bedriva verksamheter, främst utbildningar i svenska, för nyanlända under våren och hösten 2015 blev det dessutom tydligt hur beroende dessa verksamheter var av fungerande transporter. Då hade vi gärna sett en tydligare beredskap till snabba omställningar från kollektivtrafikens sida.

Här följer några kommentarer och synpunkter som, med hänvisning till våra roller, främst handlar om utgångspunkterna för programmet.

Sid 9: Dialog med medborgare

I all ödmjukhet vill vi peka på möjligheten att i framtida processer fördjupa dialogen med medborgare genom studieförbunden och alla de föreningar och organisationer som utgör studieförbundens medlemsbas eller samverkanspartners.

Sid 18: 3.1 Långsiktiga och regionala mål för kollektivtrafiken

Vi noterar urvalet av mål från Tillväxtstrategin: ”Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar hälsa, företagsamhet och innovationer” hanteras, medan det i Tillväxtstrategin efterföljande målet: ”Utveckling av livsmiljön för boende och arbete på landsbygden” har valts bort. Det speglar, som vi ser det, ett dilemma som handlar om att både driva utveckling i Hela Halland och samtidigt välja bort lågintensiv trafikering.

Sid 20f: 3.4 En hållbar tillväxt i Halland

Förutom det nyss nämnda (i stycket ovan) finns det en tydlig motsättning mellan att trafikintäkterna från resenärer ska utgöra minst 60% av trafikkostnaderna och köpkraften hos många av kollektivtrafikens potentiella kunder. Den ekonomiska hållbarheten definieras ur finansiellt perspektiv, utan tydlig koppling till tidigare resonemang om jämlikhet. Vi noterar också att individers ekonomiska resurser inte heller behandlas i avsnittet om social hållbarhet. För de aktörer som bedriver verksamheter som riktar sig till målgrupper där relativ fattigdom är vanlig är frågan om individens kostnad för resande till dessa verksamheter i högsta grad levande. Därför är vår uppfattning också att trafikintäkternas andel av trafikkostnaderna inte bör pressas uppåt utan snarare bör de tillåts sjunka något. Vår mening är att 50% är ett rimligt riktvärde för den långsiktiga täckningsgraden.

Vi ser också å ena sidan en tydlig koppling mellan turtäthet, restid och komfort som viktiga delar i en strävan att få fler bilåkare att välja kollektivtrafik (och flygresenärer att välja tåg), medan vi å andra sidan ser reskostnad som viktig del i strävan att underlätta rörligheten bland de potentiella resenärer för vilka bil eller flyg inte är ett alternativ.

Sid 52: 7.3 Ansvarsfördelning och samverkan

Förutom att vi ser betydelsen av tydlig ansvarsfördelning och samverkan så vill vi göra det lilla påpekandet att för oss utanför det som definieras som Region Halland så ser Hallandstrafiken ut att vara en del av Region Halland.

Avslutningsvis vill vi åter tacka för möjligheten att yttra oss och önskar er lycka till med att hantera de svar ni får på remissen.

Vänligen,
Björn Lind
Länsbildningskonsulent
035 17 77 71
070 543 54 11

Hallands bildningsförbund
Kungsgatan 1
302 45 Halmstad
035 17 77 70
www.hbf.se

YTTRANDE

Dnr: R 2020/29

2020-09-01

Förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram 2020–2024

Högskolan i Halmstad har fått möjlighet att lämna yttrande angående förslag till Trafikförsörjningsplan för Region Halland 2020-2024. Dokumentet innehåller även ett kapitel om trafikeringsbehoven för tåg 2030-2050. Ett stort fokus ligger på kollektivtrafik för arbets- och studiependling, men även annan trafik såsom särskild kollektivtrafik samt kommersiell trafik (linjelagd kollektivtrafik som drivs helt kommersiellt) berörs. Ett tydligt hållbarhetsperspektiv, som även är förankrat i ett regionalt utvecklingsperspektiv, genomsyrar förslaget till trafikförsörjningsplan. Högskolan vill lämna följande synpunkter.

Sammanfattning

Högskolan i Halmstad ser positivt på planförslaget och ser vikten av detta för många av sina studenter och anställda. Vidare så har högskolan forskning och utbildning som knyter an till området, inte minst inom det ena av högskolans två profilområden – Smarta städer och samhällen – där till exempel smart mobilitet och smart energi ingår. Högskolans utbildning och forskning inom miljö och hållbara energisystem berörs också starkt. Även högskolans andra profilområde – Hälsoinnovation – berörs, till exempel genom främjandet av att kombinera användningen av kollektivtrafik med cykling.

Halland har förutsättningar som innebär att det är en stark tillväxtregion. Trafiken ökar i omfattning medan kollektivtrafiken inte gör det i samma takt. För att utveckla kollektivtrafiken krävs därför samverkan, i en kreativ och innovativ miljö, mellan samhälle, näringsliv och akademi.

Region Halland har bett om synpunkter på några specifika områden som berörs nedan. Synpunkterna är sammanställda av tre forskare vid högskolan.

Yttrande

Hur kan kollektivtrafiken i Halland bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling?

Sid. 12. *Högtrafiktiderna har en tendens att tänjas ut till att omfatta flera timmar på morgonen och eftermiddagen vilket kan innebära att resandet efterhand kan komma att spridas ut.*

→ Detta borde vara något man eftersträvar – det minskar trängsel och eventuellt behovet av fler turer och behovet av fler fordon/vagnar. Med bättre/dynamisk prissättning skulle resandet kunna styras över fler timmar och minska resandet vid högtrafiktiderna.

Sid. 20. *Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energiutnyttjande.*

→ Lite oklart hur beläggning räknas, är det antal passagerare totalt, eller antal passagerare per säte i buss/tåg? Det skulle vara bra med en smartare fordonsflotta med mindre fordon (som släpper ut mindre CO_2, andra växthusgaser och partiklar och som är tystare) på linjer med få resenärer. Det skulle i alla fall öka fyllnadsgraden i fordonen. Även autonoma fordon kan beaktas.

Förutom storleken på fordonen så är valet av fordonsbränsle, energikälla, också av avgörande betydelse. Det goda får inte bli det bästas fiende, men biogas producerad på avfall (gödsel) kan uppnå 200 % klimatnytta (EU ReadII-direktivet) och därför utgör biogas och grön förnybar el de två bästa alternativen och bör även de omnämnas i en långsiktig, hållbar trafikförsörjningsplan. Detta är avgörande vid både nödvändiga satsningar på infrastruktur samt genomförande av offentliga upphandlingar. De ekonomiska styrmedel som efter hand införs innebär att fossila bränslen efter hand dessutom kommer att bli alltför dyra.

Hur kan resandet med kollektivtrafiken öka och bli ännu mer attraktiv? Vad kan Region Halland göra? Hallandstrafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer?

Sid. 24. *Principer för trafikutveckling.*

→ Saknar dynamiska rutter och dynamiska tidtabeller. Detta skulle kunna öka tillgängligheten och skapa bra service där det är lågfrekvent resande samt glesbygd. Detta berörs visserligen senare i dokumentet.

Sid. 26. *Principer för biljettsortiment och prissättning.*

→ I COVID-tider vore det attraktivt med biljetter som passar pendlare som inte vill/får resa till arbetet varje dag. Även biljetter som underlättar utjämning av antal resenärer över tid på dygnet.

Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla ”hela-resan” dvs. resenärens resa från dörr till dörr?

Att få en bra uppskattning av den totala restiden är viktigt. Man ska kunna lita på att man till exempel inte missar bussen om man cyklar i normal (eller egen specifik) takt till bussen. Om en buss är tidig så måste detta beaktas. Att kunna kombinera olika former av icke kollektivtrafik (gång, cykel, elcykel, bil med mera) med kollektivtrafik är viktigt.

Bytespunkter mellan regiontrafik och stadstrafik är av stor betydelse för att öka kollektivtrafikens attraktionskraft. En uppbyggd ”transittrafik” med snabbhet och tillgänglighet, från utkanten på städerna in till city innebär att medborgare som bor i tätorter och på landsbygd i större utsträckning skulle kunna välja kollektivtrafik som resesätt.

Minskar antalet bilar i centrum så finns det goda möjligheter till att göra städerna mer gröna och att genomföra nödvändig förtätning utan att stadsbefolkningen upplever detta negativt.

Vad ser ni är viktigast i arbetet med att utveckla en kollektivtrafik för ett växande Halland?

Om Halland ska växa utan att biltrafiken och CO_2 utsläppen ökar måste nog kollektivtrafiken bli mer attraktiv med bättre förbindelser, billigare priser och en tydligare klimatprofil.

Övriga kommentarer

Sid. 9. *Dialog med medborgare.*

→ Hur ser den kontinuerliga dialogen ut?

Sid. 12. *Färre bilar ger mer plats åt en grönare och tätare stad.*

→ En grönare stad ser nog de flesta som positivt, men en tätare stad, vad syftar detta på?

Sid. 14. *Under 2019 genomfördes 20 miljoner resor med tåg och buss i Halland, vilket innebär en resandeökning på drygt 2 procent jämfört 2018*

→ Det kanske är intressant, men hur mycket ökade befolkningen samma period? Det kanske är en effekt av fler människor? Och då har inte fler valt kollektivtrafik framför t.ex. bil.

Sid. 15. *Att korta restiderna kan innebära investeringar och åtgärder i infrastrukturen men kan också innebära översyn av uppehållsbilder eller körsträckor.*

→ Vad är uppehållsbilder?

Sid. 15. *Vi behöver skapa förutsättningar för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken genom att arbeta för enkelhet och attraktivitet. Det innebär tydliga och enkla resevillkor, ännu bättre komfort i våra bussar och tåg och ett gemensamt biljettsystem med våra grannlän. Detta är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik*

→ Finns det forskning som visar detta? Finns det någon referens till studier på detta tema?

Sid. 21. *Kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030*

→ Hur ser det ut idag?

Sid. 22. *Tabell 22*

→ Stämmer rubriken i Tabellen på sid 22? Det är en oklar jämförelse mellan 2020 och 2014. Vad har åstadkommits? Hur såg det ut 2014?

Sid. 28. *Linjenummer*

→ Vissa linjenummer har ändrats nu.

Sid. 32. *Övriga* linjer

→ I förklaringen av ”Övriga linjer” så syns inte den streckade linjen vid utskrift. I själva bilden syns de svagt. Kan detta göras tydligare?

Sid. 33. *Utöver Västkuststråket som är det starkaste stråket i Halland klassas regionala stråk i Halland som mycket starka och starka kollektivtrafikstråk.*

→ Denna mening är lite överflödig? Den säger inte så mycket, eller?

Layout

Sid. 8. *Bilden*

→ Bilden har en rökning förbjuden-skylt som är iögonfallande.

Sid. 11. *Första kolumnen, tredje stycket.*

→ Att möjliggöra för attraktiv möjlighet till studiependling är viktigt för regional utveckling och långsiktigt är det viktigt att kunna nå ett brett utbildningsutbud.

Sid. 11. *Genom en attraktiv trafik på Viskadalsbanan finns en potential för respektive arbetsmarknader att växa…*

→ Heter det respektive arbetsmarknad?

Sid. 11. *På längre sikt kan digitaliseringens möjligheter eller annan utveckling påverka behovet av att dagligen behöva resa till sin arbetsplats eller utbildning majoriteten av veckans dagar.*

→ Konstig mening, först dagligen och sen majoriteten av veckans dagar. Kanske bättre att stryka antingen dagligen eller majoriteten av veckans dagar?

Sid. 21. *Effekter av detta är att fler personer kan använda kollektivtrafiken vilket kan bidra till att minska antalet resor med färdtjänst och sjukresor. Viktigt är att eftersträva ett "hela resan"-perspektiv, där gång- och cykelvägar till och från bytespunkt också ska beaktas i planeringen*

→ Först nämns färdtjänst och sjukresor, sen gång och cykelvägar. Det hänger inte riktigt ihop.

Sid. 34. *Under rubriken "Vallda/Lerkil – Kungsbacka"*

→ Konstigt språk i slutet på första meningen.

Sid. 34. *Andra kolumnen, sista stycket, första meningen*

→ Konstigt språk.

Sid. 53. *Första kolumnen, första stycket, sist*

→ Siffran 9 känns felplacerad.

Sid. 55. *Andra kolumnen*

→ Förkortningen BRT förklaras men inte vid första förekomsten.

Sid. 63. *Avsnitt 10.2, mitten*

→Konkurresituation => Konkurrenssituation

Ärendehantering

Detta yttrande har beslutats av rektor Stephen Hwang efter föredragning av Magnus Jonsson, professor i realtidsdatorsystem och programchef för Smarta städer och samhällen. Även Christofer Englund, adjungerad professor i informationsteknologi, och Marie Mattsson, docent och universitetslektor i miljövetenskap, har deltagit i beredningen.

2020-08-13

Yttrande över ”Trafikförsörjningsprogram 2020-2024

SRF Halland vill med anledning av förslag till ”Trafikförsörjningsprogram 2020-2024” framföra följande synpunkter:

1.3 Samrådsprocessen (Sid 9)
Referensgrupp kunder
Rubricerad samverkansgrupp är ett utmärkt forum för diskussion angående såväl kollektivtrafik som färdtjänst.
Problemet är dock att ibland når våra överenskommelser i referensgruppen inte fram till de som berörs. Rutiner måste tillskapas för att bättre sprida gjorda överenskommelser till berörda..

3 Mål och vision-Halland bästa livsplatsen
Busshållplatser (Sid 23)
Under senare år har ett betydande antal hållplatser byggts om och därmed blivit mer tillgängliga för funktionshindrade. En åtgärd som synskadade dock saknar är realtidsinformation som kan tas del av via hörseln. En målsättning borde vara att lösa denna fråga senast 2024.

4. Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken
Information (Sid 24)
Trots att SRF Halland vid upprepade tillfällen pekat på att Hallandstrafikens allmänna informationsmaterial måste göras mer läsbart har inga förbättringar skett.
I fortsättningen måste Hallandstrafiken ta hjälp av kunnig expertis vid framtagningen av foldrar och annat informationsmaterial. Ett grundläggande fel är att materialet saknar en god kontrastverkan som underlättar läsning.

Biljettautomater
Ett ständigt problem för synskadade är biljettautomaternas utformning. Det är därför angeläget att vid kommande förändringar tas hänsyn även för resenärer med dålig syn.

Den tekniska utvecklingen är ofta till fördel för personer med funktionsnedsättning, men kan också innebära stora hinder t.ex. vid utformning och placering av biljettautomater.
Brister i tekniken måste kompenseras med ökad personlig service.
Vid utformning av nya informations- och biljettsystem är det viktigt att tillgänglighetsaspekterna beaktas

Fordon
SRF Halland har vid upprepade tillfällen fått yttra sig över bussarnas utformning. En del förbättringar har gjorts, men tyvärr har även motsatsen förekommit. Som exempel kan nämnas försämrad läsbarhet när det gäller utvändig och invändig information i bussarna genom att kontrasterna har blivit sämre.

Ett mycket gammalt problem i Hallandstrafikens bussar är utrop av hållplatser. Under den kommande planperioden måste denna fråga lösas.. För synskadade och även en del andra grupper är denna fråga mycket angelägen.

Trafikeringsbehov tåg 2030-2050
Stationer på Västkustbanan (Sid 42)
Tidigare erfarenheter har visat att det kan bli stora brister vid byggnation av nya stationer och plattformar.
Exempel på detta är den nya stationen i Falkenberg och plattformarna på stationen i Kungsbacka. Det är därför mycket angeläget att personer med rätt kunskap får möjlighet att påverka nya investeringsobjekt.

8 Särskild kollektivtrafik (Sid 57)
Vid en genomgång av ”Trafikförsörjningsprogram 2020-2024” slås man av att programmet innehåller en hel del förbättringar och mål för den allmänna kollektivtrafiken. Däremot finns i princip inga förbättringsförslag och nya mål när det gäller färdtjänsten.

Färdtjänst
SRF Halland föreslår följande utvecklingsmål för färdtjänsten:

- Förkorta handläggningstiden vid ansökan om riksfärdtjänst och länsfärdtjänst. Särskilt för riksfärdtjänst är den nuvarande handläggningstiden orimlig.
- Reducera väntetiden vid resa till olika aktiviteter. Det är inte rimligt att t .ex.. en gravt synskadad ska kunna få stå och vänta utanför en aktivitet upp till en timma.
- Inhyrning av extra taxifordon. Det måste underlättas och finnas rutiner för att färdtjänst skall kunna hyra in extra fordon från taxi vid hög belastning.
- Samma restid bör gälla för färdtjänst som för busstrafiken, d.v.s 1,5 gånger restiden med bil.
- Problemet med förflyttning från busstrafik till tågtrafik måste lösas.
- Kollektivtrafiktaxan bör gälla även för färdtjänst.

Sjukresor
Från funktionshinderrörelsen har lyfts frågan om det inom sjukreseverksamheten skall finnas två nivåer. En för längre resor och en för kortare resor. SRF Halland hoppas att denna fråga skall utredas snarast.

Med vänliga hälsningar Stellan Andersson, SRF Halland

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

2020-09-03

Yvonne Danielsson
Konsulent inom området funktionshinder
Hälsa och funktionsstöd

Region Halland

Remissvar Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020–2024

Yttrande över förslag till regionalt trafikförsörjningsprogram 2020–2024 för Region lämnas av Regionala funktionshinderrådets remissgrupp bestående av Anna Kinch, Elisabeth Berglund och Marita Johansson.

Synpunkter har inhämtats från ledamöter och ersättare från funktionshinder-organisationerna i Regionala funktionshinderrådet samt ledamöter i Regionala funktionshinderrådets referensgrupp.

Först vill gruppen framföra att remissutgåvan av Trafikförsörjningsprogrammet inte följer Region Halland riktlinjer över tillgänglig information, teckensnittet är alldeles för litet (ska vara minst 12 p) och kontrasten på flera ställen oläsbar om man t ex har en synnedsättning.

På vissa ställen används benämningen funktionsvariationer (t ex sid 20), detta bör ersättas med personer med olika funktionsnedsättningar. Funktionsvariationer är inte ett begrepp som används inom funktionshinderrörelsen.

I detta remissvar utgår remissgruppen från de delar som behandlar tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Målet måste vara att man gör fordon och hållplats tillgängliga. Ju snabbare man bygger ut desto snabbare når man målet om ett universellt utformat samhälle. Remissgruppen anser att tidsplanen borde revideras något år framåt 2022-2023.

Det är mycket bra att det finns en samverkansgrupp. Det måste dock skapas bättre rutiner för att sprida information t ex borde den årliga uppföljningen av Trafik-försörjningsprogrammet delges det Regionala funktionshinderrådet.

Tyvärr kan gruppen konstatera att vid den senaste upphandlingen inom kollektiv-trafik, som gäller för flera år framåt, upphandlade man t ex bussar med krav på färgsättning, skyltar på fordon, utrop på hållplatser utan remiss till det Regionala funktionshinderrådet.

Remissgruppen framför att när det gäller Särskild kollektivtrafik (färdtjänst) måste Hallandstrafiken få uppdraget i sin helhet så att man inte har olika regelverk och prissättning i kommunerna.

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

2020-09-03

Remissgruppen tycker det är bra att man följer den av Svensk kollektivtrafik fastslagna standarden, vars tanke är att göra biljett- och betalsystemen i Sverige kompatibla med varandra.

I programmet står under rubriken ”Principer för biljettsortiment och prissättning” (sid 26) bland annat att biljettsortimentet ska vara enkelt att förstå, hur säkerställs detta?

Nedan följer ett antal synpunkter som inkommit från funktionshinderorganisationerna:

Busshållplatser
Under senare år har ett betydande antal hållplatser byggts om och därmed blivit mer tillgängliga för personer med funktionsnedsättning. En åtgärd som personer med synnedsättning dock saknar är realtidsinformation med uppläst text.

Biljettautomater
Den tekniska utvecklingen är ofta till fördel för personer med funktionsnedsättning, men kan också innebära stora hinder t.ex. vid utformning och placering av biljettautomater. Brister i tekniken måste kompenseras med ökad personlig service, vilket också skulle kunna leda till arbetstillfällen för personer med funktionsnedsättning. Vid utformning av nya informations- och biljettsystem är det viktigt att tillgänglighetsaspekterna beaktas

Fordon
Det har blivit en försämrad läsbarhet när det gäller utvändig och invändig information i bussarna genom att kontrasterna har blivit sämre. Ett annat problem i Hallandstrafikens bussar är utrop av hållplatser.

Särskild kollektivtrafik
Programmet innehåller en hel del förbättringar och mål för den allmänna kollektivtrafiken. Däremot finns i princip inga förbättringsförslag och nya mål när det gäller färdtjänsten.

Färdtjänst

- Förkorta handläggningstiden vid ansökan om riksfärdtjänst och länsfärdtjänst, särskilt för riksfärdtjänst är den nuvarande handläggningstiden orimlig.
- Reducera väntetiden vid resa till olika aktiviteter. Det är inte rimligt att t ex en person ska kunna få stå och vänta utanför en aktivitet upp till en timma.
- Inhyrning av extra taxifordon. Det måste underlättas och finnas rutiner för att färdtjänst skall kunna hyra in extra fordon från taxi vid hög belastning.
- Samma restid bör gälla för färdtjänst som för busstrafiken, det vill säga 1,5 gånger restiden med bil.
- Problemet med förflyttning från busstrafik till tågtrafik måste lösas.
- Kollektivtrafiktaxan ska gälla även för färdtjänst.

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

2020-09-03

Tågresa
Det måste vara möjligt för en person som har hjälpmedel med sig t ex en elrullstol eller scouter att resa med tåg.

För RFRs remissgrupp
Med vänlig hälsning

Yvonne Danielsson
sekreterare

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Danielsson Yvonne ADH HFS KANSLI
Skickat: den 7 september 2020 14:56
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS180824
Bifogade filer: Remissvar Trafikförsörjningsprogram 2020-2024.docx

Hej
översänder Regionala funktionshinderrådets remissgrupps synpunkter på Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2020-2024.

Mvh/Yvonne

Yvonne Danielsson
Konsulent
Stab Hälsa och funktionsstöd
Ambulans diagnostik och hälsa

TFN: 035-14 61 11 **MOBIL:** 070-519 48 38
E-POST: Yvonne.Danielsson@regionhalland.se
BESÖKSADRESS: Hallands sjukhus Halmstad, Ingång 4, Målpunkt K, 30185 Halmstad
www.regionhalland.se

Naturskyddsföreningen
Kungsbacka

Kungsbacka 2020-09-04

Yttrande – Trafikförsörjningsprogram 2020-2024.

Naturskyddsföreningen i Kba har följande kommentarer till Hallands Trafikförsörjningsprogram för perioden 2020-2024.

Remissversion April 2020. Region Halland.

1. Generellt är programmet välskrivet och pedagogiskt där olika intressenter och regelverk belyses ur ett helhetsperspektiv. Det framgår att fokus för kollektivtrafiken i Halland är att bistå till ökad tillväxt i regionen och att kostnadsmål för trafiken ska innehållas. De positiva effekterna med en ökad kollektivtrafik på bekostnad av biltrafik nämns som en bieffekt i olika delar av programmet.

   Naturskyddsföreningen ser positivt på effekterna med ökad kollektivtrafik framför bilåkande så

- Hur kan effekterna ur klimatperspektiv ges större vikt när det gäller att erbjuda och vidmakthålla en god kollektivtrafik i Halland?

2. I avsnitt 2 redogörs för den positiva utvecklingen med ökade marknadsandel av andel resor via kollektivtrafik mellan åren 2010-2020. Det är viktigt ur klimatperspektiv att denna ökning fortsätter och därigenom ersätter bilresande. I avsnitt 3 framgår att mål på marknadsandel till år 2030 är 30%.

   Naturskyddsföreningen ser positivt på att andelen kollektivresor ska öka så:

- Vad krävs för att nå ett mer ambitiöst mål, tex 50%, dvs varannan resa kollektivt? Det framgår att år 2026 är Västlänken färdigbyggd och tunnel via Varberg slutförd vilket möjliggör mer tågtrafik som kan avlasta E6 i de norra delarna av Halland.

3. I avsnitt 3.4 adresseras om hållbar tillväxt i Halland. Där nämns dels att intäkterna ska vara minst 60% från resenärer samt dels att om fler väljer kollektivtrafik framför bilen så minskar klimatutsläppen vilket är nödvändigt för framtiden.

   För många människor är uppfattningen att kostnad för att resa kollektivt i Halland är hög. Exempelvis en enkelbiljett för buss på ca 20 km från Åsa till Kungsbacka kostar över 40 kr och tar längre tid än att köra egen bil. Ett 30dagarskort mellan Kungsbacka och Göteborg kostar över 1400:- vilket upplevs som högt. Incitamentet att välja kollektivt är svagt med dagens prisnivåer och kan vara ett hinder.

   Naturskyddsföreningen önskar att kollektivtrafikens resande ökar i förhållande till bilresande så:

- Hur har prissättningen av resor värderats och jämförts med andra regioner där tex Stockholm, Malmö och Jönköpings län kan utgöra referensnivåer? Om priserna sänks med exvis 30-40% och resandet kollektivt ökar i motsvarande grad torde intäkter som erfordras för drift av verksamheten erhållas. Om så blir fallet kan marknadsandelen öka och klimatpåverkan minskas. En analys av prissättningsnivåer och konsekvenser efterfrågas.

4. Naturskyddsföreningen är som nämnts tidigare mycket positiva till en kraftigt ökande kollektivtrafik. Det finns emellertid praktiska utmaningar om människor avstår bil tex vid handling och cyklar, så

- Hur är planerna kring den ökande mängd varor/gods som människor kommer behöva ta med sig på bussar och tåg om de avstår från bil? Hur ser möjligheten att ta med cykel på tåg framöver?

5. Det framgår inte tydligt i programmet hur regionens mål avseende elektrifiering av fordon i kollektivtrafiken. I tex Göteborg och Stockholm finns elbussar i trafik.

- Hur ser Hallandsregionen på elektrifiering av bussar som ett verktyg att minska klimatutsläpp? Framförallt i tätorternas stadstrafik torde elbussar vara ett klimatval som Hallandsregionen framhäver.

Resenärs Forum

2020-09-02

Till:
Diarienummer RS180842
Region Halland
Regionala kollektivtrafikmyndigheten
Box 517
301 80 Halmstad

Resenärsforums yttrande över remiss gällande Trafikförsörjningsprogram för region Halland 2020 – 2024

Resenärsforum är Sveriges nationella intresseorganisation för kollektivtrafikens konsumenter, resenärerna. Resenärsforum omfattar ett tjugotal regionala resenärsnätverk och organiserar därutöver enskilda resenärer. Resenärsforum är medlem av Sveriges konsumenter och representerar Sverige i paraplyorganisationen European Passengers' Federation, som samlar europeiska resenärsorganisationer.

Resenärsforum har tagit del av Region Hallands remiss och tackar för möjligheten att få lämna synpunkter. Resenärsforum har rådgjort med sina regionala representanter för att sammanställa detta remissvar. Resenärsforum vill uppmärksamma att enligt 2 kap. 9 § i kollektivtrafiklagen (2010:1065) ska samråd ske med resenärer vid framtagande av trafikförsörjningsprogram.

Christina Axelsson

För Resenärsforum
Christina Axelsson, ordförande

Sammanfattning

Kollektivtrafiken har en viktig roll för att kunna uppnå globala och nationella miljö- och klimatmål. Om transporter ska kunna flyttas över från bil till energieffektiva transporter behöver kollektivtrafiken bli ett attraktivare alternativ. Ambitionen måste vara att en större andel av resorna ska göras med kollektivtrafik, cykel och till fots i syfte att kunna minska belastningen på vägnätet och begränsa transporternas miljöpåverkan. Kollektivtrafiken är dessutom yteffektiv och frigör utrymme i våra städer för andra verksamheter, vilket också stimulerar den ekonomiska utvecklingen.

Resenärsforum betonar att kollektivtrafiken i regionen måste betraktas som en del av ett större transportsystem och regionen behöver planera utifrån ett såväl lokalt, regionalt, interregionalt som nationellt resandebehov. Det är nödvändigt att regionen intar en aktiv roll för att säkerställa att tillräckliga medel investeras i infrastrukturen så att hela resan ska kunna fungera för den enskilde resenären från start till mål. Ett aktivt påverkansarbete gentemot nationella myndigheter krävs för att lyfta vikten av satsningar i nationella och regionala infrastrukturplaner, men också att bistå kommunerna och peka på behovet av medel till kollektivtrafikens kringliggande infrastruktur såsom gång- och cykelvägar till hållplatser och stationer.

Resenärsforum framhåller följande punkter:

- Säkerställ kraftfulla satsningar på kollektivtrafikens infrastruktur, i synnerhet på spårtrafiken, eftersom den utgör ryggraden i kollektivtrafiknätet och upplevs av resenärer som det mest attraktiva färdmedlet.
- Linjenätet behöver ha en tillräcklig turtäthet, spridd över hela trafikdygnet, för att fånga såväl resor till arbete, studier som fritidsresor. Detta gäller i synnerhet för att kunna tillgängliggöra transportsystemet för den som inte har körkort eller tillgång till egen bil.
- Korta restiderna i kollektivtrafiken och planera för effektivare bytestider, såväl för lokala, regionala som långväga resor.
- För att kunna attrahera nya kunder måste det vara enkelt att få information om linjenät och tidtabeller. Det behöver också vara enkelt att köpa biljett. Det gäller vare sig man reser dagligen eller ska göra enstaka resor. Det bör vara möjligt att betala med kontokort ombord och det behöver finnas möjlighet att nå kundtjänst och trygghetsjour via telefon under hela trafikdygnet.
- Resenärer behöver ha tillgång till korrekt information såväl före, under som efter en resa. Information behöver finnas tillgänglig både digitalt, i tryckt format och muntligt såsom utrop vid hållplatser och ombord.
- Det behöver finnas tydlig information på stationer, hållplatser och ombord på fordon om vilka rättigheter resenärer har vid försenade och inställda turer. Resenärsforum föreslår att man inför en kom-fram-garanti, så att ingen ska riskera att bli strandsatt vid trafikavbrott.
- Säkerställ att planeringen sker utifrån ett resenärsperspektiv och involvera resenärerna.

Region Halland, en del av en större helhet

Halland har ett fördelaktigt geografiskt läge genom närheten till Göteborgs- och Öresundsregionen. En stor andel av regionens resor är interregionala. För att kunna dra nytta av kopplingen till närliggande regioner krävs god samverkan över regiongränserna och kontinuerlig dialog med den långväga kollektivtrafikens operatörer. För att kunna uppnå en expansiv region med attraktiva förbindelser behöver man arbeta för att minska kollektivtrafikens restid bland annat genom att föra en aktiv dialog med andra kollektivtrafikaktörer och planera för korta bytestider.

Regionen behöver säkerställa att tillräckliga medel investeras i infrastruktursystemet så att hela resan från start till mål ska kunna fungera för den enskilde resenären. Det handlar om att föra ett aktivt påverkansarbete gentemot nationella myndigheter och värna om satsningar i nationella och regionala infrastrukturplaner, men också att bistå kommunerna och lyfta behovet av medel till kollektivtrafikens kringliggande infrastruktur såsom gång- och cykelvägar till hållplatser och stationer. Här finns möjlighet till statlig medfinansiering exempelvis genom stadsmiljöavtal.

Kollektivtrafiken stommen i samhällsplaneringen

När nya områden byggs, såväl arbetsplatser som bostäder, behöver kollektivtrafiken finnas med i planeringen redan från starten, så att invånarna vänjer sig vid att åka kollektivt från början. God framkomlighet för kollektivtrafiken måste prioriteras så att restidskvoten gentemot biltrafiken är attraktiv. Ju fler reser som tillsammans, desto mer minskar behovet för att bygga ut vägnätet och anlägga fler parkeringsplatser, eftersom kollektivtrafiken är yteffektivare och frigör utrymme i städerna. Detta stimulerar den ekonomiska utvecklingen då ytor istället kan användas för exploatering av bostäder och verksamheter.

Resenärsforum framhåller vikten av att säkerställa långsiktiga och kraftfulla satsningar på spårtrafiken, eftersom den är strukturskapande för samhällsplaneringen och utgör ryggraden i kollektivtrafiknätet. Tågresor upplevs dessutom av resenärer som det mest attraktiva färdsättet. Resenärsforum uppskattar ambitionen att utveckla banan Halmstad-Markaryd-Hässleholm för persontrafik. En utvecklad, upprustad och elektrifierad järnväg mellan Halmstad och Nässjö skulle därutöver kunna möjliggöra snabbare genomgående tåg och samtidigt kunna fungera som en viktig omledningsbana till södra stambanan vid trafikavbrott.

Vikten av god information

Resenärer behöver få korrekt information såväl före, under som efter en resa. Information behöver finnas lätt tillgänglig både digitalt, i tryckt format och muntligt såsom utrop vid hållplatser och ombord på fordonen.

Det behöver vara så enkelt att alla klarar av att söka information om utbud och förstår hur man köper biljett. Om man enbart förlitar sig på att erbjuda sådan service via appar kommer man att riskera att gå miste om flera resenärsgrupper, t.ex. tillfälliga besökare som bara vill kunna köpa enstaka resor eller personer som inte har, eller vet hur man hanterar en smartphone. Resenärsforum anser att det borde vara möjligt att köpa biljett ombord med kontokort. Att

erbjuda dem som önskar en utskriven tidtabell, borde vara en service som myndigheten skulle kunna tillhandahålla.

I och med digitaliseringen har det blivit allt viktigare att stations- och hållplatsnamn framgår tydligt och att de benämns med samma namn i olika reseplanerare. Vid stationer och hållplatser behöver det förutom tydliga stations- och hållplatsskyltar finnas information om vilka trafikföretag som trafikerar sträckan och hur man kan kontakta dem som ansvarar för trafiken. Resenärsforum anser att den regionala kollektivtrafikmyndigheten behöver ta ansvar för att resenärerna får information om all kollektivtrafik inom regionen, även där kommersiella operatörer trafikerar. Vi välkomnar att regionen erbjuder andra aktörer utrymme för information om utbud och biljettsamverkan.

Resenärsforum anser att biljettsystemet borde vara samordnat med andra regioner och att villkoren behöver harmoniseras så att det inte är olika biljettregler som gäller när man reser med kollektivtrafik i olika delar av landet. Skilda system och villkor skapar osäkerhet för resenärerna och höjer tröskeln för den som vill prova på att börja resa kollektivt. Resenärsforum uppmanar att man skyndsamt implementerar ett gemensamt nationellt biljettsystem.

Vid trafikstörningar ska det vara en självklarhet att informera om förseningen, dess orsak, eventuell ersättningstrafik och hur resenärer ska gå till väga för att söka ersättning. Snabb, anpassad och tydlig information vid trafikstörningar är grundläggande för att skapa tilltro till kollektivtrafiken. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten behöver ta ansvar för att alla trafikutövare i regionen lever upp till detta.

Trafikverket har nyligen lämnat en rapport om åtgärder för förbättrad trafikinformation i järnvägstrafiken. Handlingsplanen pekar ut tre viktiga åtgärder: a) utöka informationen på dynamiska skyltar på perronger och i stationsbyggnader b) förbättra utrop om ersättningstrafik genom att upprätta ett nationellt register för hållplatser för ersättningstrafik och c) proaktivt lämna information om förväntad förseningstid, bland annat genom att analysera historiska data av trafikstörningar. Resenärsforum anser att regionen ska sträva efter att detta implementeras. Angeläget är också att motsvarande åtgärder införförs för all busstrafik.

Det blir också allt viktigare att kollektivtrafiken kan erbjuda god kringservice. Högre standard på fordonen efterfrågas och bytespunkterna behöver kunna erbjuda bekväma stolar, laddningsmöjligheter och tillgång till wifi.

God tillgänglighet

Alla behöver ha god tillgång till kollektivtrafiken. Resenärsforum påtalar vikten av att erbjuda ett linjenät med tillräcklig turtäthet spridd över hela trafikdygnet, för att fånga såväl behov av resor till arbete, studier som fritidsresor. Detta gäller i synnerhet för att kunna tillgängliggöra transportsystemet för den som inte har körkort eller tillgång till egen bil.

Tillgänglighetsanpassning av fordonen är viktig, men hållplatser och stationer måste också vara lättåtkomliga och tillgängliga för alla. Fungerande rulltrappor, hissar, och självöppnande dörrar är för vissa helt nödvändiga för att överhuvudtaget kunna resa kollektivt, samtidigt som sådana

funktioner även underlättar för alla resenärer. Regionen behöver aktivt verka för att stödja väghållarna att förbättra infrastrukturen till och från hållplatser och stationer, för att slå vakt om hela resan från start till mål. Det är också viktigt att det finns information om i vilken grad hållplatser och stationer är tillgänglighetsanpassade.

I regionens nyligen antagna cykelplan uppskattar Resenärsforum ambitionen att fler ska kunna cykla och framhåller vikten av att möjliggöra kombinationsresor. Vi vill understryka behovet av att det behöver planeras för trygga cykelparkeringsplatser vid hållplatser och stationer. Det måste tydligt framgå när och hur det är möjligt att ta med sin cykel på tåg eller buss. I och med framväxten av allt fler elfordon, bör det även finnas tillgång till laddning av cyklar och bilar vid infartsparkeringar. Det måste också finnas möjlighet att hämta och lämna resenärer med färdtjänst, taxi och bil vid större bytespunkter.

Stationerna – kollektivtrafikens hjärta

Kollektivtrafikens bytespunkter utgör hjärtat i kollektivtrafiksystemet och Resenärsforum bedriver sedan ett par år ett stationsprojekt där vi inventerat över 300 stationer och bytespunkter runt om i Sverige. Ett stort antal olika funktioner på och intill stationen bedöms enligt en standardiserad metodik för att undersöka tillgång, tillgänglighet och kvalitet av trafikinformation och serviceutbud. Inom ramen för detta projekt har vi träffat regionala kollektivtrafikmyndigheter, trafikbolag och beslutsfattare och presenterat resultaten.

Vi har besökt kollektivtrafikmyndigheten i Halland i detta ärende och redogjorde då för hur det såg ut vid stationerna i Halland. Något positivt som vi noterat från besöken är att det ofta är nära mellan tåg och bussar och att det finns flera kundservicebutiker. Något som ofta saknas på de halländska stationerna är en karta över linjenätet.

Vid större stationer och hållplatser behöver det finnas anslagna tidtabeller och kartor över linjenätet som bör kompletteras med realtidsskyltar och ”prator”, d.v.s. digitala tidtabeller för synskadade. Annat som ofta efterfrågas är punktskrift och tillgång till hjärtstartare.

Resenärsforum har sedan länge efterfrågat att det ska finnas EN ansvarig aktör som garanterar god service och information till resenärer vid stationer och andra bytespunkter. Idag lämnas ofta resenärer vind för våg när de ska byta tåg eller buss, i synnerhet när det inträffar trafikstörningar. Resenärsforum anser att den regionala kollektivtrafikmyndigheten bör ta ledartröjan och bevaka dessa frågor så länge som det saknas en ansvarig nationell myndighet för detta.

Trygg i kollektivtrafiken

Det måste upplevas tryggt att resa kollektivt. Det handlar såväl om att planera för trygghet vid utformning av hållplatser och stationer som att det finns möjlighet att ringa ett trygghetsnummer där någon svarar hela trafikdygnet.

Det behöver vara säkert att resa med småbarn i kollektivtrafiken. På bussar där det krävs säkerhetsbälten för resenärerna bör det finnas tillgång till bilbarnstolar för dem som är under fyra år.

Planera för minskad trängsel

Coronapandemin har i stor utsträckning påverkat våra resvanor. Folkhälsomyndighetens rekommendation att undvika trängsel har ökat behovet av fler turer i kollektivtrafiken i synnerhet nu när gymnasieskolorna har återgått till undervisning i skolorna. Mer flexibla skoltider behöver diskuteras med kommunerna. En konkret åtgärd kan vara att sprida start- och sluttider för grundskolan och gymnasiet, detta på orter där dessa idag har samma tider.

Resenärsforum har den senaste tiden fått uppgift om att många resenärer nekas ombordstigning på grund av trängsel. Det behövs därför finnas bättre beredskap för att kunna sätta in fler turer med omedelbar verkan. Ingen ska behöva riskera att bli frånåkt!

Bussar och tåg behöver städas i högre grad än tidigare. Man bör snarast möjliggöra på- och avstigning samt installera biljettmaskiner vid alla dörrar. Region Halland har lanserat en app vad gäller trängsel på badplatser och turistmål. En liknande app skulle kunna vara till hjälp för resenärer för att få reda på om bussen eller tåget är fullsatt. På sikt kan man också behöva förändra ventilationssystem och möblering i fordonen.

Även efter Corona finns det anledning att tro att vi i högre grad än tidigare kommer att vilja undvika trängsel. Det är därför viktigt att tänka igenom vad som behöver göras för att minska trängseln i kollektivtrafiken i framtiden. Regionen, som är ansvarig för såväl sjukvård som kollektivtrafik, har goda förutsättningar till samordning för att möta kommande pandemier.

Involvera resenärerna

Resenärsforum önskar att kollektivtrafiken i högre grad planeras utifrån resenärernas behov. Bättre kännedom om kollektivtrafikens kunder kommer att kunna bidra till att utveckla systemet och i sin tur göra kollektivtrafiken attraktivare, för att kunna få fler att resa kollektivt.

Resenärsforum saknar en handlingsplan för hur regionen kontinuerligt tänker arbeta för att involvera kollektivtrafikens konsumenter. Resenärsforum erbjuder sig att stå till tjänst för detta ändamål.

KS § 175 Dnr KS 000423/2020 - 350

Yttrande över Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024

Beskrivning av ärendet	Region Halland har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram för 2020-2024 med utblick mot 2050 som är på samråd till 7 september 2020. Båstads kommun har i samverkan med Laholms kommun och Halmstads kommun tagit fram ett delvis gemensamt samrådsyttrande i syfte att belysa frågor som är viktiga för våra kommuner ur ett mellanregionalt och mellankommunalt perspektiv. Båstads kommun har även kompletterat det kommungemensamma yttrandet med ytterligare synpunkter. I yttrandet tas trafikeringen av Västkustbanan och Markarydsbanan upp, men även betydelsen av en framtida fast förbindelse Helsingborg-Helsingör och det starka kollektivtrafikstråket Laholm-Mellbystrand-Båstad.
Underlag till beslutet	Tjänsteskrivelse från översiktsplanerare Klara Harmark-Peters 2020-06-12, med tillhörande bilaga.
Förvaltningens förslag	Att godkänna texten under rubriken Aktuellt som Båstads kommuns samrådsyttrande på Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024 och att detta expedieras till Region Halland.
Arbetsutskottets förslag	1. Godkänna texten under rubriken Aktuellt som Båstads kommuns samrådsyttrande på Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024 och att detta expedieras till Region Halland. 2. I Båstads kommuns yttrande ska det framgå att Båstads kommun motsätter sig en möjlig avveckling av krösatågstrafiken längs Halmstad-Nässjö järnväg. Resonemanget är att med en framtida höghastighetsjärnväg i Värnamo är det bra att upprätthålla persontågstrafiken längs järnvägen och att kunna bibehålla kopplingen mellan de västra och östra delarna av landet.
Föredragande	Översiktsplanerare Klara Harmark-Peters föredrar ärendet.

Forts. på nästa sida.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

1. Godkänna texten under rubriken Aktuellt som Båstads kommuns samrådsyttrande på Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024 och att detta expedieras till Region Halland.
2. I Båstads kommuns yttrande ska det framgå att Båstads kommun motsätter sig en möjlig avveckling av krösatågstrafiken längs Halmstad-Nässjö järnväg. Resonemanget är att med en framtida höghastighetsjärnväg i Värnamo är det bra att upprätthålla persontågstrafiken längs järnvägen och att kunna bibehålla kopplingen mellan de västra och östra delarna av landet.

BÅSTADS KOMMUN

Tjänsteskrivelse

Datum: 2020-06-12
Handläggare: Klara Harmark-Peters
Dnr: KS 000423/2020-350

Till: Kommunstyrelsen

Yttrande över Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024

Förslag till beslut

1. Att godkänna texten under rubriken *Aktuellt* som Båstads kommuns samrådsyttrande på Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024 och att detta expedieras till Region Halland.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram för 2020-2024 med utblick mot 2050 som är på samråd till 7 september 2020. Båstads kommun har i samverkan med Laholms kommun och Halmstads kommun tagit fram ett delvis gemensamt samrådsyttrande i syfte att belysa frågor som är viktiga för våra kommuner ur ett mellanregionalt och mellankommunalt perspektiv. Båstads kommun har även kompletterat det kommungemensamma yttrandet med ytterligare synpunkter. I yttrandet tas trafikeringen av Västkustbanan och Markarydsbanan upp, men även betydelsen av en framtida fast förbindelse Helsingborg-Helsingör och det starka kollektivtrafikstråket Laholm-Mellbystrand-Båstad.

Bakgrund

Region Halland har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram för 2020-2024 med utblick mot 2050 som är på samråd till 7 september 2020. Programmet är en revidering av nuvarande trafikförsörjningsprogram och två nya kapitel har lagts till: Trafikeringsbehov 2030-2050 samt Samplanering och ansvarsfördelning. Beslut om förslag till Regionalt trafikförsörjningsprogram tas i regionfullmäktige 9 december.

Då Båstads kommun angränsar till Region Halland har programmet betydelse för kollektivtrafiken till och genom kommunen. Båstads kommun har i samverkan med Laholms kommun och Halmstads kommun tagit fram ett delvis gemensamt samrådsyttrande i syfte att belysa frågor som är viktiga för våra kommuner ur ett mellanregionalt och mellankommunalt perspektiv.

Aktuellt

Region Halland har tagit fram ett förslag till trafikförsörjningsprogram för 2020-2024 med utblick mot 2050 som är på samråd till 7 september 2020. Då Båstads kommun angränsar till Region Halland har programmet betydelse för kollektivtrafiken till och genom kommunen. Båstads kommun har i samverkan med Laholms kommun och Halmstads kommun tagit fram ett delvis gemensamt samrådsyttrande i syfte att belysa frågor som är viktiga för våra kommuner ur ett mellanregionalt och mellankommunalt perspektiv. I det kommungemensamma yttrandet berörs västkustbanan och en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör.

<u>Kommungemensamt yttrande av Båstads, Halmstads och Laholms kommuner</u>

Västkustbanan

Längs västkusten är det attraktivt att bo och verka, vilket också avspeglar sig i tillväxten som kommunerna i denna del av Sverige påvisar. Västkustbanan utgör en del av attraktiviteten i denna geografi, då invånarna kan bo i en kommun och arbeta i en annan. Västkustbanan med-

DB BH

verkar till att skapa en hållbar tillväxt och utveckling inte minst genom att den bidrar till arbetsmarknadsförstoring.

Utbytet mellan Halland och nordvästra Skåne har ökat på senare år och det är därför glädjande att Region Halland pekar på ett ökat behov av förstärkt tågtrafik för att ytterligare öka utbytet mellan regionerna. Precis som Region Halland visar i sitt Trafikförsörjningsprogram så har de olika tågsystemen olika syften och det är därför mycket glädjande att regionen menar att Västkustbanan ska trafikeras på ett sådant sätt som möter upp detta. Från år 2026 föreslås Västkustbanan trafikeras av två genomgående Öresundståg samt även ett tåg av lokaltågskaraktär, det vill säga dagens Pågatåg mellan Helsingborg och Halmstad med tågstopp på mindre orter längs med banan. Totalt ska stråket trafikeras med tre avgångar per timme. Kommunerna vill här poängtera vikten av att Pågatåget fortsätter att trafikera sträckan Halmstad – Helsingborg då tågsystem av denna typ möjliggör för bosättning i mindre orter längs banan, samtidigt som möjlighet ges att ta del av arbetsmöjligheterna som finns i centralorterna. Det som föreslås i Hallands Trafikförsörjningsprogram förutsätts också harmonisera med Region Skånes tankar om tågtrafikens utveckling.

Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör
På sidan 11 i programmet nämner regionen att det finns en potential att utöka utbytet mellan Halland och Skåne och nämner i detta sammanhang Greater Copenhagen och menar att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas och påbörjas så snart det är möjligt. Kommunerna ställer sig positiva till att Region Halland lyfter vikten av den fasta förbindelsen och ser dess potential. Detta återkommer inte senare i programmet, vilket det borde göra. I kapitel 6 borde detta resonemang också inkluderas och framförallt i redovisningen av tågtrafikeringen mot 2030/2050.

Båstads kommuns tilläggsyttrande
Båstads kommun har kompletterat det gemensamma yttrandet med ytterligare synpunkter.

För en effektiv, tillgänglig och konkurrenskraftig kollektivtrafik behöver den samordnas över regiongränserna. I kapitel 1 under rubriken *Organisation och samverkan* tar Region Halland upp att utveckling av länsöverskridande kollektivtrafik kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. I synnerhet Västra Götaland nämns, men Båstads kommun menar att även kopplingarna till Skåne, i synnerhet tätorterna och arbetsmarknadsregionerna längs västkusten bör uppmärksammas. Inte minst i det långsiktiga perspektiv som trafikförsörjningsprogrammet har, då även en fast förbindelse Helsingborg-Helsingör påverkar resandet. Det är viktigt att kollektivtrafiken upplevs sömlös, så att trafikeringen över regiongränserna tillgodoser de faktiska behov som finns och tar tillvara på potentialen i starka stråk. I ett långsiktigt perspektiv ser vi även att det finns ett värde i att bibehålla och stärka reserelationen mellan inland och västkuststråket via Halmstad.

Starkt kollektivtrafikstråk Laholm-Mellbystrand-Båstad
Båstads och Laholms kommuner instämmer i Region Hallands utpekande av stråket Laholm-Mellbystrand-Båstad som ett starkt kollektivtrafikstråk, men vill betona att också andra närliggande orter är viktiga att fånga upp. Även Skummeslövsstrand, Skottorp och Östra Karup ingår i ett nätverk av tätorter som bör kopplas närmre varandra. Vi ser hur behovet av utbyggda kollektivtrafikförbindelser mellan tätorterna i region- och kommungränsen har ökat över tid, inte minst sedan Båstads tågstation tagits i bruk. Tågstationen har blivit en viktig nod för resenärer från såväl Båstads kommun som Laholms kommun. När Västkustbanan får halvtimmestrafik förväntas betydelsen av Båstads station öka ännu mer. I närheten av tågstationen finns det omfattande utbyggnadsplaner för bostäder och verksamheter i bägge kommuner. På sikt ser vi hur orterna vid gränsen mellan kommunerna växer ihop till en sammanhängande stadsbygd. Därför har detta stråk goda förutsättningar för en mer utvecklad kollektivtrafik med busstrafik som knyter an till tågtidtabellerna. Vi ser positivt på att Region Halland har för av-

sikt att stärka utbytet över gränsen och vi menar att kollektivtrafiken är ett viktigt verktyg för att främja det mellankommunala och -regionala utbytet.

Markarydsbanan
Båstads kommun ser positivt på att Region Halland lyfter persontågstrafik längs Markarydsbanan som ett trafikeringsbehov framöver. Trafikering på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm ger även nordvästra Skåne, inte minst Båstads kommun, en förbättrad tillgänglighet till nordöstra Skåne och Södra stambanans stationer vilket kan främja arbetsmarknadsregionsförstoring och tillväxt.

Konsekvenser av beslut

Samhälle
Genom att yttra sig över Region Hallands förslag till trafikförsörjningsprogram tydliggör Båstads kommun sina synpunkter på vår grannregions planerade kollektivtrafikförsörjning. Det kommungemensamma yttrandet stärker vårt inspel genom att vi tillsammans är tydliga och eniga om utvecklingen av prioriterade stråk.

Verksamhet
Ett beslut om ett samrådsyttrande har inga konsekveser för verksamheten.

Ekonomi
Ett beslut om ett samrådsyttrande har inga konsekveser för ekonomin.

Barnkonsekvensanalys
Ingen barnkonsekvensanalys har gjorts.

Miljökonsekvensanalys
Ingen miljökonsekvensanalys har gjorts.

Klara Harmark-Peters, översiktsplanerare
Samhällsbyggnad

Beslutet ska expedieras till:
Samhällsbyggnad
Kommunkansliet

Bilagor till tjänsteskrivelsen:
Region Hallands trafikförsörjningsprogram 2020-2024, remissversion
Missiv till remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet

Samråd har skett med:
Olof Selldén, planchef
Halmstads kommun: Catrine Karlsson, samhällsplanerare infrastruktur
Laholms kommun: Malin Bogren, trafikplanerare

JB BW

Gislaveds kommun
Klara Lindegren
Klara.Lindegren@gislaved.se
0371-850 29

Svar på remiss av Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland

Som gränskommun mellan Region Halland och Region Jönköping påverkas Gislaveds kommuns företagande, attraktivitet och framtida utveckling i stor grad av hur Region Halland beslutar att bedriva sin kollektivtrafik. Ett aktuellt exempel är HNJ-banan. Gislaveds kommuns placering längs med delsträckan Värnamo – Halmstad medför att Region Hallands beslut kring finansiering av den kollektiva persontrafiken på banan är avgörande för den fortsatta trafikeringen genom Gislaveds kommun. Vi tackar därför för möjligheten att yttra oss om *Trafikförsörjningsprogram 2020-2024 för Region Halland* och ser fram emot en ökad samverkan med Region Halland framgent.

Kommunens synpunkter som berör Trafikförsörjningsprogrammets innehåll är uppdelade i *Övergripande synpunkter* och *Detaljerade synpunkter*. Inledningsvis följer en gemensam skrivning som kommunstyrelsens ordförande i kommunerna Värnamo, Gislaved, Hylte och Halmstad har enats om. Därefter följer ett tillägg till den gemensamma skrivningen om HNJ-banan, med synpunkter rörande godstrafiken, som Gislaveds kommun särskilt vill lyfta.

Gemensam skrivning om HNJ-banan

Region Halland och Region Jönköping drar båda fördel av ett utbyte mellan regionerna. Dels har regionerna företagsamheten gemensamt. Dels finns det en vinst i att ytterligare sammanlänka mindre orter med residenshuvudstädernas högskolor, för att stärka regionernas kompetensförsörjning och skapa möjligheter för kunskapsutbyten. Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ-banan) är den snabbaste kollektiva resvägen mellan Halmstad och Jönköping. HNJ-banan är även viktig för näringslivet, då den möjliggör för regionöverskridande pendling och godstransporter. En stor andel av resandet på banan utgörs idag av fritidsresor, varför regionen även bör se möjligheterna att med hjälp av tågtrafiken ytterligare stärka Halland som ett attraktivt besöksmål, utan att ytterligare belasta riksväg 26.

I och med elektrifieringen av ”Y:et” kommer delar av HNJ-banan att elektrifieras, dock inte delsträckan Värnamo – Halmstad. Detta utgör ett frågetecken kring denna delsträckas fortsatta drift. Vi efterfrågar en plan för hur delsträckan Värnamo – Halmstad fortsatt ska kunna bidra till utbytet mellan regionerna genom såväl persontåg som godståg. Region Jönköpings län och Region Halland bör ta ett gemensamt ansvar i frågan och arbeta för att påverka de aktörer som beslutar om infrastruktursatsningar för att Krösatågen fortsatt ska kunna bidra till tillgänglighet mellan Halland och Jönköpings län.

Gods på HNJ-banan

Som tillägg till den gemensamma skrivningen om HNJ-banan vill Gislaveds kommun speciellt lyfta banans betydelse för transportering av gods. I dagsläget transporteras bland annat containrar från Göteborgs hamn till Vaggeryd, via Värnamo, returpapper från Halmstad till pappersbruket i Hyltebruk, samt tunga laster med sand från Halmstad hamn till Limmareds glasbruk. Hallands Hamnar AB har år 2019 tecknat ett långsiktigt avtal med Stena Line där Halmstad är den nya angöringsorten, istället för som tidigare Varberg. Detta kopplar samman Sverige och Danmark via den så kallade *södra korridoren* och möjliggör att än fler godstransporter kan fraktas via båt istället för på väg. HNJ-banan kan med rätt utveckling spela en viktigt roll för framtidens koldioxidneutrala transportsystem i regionerna Halland och Jönköping.

Övergripande synpunkter

Region Halland prioriterar tydligt kuststråket och trafikförsörjningen av orter söder och norrut längs med kusten. Inåt landet blir Hylte kommun förbisedd, såväl som kopplingen från Region Halland till regionerna Jönköping och Kronoberg. Både region Jönköping och Kronoberg är med i *Regionsamverkan Sydsverige* och har varit delaktiga i framtagandet av *Positionspapper för kollektivtrafik*. Vi vill därför påpeka vikten av att lyfta blicken in mot landet. Arbetspendlingen är på inga vis obefintlig och kompetensutbytet, både vad gäller studerande och arbetande, är viktigt för samtliga regioner och kommuner i området.

Vi vill påpeka vikten av att Region Halland och Hallandstrafiken antar ett proaktivt arbetssätt i frågan om att öka kollektivtrafikens marknadsandelar jämtemot att resa med den egna bilen. Istället för att invänta att resenärerna ska komma till kollektivtrafiken har kollektivtrafikmyndigheten och kommunerna tillsammans ett ansvar att utveckla kollektivtrafiken och driva ett aktivt påverkansarbete för att få fler att resa kollektivt.

I Trafikförsörjningsprogrammet saknar vi genomgående det samhällsansvar som kollektivtrafikmyndigheten har. De som inte har egen bil behöver ha tillgång till kollektivtrafik för att kunna röra sig i och mellan samhällen och orter. Trafikförsörjningsprogrammet bör därför utgå ifrån resenärernas behov, och kollektivtrafiken bör ständigt sträva efter att tillgodose transportbehoven hos de som inte har tillgång till egen bil av anledningar såsom ålder (barnperspektivet) eller social utsatthet (social hållbarhet).

Detaljerade synpunkter

1. Bakgrund och ramverk, Samarbete för utveckling av kollektivtrafiken: här saknar vi att angränsande regioner till Region Halland omnämns som samarbetspartners. Det är av yttersta vikt att samarbetet mellan angränsande regioners kollektivtrafikmyndigheter förbättras för att vi ska få en ”sömlös” kollektivtrafik som möjliggör arbetspendling mellan regioner.

1.2 Angränsande regioner: här nämns att funktionella band finns med angränsande regioner, främst längs kuststråket. Här ser vi att region Halland har ett stort fokus på kusten. Vi tycker

KOMMUNSTYRELSEN
Stortorget 1 332 80 GISLAVED
Tel. 0371-810 00 Fax 0371-812 43
kommunen@gislaved.se

att kopplingen in mot landet är viktig för arbetspendlande och skolpendlande som behöver ta sig till och från kusten, samt mellan orter inåt landet.

1.2 Regionsamverkan Sydsverige: här saknar vi en konkret skrivning om vilka delar av positionspapper för kollektivtrafiken som prioriteras och vilka delar som inte prioriteras.

2.1 Övergripande förutsättningar för kollektivtrafiken – ett växande Halland med en flerkärnig ortstruktur: här talas om ett utbyte mellan orterna som bör tillgodoses med kollektivtrafiken ”där underlag finns”. Här önskar vi en tydligare skrivning om vad som menas med ”underlag”. Finns här en koppling till kollektivtrafikmyndighetens samhällsansvar för grupper som inte har körkort eller tillgång till en egen bil?

I detta stycke lyfts också att det är lätt att resa mellan de halländska kommunerna vilket gynnar kommunerna. Här vill vi påpeka att Hylte kommun är förbisett. Som en kommun med gräns mot andra regioner är det sömlösa resandet till Regionerna Jönköping och Kronoberg avgörande. Region Halland bör därför arbeta för att förbättra kollektivtrafiken också in i landet för att tillgodose alla Hallands kommuner.

Vidare lyfts att en stor del av pendlingen i dagsläget sker med bil, samt att bilismen har ökande negativa konsekvenser. Här bör också barnperspektivet, jämställdhetsperspektivet och det sociala perspektivet påvisas. Alla kan inte använda bilen som transportmedel, till exempel för att de inte har körkort på grund av sin ålder eller på grund av funktionshinder, eller för att de inte har de ekonomiska förutsättningar som krävs för att ta körkort eller äga en bil. Jämställdhetsperspektivet kommer in på så sätt att män kör och äger bil i större utsträckning än kvinnor. Vi skulle därför gärna se att ni också lyfter att en mindre del av befolkningen har tillgång till bil i jämförelse med kollektivtrafiken som en stor del av befolkningen har tillgång till i dagsläget, och som med smart utveckling en mycket stor del av befolkningen potentiellt sett kan ha tillgång till.

2.1 Planera för att möta framtidens resbehov: Efter meningen ”För att kunna planera för framtiden är det viktigt att följa den halländska utvecklingen för ett jämlikt transportsystem” lyfts att män pendlar längre än kvinnor och att högutbildade pendlar längre än lågutbildade. Denna statistik innefattar pendling med bil. För tydlighetens skull och för att inte skapa förvirring i och med stycke *2.1 Kvinnor och män reser olika*, så rekommenderar vi att statistiken särskiljs så att pendling med bil och pendling med kollektivtrafik är separerad, eftersom kvinnor och lågutbildade gör fler resor i kollektivtrafiken än män och högutbildade.

Här lyfts också att ”det finns många faktorer som inte en trafikorganisation eller en kollektivtrafikmyndighet råder över” vilket är en otydlig skrivning. Konkretisera gärna vad myndigheten råder över och ge exempel på vad den inte råder över.

2.1 *Kvinnor och män reser olika:* kommer Hallandstrafiken att jobba för att öka mäns resande med kollektivtrafiken? Vi ser det som mycket viktigt att regionen och Hallandstrafiken jobbar aktivt med att påverka olika gruppers val av transportmedel med syfte att ställa om transportsektorn till en koldioxidneutral sektor.

KOMMUNSTYRELSEN
Stortorget 1 332 80 GISLAVED
Tel. 0371-810 00 Fax 0371-812 43
kommunen@gislaved.se

2.2 Resandet i Halland: här formuleras att invånarna i Hylte kommun har en arbetsmarknad som till stora delar är gemensam med västra delarna av Jönköpings län och Kronoberg. För Hylte kommun är således arbetspendlingen in mot landet viktig och bör därför lyftas fram som pendlingsvägar med utvecklingspotential. Eftersom färre kollektivtrafikresor görs i Hylte kommun på grund av kommunens lilla befolkning bör andra relevanta mätetal såsom *Antal kilometer per kollektivtrafikresa* eller *Antal kilometer som invånare i Hylte kommun kör med egen bil jämfört med tillgång till kollektivtrafik (avstånd och turtäthet)*, jämföras med samma data för de andra hallandskommunerna.

2.3 Kollektivtrafikens utmaningar, enkelhet och attraktivitet: här rekommenderar vi att ni lyfter perspektivet att kollektivtrafikresan kan vara en del av arbetsdagen för längre resor. Vissa arbetspendlare som åker längre turer kan påbörja arbetsdagen redan när de klivit på bussen.

Infrastrukturinvesteringar som ett viktigt medel: för utvecklingen av Hylte kommun är HNJ-banan ett viktigt attraktivt resslag. För att takta med elektrifieringen av delsträckan Jönköping – Värnamo och för att skapa ett sammanhängande tågsystem bör delsträckan Värnamo – Halmstad planeras så att en koldioxidneutral trafikering säkerställs, med eller utan elektrifiering av sträckan. Om HNJ-banan slutar att vara trafikerad minskas underhållet och utvecklingen av banan, och förfallet blir ett faktum. Med framtidens krav på hållbara transportlösningar kan HNJ-banans nedläggning bli ett beslut vi får ångra.

Hela resan-perspektivet: Stycket är ofullständigt. Vi rekommenderar ett tillägg om att Hela resan-perspektivet också innebär resor med olika trafikslag samt att det kräver att det ska finnas bra infrastruktur såsom pendlarparkeringar och cykelställ vid stationer för att möjliggöra för trafikslagsbyten.

3.1 Långsiktiga regionala mål för kollektivtrafiken: här kan det vara relevant att nämna hållbarhetsdimensionen social hållbarhet med tanke på att ”inkluderande” ingår i målet ”Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014” i RUSen.

På samma sätt som västkustbanan har varit viktig i utvecklingen av region Halland så kan HNJ-banan ha en framtida stor betydelse för utvecklingen av arbetsmarknadsregionerna mellan länen. Vid reparationer eller signalfel på Markarydsbanan eller på nya stambanan kan resenärer matas till höghastighetsbanans station i Värnamo via HNJ-banan istället för till Hässleholm via Markarydsbanan. På så sätt kan HNJ-banan bidra med redundans i kopplingen mellan Halmstad och den framtida höghastighetsbanan. Detta för att säkerställa fortsatt goda förbindelser med Stockholm i enlighet med gällande Tillväxtstrategi för Halland.

För att det nationella målet om ett långsiktigt hållbart transportsystem ska kunna nås måste kollektivtrafiken ta marknadsandelar från att resa med den egna bilen. Kollektivtrafiken måste vara ett självklart alternativ för resenärer och resenärerna måste känna ett förtroende för kollektivtrafiken. Att bygga upp detta förtroende tar tid. Tåg som färdmedel har fördelen att det signalerar robusthet och långsiktighet, samt att det är ett attraktivt resslag som bidrar med attraktivitet till orter där tåget stannar, samt till den hållbara samhällsutvecklingen. Att utveckla tågtrafiken går också i linje med nationella transportpolitiska mål om att utveckla ett långsiktigt hållbart transportsystem. Med hänsyn till generationsmålet, att lämna över ett

samhälle till nästa generation där de stora miljöproblemen är lösta, så bör kollektivtrafiken främjas framför resandet med den egna bilen. Om avsikten med generationsmålet är att det ska uppnås så är det bråttom och större resurser bör investeras i kollektivtrafiken för att öka resandet.

3.4 En hållbar tillväxt i Halland: i detta avsnitt lyfts det ekonomiska, det ekologiska och det sociala hållbarhetsperspektivet. Vad vi tycker saknas i texten är ett resonemang om hållbarhetsperspektivens beroendeställning till varandra. Samhället (den sociala hållbarheten) vilar på ekosystemen/biosfären (den ekologiska hållbarheten). För att ha en hållbar ekonomi behövs både hållbara ekosystem och hållbara samhällen (se bild nedan från Globala målens hemsida).

Inriktning för en generell hållbarhet: Hur kopplas skrivningen om rapporten ”Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna” (2018) till ovan avsnitt *Inriktning för en ekonomisk hållbarhet*? Från rapporten kan man dra slutsatsen att regionerna och kommunerna i slutändan kan få en större ekonomisk vinning med en ökad kollektivtrafik.

3.5 Uppföljning och indikatorer: målet ”Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen” bör utökas med indikatorn ”Antal och procentandel fordon som drivs med fossilfria bränslen.”

4.2 Metod för trafikutveckling, förädla, förnya: här skrivs att det ska finnas en potential i att få fler att åka kollektivt och fördelarna gentemot bilen ska vara stora. Konkretisera gärna vad en potential innebär samt vilka fördelar att resa kollektivt som ni planerar att utveckla och marknadsföra. Jönköpings länstrafik lyfter att bekväma bussar och tåg ger resenärer möjligheten att arbeta på resan, och på så sätt påbörja arbetsdagen när de kliver på sitt val av färdmedel.

KOMMUNSTYRELSEN
Stortorget 1 332 80 GISLAVED
Tel. 0371-810 00 Fax 0371-812 43
kommunen@gislaved.se

5. Kollektivtrafik för regionala resor: här saknar vi det sociala hållbarhetsperspektivet och Hallandstrafikens sociala ansvar. Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk bör också utsatta grupper identifieras, exempelvis grupper som är socioekonomiskt utsatta och som i och med den pågående förändringen av det ekonomiska läget kan komma att bli än mer utsatta genom att exempelvis förlora sina jobb.

5.1 Klassificering av kollektivtrafikstråk i Halland: HNJ-banan saknas som ett stråk i kartbilden som visar kollektivtrafikstråken i Region Halland. Varför?

5.2 Kollektivtrafikutbud i Halland: Vid definiering av stråk nämns att framkomlighet är en faktor. Vad menas med framkomlighet? Innefattas sociala aspekter såsom att socialt utsatta grupper/unga/äldre som saknar bil är beroende av kollektivtrafiken? För längre avstånd, som varken går att gå eller cykla är kollektivtrafiken det enda alternativet för dessa grupper.

5.2 Kollektivtrafikutbud i Halland, Mycket starka Kollektivtrafikstråk, Halmstad – Oskarström – Hyltebruk: varför lyfts inte HNJ-banan här? Som tågbana så signalerar HNJ-banan en långsiktighet till resenärer och kommuner, och möjliggör framtida stationslägen som attraktiva platser för kommuner att anlägga nya bostadsområden.

6 Trafikeringsbehov tåg 2030-2050: vi ser positivt på att HNJ-banan är utmärk i kartbilder på sidorna 46 och 47 för tågsystemets utformning för tidsperioderna 2026-2030 samt 2030-2050. Dock ställer vi oss frågande till varför skrivningen *6.5 Halmstad – Nässjö järnväg (HNJ)* i samma kapitel sedan beskriver att kollektivtrafikresor till och från Hylte kommun ska bedrivas med buss. Resebehovet beskrivs att tillgodoses med buss, men då tas endast hänsyn till resor Hyltebruk – Halmstad, inte förlängningen till Jönköpings län som HNJ-banan tillgodoser. Här bör HNJ-banans kapacitet att mata resenärer till framtida höghastighetsjärnväg i Värnamo lyftas, samt den redundans detta bidrar med för region Hallands resväg till Stockholm.

6.5 Halmstad – Nässjö järnväg (HNJ), HNJ-projekt: här bör projektets framgångar lyftas, det vill säga hur mycket resandet faktiskt har ökat, samt projektet svagheter, det vill säga att antalet turer som utbudet ökades med och att avgångstiderna för de nya turerna inte är förenliga med arbetspendling inom Region Halland.

7.1 Attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling: här står ”Kollektivtrafikmyndigheten i Hallands ambition är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling.” Om ambitionen är att detta även ska gälla för landsbygden så bör ett större ansvar för att skapa en hållbar utveckling genomsyra Trafikförsörjningsprogrammet.

7.5 Investeringar i kollektivtrafikens infrastruktur: angående investeringar på kommunala gator, vägar och bussgator, så kan kommuner också söka statlig medfinansiering från Trafikverket för bland annat kollektivtrafikanläggningar. Detta stöd söks i regel i mindre omfattning av kommunerna än vad som finns tillgängligt i budget, och Trafikverket uppmanar kommuner att söka statlig medfinansiering för fler projekt.

7.7 Attraktiv busstrafik – trafikering och fordon, Regionbusstrafiken: här kan också lyftas att regionbussar som ger möjligheten att arbeta från bussen ökar regionbusstrafikens

KOMMUNSTYRELSEN
Stortorget 1 332 80 GISLAVED
Tel. 0371-810 00 Fax 0371-812 43
kommunen@gislaved.se

attraktivitet jämfört med att köra den egna bilden. Möjlighet att ladda mobil och dator, tillgång till wifi, och sittplatser med bord är exempel på service som möjliggör arbete från bussen. Att kunna ta med cykeln på bussen möjliggör multimodalt resande, som är en förutsättning för stora delar av landbyggden att resa kollektivt.

8.2 Sjukresor: i punktlistan längst ner står det att fler sjukresor bör ske inom den allmänna kollektivtrafiken. Här bör skrivningen ”om möjligt” tilläggas för att ta hänsyn till patientens tillstånd, smittspridningsrisken och dylikt.

9.1 Samhällsnytta: här lyfts en mycket viktig punkt – samhällsnyttan. Vi efterfrågar att denna genomsyrar trafikförsörjningsprogrammet i större utsträckning eftersom transportsystemets omställning till ett koldioxidneutralt system har definierats som en mycket viktig del för att Sverige ska nå internationella miljö- och klimatmål.

9.2 Finansiering i den allmänna kollektivtrafiken: här beskrivs att täckningsgraden totalt i Halland är god, samt att resenärerna är många i förhållande till utbudet. Detta betyder att Halland har ett något sämre utbud än genomsnittet i Sverige. Med samhällsnyttan i åtanke så bör man resonera att ett ökat utbud av kollektivtrafik bidrar till Region Hallands attraktionskraft (se ”Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna” (2018) där slutsatsen dras att regionerna och kommunerna i slutändan kan få en större ekonomisk vinning med en ökad kollektivtrafik).

10.1 Allmän trafikplikt: förslagsvis vävs även sociala faktorer in i denna mening (se kursivt tillägg) för att undvika att en kommersiell aktör med ensamrätt på exempelvis västkustbanan har orimliga biljettpriser eller tillhandahåller ett icke-jämlikt trafikutbud: ”Kollektivtrafikmyndigheten kan besluta om allmän trafikplikt för att säkerställa sådan trafik som anses nödvändig och som inte bedöms komma till stånd i önskvärd omfattning *eller genomföras på önskvärt vis* utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi.

Enligt skrivning i avsnitt *3.4 Inriktning för en ekonomisk hållbarhet* beskrivs att den mer lönsamma kollektivtrafiken kan bekosta kollektivtrafik i delar av Halland med ett mindre befolkningsunderlag. Om den mest lönsamma trafiken bekostar den mindre lönsamma trafiken – hur planerar regionen då att bekosta den mindre lönsamma trafiken om den lönsamma trafiken utförs av en kommersiell aktör?

KOMMUNSTYRELSEN
Stortorget 1 332 80 GISLAVED
Tel. 0371-810 00 Fax 0371-812 43
kommunen@gislaved.se

Synpunkter från Hela Sverige ska leva Halland gällande Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2020–2024

Frågeställningarna som berörs i utskickad remissversion är omfattande och vi nöjer oss med att poängtera vikten av nedanstående områden. Vi vill dessutom säga att vi från Hela Sverige ska leva Hallands sida helt instämmer i redan inskickat remissvar från LLUH (Lokalt Ledd Utveckling Halland).

1. Vi noterar att man försökt analysera Trafikeringsbehovet av tåg 2030–2050. Vi hade gärna sett att man tagit ett större grepp om den framtida utvecklingen:
   a) Hur kommer befolkningstillväxt, omflyttningar, urbaniseringsprocess osv att förändras under kommande 20-årsperiod? Vilka krav ställer detta på kollektivtrafiken och hur ska vi förbereda oss för detta?
   b) Vilka transportsystem kommer att vara aktuella framöver? Hur kommer det framtida resandet att se ut? Här finns säkert analyser från andra regioner och/eller länder. Vi ser i dag en allt mer omfattande automatisering av olika transportsystem – självkörande bilar/bussar osv. Utvecklingen går snabbt här. Kommer de privata biltransporterna att förändras framöver? Kommer vi troligen att få mer automatiserad transport som vi bokar via olika appar eller andra system?
   c) Hur kommer det framtida resandet se ut? Måste vi, kanske till skillnad från i dag, skapa säkra uppställningsplatser för egna fordon när vi ansluter till den kollektiva trafiken? Här har man i exempelvis Laholm vid tågstationen byggt ett mycket bra ”cykelgarage” för den som pendlar med tåg norr- eller söderut. Bra underhåll av gång- och cykelvägar är av vikt för att underlätta kollektivtrafikåkandet, både gällande cykelleder anvisade av kommunen som Hallandsleden.

2. Vi upplever att det tyvärr finns ett trångt lönsamhetstänk vad gäller kollektivtrafiken. Som vi tidigare påpekat i vårt inlägg gällande HJN-banan är vi som bor på landsbygden väl medvetna om att vi inte kan kräva samma service som medborgarna i ex. Halmstad, men ska vi kunna fortsätta driva våra företag, pendla till våra arbetsplatser och utbildningar och välkomna de turister som gärna söker sig ut till landsbygden i ökande utsträckning vill vi inte endast behandlas som vore vi en tung kostnad. Vi tror att i ett framtida uthålligt samhälle måste vi om möjligt minska trycket på urbaniseringen och i större mån bortse från lönsamheten.
3. En produkt/tjänst måste marknadsföras på olika sätt. Marknadsföringen av kollektivtrafiken måste ske i ett bredare perspektiv, där man säkert får ha olika marknadsföringsstrategier beroende på vilka grupper i befolkningen man vänder sig till. Marknadsföringen måste bland annat inbegripa enkelheten i att köpa biljett för sin planerade resa.
4. Att förlägga hållplatser utanför tätorter är ur ett landsbygdsperspektiv inte attraktivt. Som resenär vill du helst komma till hjärtat av den ort du reser till, det gäller både för hållplatser på landsbygden som i kommunernas tätort.
5. Gällande särskild kollektivtrafik; färdtjänst och sjukresor: Om en person beviljas färdtjänst finns det en anledning. Vi tror att människor som söker färdtjänst gärna hade åkt kollektivt om det varit möjligt. Riktlinjen att resan ska samordnas med kollektivtrafiken bör utgå. Det finns en mängd exempel på stelbenthet beträffande färdtjänst och sjukresor. Det finns anledning att se över reglerna. Gamla och sjuka människor bör få nyttja sjukresor och färdtjänst utan byte av transport och långa väntetider utomhus. Samåkning kan samordnas om det sker utan risk för passagerarna. *
6. Upphandlingar är ett gissel då många mindre taxi- och bussbolag i Halland inte har 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, många företag på landsbygden har fått lägga ner sina rörelser.
7. Gällande ekonomi: Stockholms kollektivtrafik borde ha möjligheter med sin folkmängd att finansiera sin kollektivtrafik. Parametrarna för standardkostnaden i förhållande till

genomsnittskostnaden för riket bör ses över. Det är orimligt att Halland skjuter till 80–90 miljoner årligen till Stockholms kollektivtrafik.

8. Trafikförsörjningsprogrammets tidsperiod är snäv och bör sträcka sig längre än till år 2024.
9. Slutligen bifogar vi även vårt tidigare inlägg om HJN-banan, som innefattar argument av bredare omfattning.

september 2020
Hela Sverige ska leva Halland, som representerar drygt 100-talet samhällsföreningar och byalag i Halland

** Exempel finns att grannar, som sammanstrålat på lasarettet, har försökt åka den fem mil långa vägen hem tillsammans och blivit nekade, med följden att de åkte hem i två bilar efter varandra. Även stelbenta regler gjorde att en cancerpatient från Lund, som skulle hem till mellersta Hallands inland, vid upprepade tillfällen fick ta omvägen via Falkenberg, med lång väntan utomhus (vårdcentralen var stängd, det var sent på vinterkvällen) för vidare transport fyra mil till hemmet, trots att en bil i Halmstad skulle köra inåt landet med annan passagerare, nära patientens hem. Bättre flexibilitet skulle gynna både passagerare och miljö.*

Hela Sverige ska leva Hallands inlägg om HJN-banan:

HELA SVERIGE SKA LEVA

I de södra delarna av Halland har Tågbolag, Skånetrafiken och Region Skåne drivit på för tågstopp i bland annat Veinge och Knäred. Tåg som då kommer att trafikera linjen Malmö/Helsingborg/Halmstad/Markaryd/Hässleholm i bägge riktningar. Nu finns ett löfte om start av detta 2023. Denna satsning på förbättrade kommunikationer skapar framtidstro för både företag och boende i berörda orter.

Hur resonerar då Hallandstrafiken? Jo, tåglinjen mellan Halmstad och Värnamo ska stängas ner. Det handlar inte bara om kommunikation mellan dessa båda orter. Från Värnamo kan resande via Nässjö lätt resa vidare i hela Sverige och via Halmstad når man Skåneregionen och kontinenten. Att genomföra nedläggningen Halmstad–Värnamo får stora konsekvenser för ett kommunikationsnät som också berör närliggande län, eftersom det blir ett avbrott i trafikflödet.

Med bra kommunikationer ökar viljan att bo kvar i mindre orter på landsbygden. Det underlättar för företag på dessa orter vad gäller godstrafik men även för pendling till arbete eller till olika utbildningar. Att i dessa dagar stänga ned en tåglinje på grund av olönsamhet kräver lite mer än ett trångsynt lönsamhetstänk. Miljöfrågan är en av de viktigaste frågorna idag och att då fatta beslut som innebär mer trafik på redan belastade vägsträckor kan inte sägas vara genomtänkt.

En eventuell nedläggning av tåglinjen mellan Halmstad och Värnamo kan inte endast vara en fråga för Hallandstrafiken som företag. Boende i alla de orter som tågen passerar på sin väg till Värnamo betalar skatt för olika typer av samhällsservice i lika hög grad som de i centralorten Halmstad och övriga Halland. Vi som bor på landsbygden är väl medvetna om att vi inte kan kräva samma service som medborgarna i ex. Halmstad, men ska vi kunna fortsätta driva våra företag, pendla till våra arbetsplatser och utbildningar och välkomna de turister som gärna söker sig ut till landsbygden i ökande utsträckning vill vi inte endast behandlas som vore vi en tung kostnad. Vi anser tvärtom att inlandet är en tillgång och som sådan bör tillgängligheten underlättas, inte försvåras.

Vi i Hela Sverige ska leva Halland uppmanar Region Halland och Hallandstrafiken att se optimistiskt på framtiden och se tågtrafiken som något som gynnar den framtida utvecklingen på många plan; miljömässigt inte minst, utveckling av vårt rika inland för turism, trygghet för lokala små och medelstora företag att fortsätta att satsa och möjligheten för människor att bo kvar, leva och arbeta på landsbygden. En upprustning av denna bandel skapar en optimism hos företag och invånare i de mindre orterna. Tågtrafiken mellan Halmstad och Värnamo är inte en kostnadsfråga endast för Hallandstrafiken. Frågan berör många fler och vi vill uppmana både Region Halland och Hallandstrafiken att ytterligare överväga beslutet och väga in ovanstående synpunkter.

Rose-Marie Eriksson
Ordf. Hela Sverige ska leva Halland

Remissvar på Region Hallands Remissversion på Hallands Trafikförsörjningsprogram April 2020, Diarienummer RS180842

Hyltebruk 24-6-2020

Inkludering i remissförfarandet:
Vi uppskattar intentionen att involvera alla engagerade aktörer i remissrundor och förundersökningar, men uppfattar att omsättningen av denna intention inte varit tillräcklig.

Vad gäller Dialogen med medborgare som nämns på S.9, måste vi tyvärr fastställa att en stor del av landsbygdernas befolkning troligen inte blivit nådd med den digitala enkäten, eftersom dessa använder kollektivtrafiken i mindre utsträckning än stadsbefolkningen. I vår organisation har 10 personer varit involverade i utformningen av remissvaret - engagerade medborgare på landsbygderna – 10 av dessa har tyvärr inte nåtts av frågeformuläret. Därför utgår vi ifrån att landsbygdernas befolkning inte nås i tillräcklig utsträckning.

Även kollektivtrafikbarometern som omnämns på S. 14 är ett verktyg vars representation bland landsbygdernas befolkning kan ifrågasättas. Om 80.000 personer i riket engageras i undersökningen, så är det en väldigt låg andel personer som nås i Hallands kommuner. En ännu mindre andel av dessa är landsbygdsbefolkning, alltså personer som inte regelbundet använder kollektivtrafik.

Remissversionens sändlista bör utökas. Här engageras civilsamhällets organisationer för lite. Lokalt Ledd Utveckling Halland har blivit uppmärksammade på remissförfarandet genom aktörer som påtalat remissförfarandet för oss eftersom de inte sett oss i sändlistan. Lokalt Ledd Utveckling Halland är en organisation som samlar privat, ideell och offentlig sektor på Hallands landsbygder, och vårt remissvar är färgat av landsbygdernas perspektiv i remissutgåvan.

Förslag 1: Vi föreslår en riktad undersökning till landsbygdernas invånare; d.v.s. de som bor utanför städerna i Halland, som utgör mer än hälften Hallands invånare idag. Vi föreslår dessutom en extra remissversion till utpekade organisationer verksamma på Hallands landsbygder. Med landsbygder menar vi det som i folkmun kallas landsbygd och som är vårt verksamhetsområde, alltså de områden som ligger utanför städerna Kungsbacka, Varberg, Falkenberg och Halmstad i vår region.

Lokalt Ledd Utveckling Halland
Fabriksgatan 1a
314 80 Hyltebruk
SWEDEN

Organisationsnr: 802495-0936

Generellt om remissutgåvan av trafikförsörjningsprogrammet:
Urban norm, eller kustnorm?

Utgåvan präglas av en urban norm. Eller är det en ”kustnorm” i Hallands fall? I §13, sidan 6, står att ”Den regionala trafikmyndigheten ska verka för att den regionala kollektivtrafiken är tillgänglig för alla resenärsgrupper.” Det är dock inte fallet idag. I skriften finns en tydlig ambition att inkludera män och kvinnor boende längs kuststråket, men det saknas en lika tydlig inkludering av unga och inlandsboende. (Höger om E6, generellt). Detta blir tydligt på flera ställen i skriften, här följer några exempel:

- S12, avsnittet ”Kollektivtrafiken – en del av den regionala utvecklingen”. Här skrivs mer än en tredjedel om städernas utveckling och behov av trafikförsörjning. En fjärdedel handlar om ”stråk” och nybyggnation, vilket huvudsakligen förekommer i kustnära områden i Halland idag. Var blir inlandet av?
- Samtliga Agenda 2030-mål som anges på S.19 bidras inte till för landsbygdernas befolkning, eftersom kollektivtrafiken inte fungerar för dem. Landsbygdernas befolkning är både med och betalar skatt och dessutom beskattas de extra, för att de dessutom blir tvungna att bilen. Även på S. 20 där hållbar tillväxt beskrivs, undantas landbygdernas befolkning genom att de inte kan resa kollektivt.
- På S. 22; saknas indikatorer som mäter resande på Hallands landsbygder och om det ska finnas ett mål på vilken %-andel av totalt resande på landsbygderna ska vara kollektivt.
- S. 54-55, där under samhällsutveckling egentligen stadsutveckling menas. Därefter följer ett avsnitt som benämns ”landsbygd”. Men landsbygdsutveckling är också samhällsutveckling.

Förslag 2: Vi föreslår en översyn av remissutgåvan där inlandsrealiteten analyseras och inkluderas i programmet. En diskrimineringsgrund är i dagens samhälle platsen där du bor, vilket bör ingå i analysen.

Angränsande Regioner

På S. 7 saknas, under ”Angränsande Regioner”, samtliga angränsande regioner i inlandet, vilket är anmärkningsvärt då dessa är mycket betydelsefulla för människor och boende i dessa trakter, både vad gäller arbetspendling, arbetsmarknadsförsörjning men även vardaglig fritidssysselsättning för unga.

Förslag 3: Inkludera möjligheter med samtliga angränsande regioner. Detta innebär bl.a. att även mäta restid och turtäthet till Jönköping/Nässjö och inkludera Svenljungas betydelse för bl.a. Falkenbergs kommun. Inkludera framtidsscenarier för hur distansarbete och arbete på plats kan kombineras.

Inkludering av unga och attraktivt boende

På flera ställen benämns arbetspendling och studier som grund för planering, vilket uppskattas, men för att bidra till ett attraktivt boende, så behöver ”annat vardagsresande” som

omnämns på s.12 utvecklas och få ta plats. Menas här resande till fritidssysselsättning för unga, sport och kultur som bidrar till attraktivt boende? Och resor till dagligvaruhandel? Dessa är frågor som är mycket viktiga för att skapa attraktivt boende i hela Halland och framförallt, inkludera unga människor i hela Halland. Dessutom är idag Barnkonventionen lag, vilket innebär att det är lag på att ta in barns perspektiv på dessa frågor. Unga på Hallands landsbygder, särskilt öster om E6, saknar möjligheten att på lika villkor ta del av det utbud som erbjuds unga i stadsmiljöer, vad gäller sport och fritid (folkhälsa), kultur, bildningsinstitutioner som större bibliotek och annat som unga. I framtagandet av Lokalt Ledd Utveckling Hallands strategi benämnde unga detta som det största problemet med att bo på Hallands landsbygder: ”det går inte att ta sig någonstans!”. Det finns inget som tyder på att detta skulle vara annorlunda nu. Men det handlar inte bara om att ta del av utbud, utan även att självständigt kunna träffa kompisar och umgås på egna villkor, d.v.s. det som vi förstår under ”annat vardagsresande”. Unga är extra beroende av kollektivtrafik eftersom de inte har möjligheten att transportera sig med eget fordon. Kollektivtrafikutbudet är enligt denna grupp den avgörande faktor som gör det svårt för dem att leva och utvecklas på landsbygderna. Realiteten är att en stor del av denna grupp unga kommer att behöva flytta hemifrån redan när de ska börja på gymnasiet.

Förslag 4: Vi skulle gärna se ett omtag som analyserar ungas behov och inkluderar dessa enligt barnkonventionen, och då särskilt unga på Hallands landsbygder.
Vi föreslår att unga har helt gratis kollektivtrafik i hela regionen, i miljösyfte, så att dessa unga tar vidare vanan att åka kollektivt även som vuxna.

Utveckling av jämlikhetsperspektivet

Generellt kan påpekas att det finns fler faktorer att ta hänsyn till än kön. Exempelvis ålder och bostadsort (som nämnts ovan), men även socio-ekonomisk bakgrund, utbildningsnivåer eller funktionsnivåer. Detta blir extra viktigt när Arbetsförmedlingens kontor stängts ner i tre av kommunerna – att kollektivtrafiken fungerar väl är då en avgörande faktor för integrering till arbete.

Förslag 5: jämlikhetsintegrera trafikförsörjningsprogrammet

Principer för trafikutveckling

Vi förstår att kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt hållbar, men för vem? Ekonomiskt hållbart ser annorlunda ut om de enskilda personerna som beskattas dubbelt (på inkomst och på bilresande) inte kan ta del av kollektivtrafiken som det ska finnas 60 % kostnadstäckning för. Finns det möjlighet att ändra principer så att det ska erbjudas kollektivtrafik där det inte är ekonomiskt och ekologiskt försvarbart att ta bilen? Det finns ju större möjligheter till samåkning på stråk där flera åker än på stråk där endast få reser. Eftersom kollektivtrafiken bärs av skattemedel oavsett var den genomförs, är den ekonomiska hållbarheten inte det tyngsta argumentet för invånare på landsbygderna, och borde inte vara det för andra heller.

Förslag 6: Gör en översyn över principerna så att de blir;

1. Rättvisa för skattebetalare i hela regionen
2. Uppdaterad efter den nuvarande krisen och hur vi skapar resilienta samhällen
3. Inkluderar andra principer än 60 % kostnadstäckning, exempelvis principer inspirerade av Agenda 2030 mål – för medborgare i hela regionen.

Metod för trafikutveckling

Vi är särskilt bekymrade över S.25, punkt 2. Fördela, som innebär att resurser omfördelas. Mer än 50 % av Hallands befolkning bor utanför städerna. Vi anser att detta ger oss en ökad resiliens i kristider. Vi vill behålla möjligheten att bo utanför tätorter och i mindre tätorter, och utöka möjligheten att bo där utan bil. Det kan tyckas kortfristigt ekonomiskt mindre försvarbart men det finns många studier som visar på att resiliens ger en långsammare men stadigare ekonomisk tillväxt.

Förslag 7: Gör en översyn över metoden så att den blir;

1. Rättvis för skattebetalare i hela regionen
2. Uppdaterad efter den nuvarande krisen och hur vi skapar resilienta samhällen.

Stråk

Kollektivtrafikstråk i Halland

S.31-33 känns mer som en beskrivning av ett tillstånd som vi befinner oss i, än som vart vi är på väg. Hylte kommun har länge påpekat vikten av ett stråk mot Falkenberg. Halmstad-Nässjö järnväg är särskilt viktig för invånare i Halmstad och Hylte kommun och är ett miljövänligt alternativ som vi anser bör utvidgas snarare än minskas. Markarydsbanan och möjligheten att pendla till Skåne berörs inte heller. Här saknas framtidsperspektivet; idag är Göteborgsregionen den största utpendlingen, men hur mycket till kan detta utvecklas? Med dagens utveckling, där distansarbete plötsligen är möjligt att kombinera med arbete på plats, blir t.o.m. Köpenhamn ett möjligt pendlingsmål, särskilt när det blir dubbelspårigt hela vägen. Hur ser framtidsspaningen ut för att utveckla resandet mot Växjö, Jönköping, Värnamo, Skåne – även genom Markarydsbanan?

Förslag 8: Gör en översyn över stråken och hur de ska se ut i framtiden så att de blir;

1. Rättvisa för skattebetalare i hela regionen
2. Uppdaterade efter den nuvarande krisen och hur vi skapar resilienta samhällen.
3. Utvidga tågtrafiken på HNJ
4. Möjliggör Markarydsbanan

Innovation

Vi saknar en tydlig ambition att tänka innovativt runt hur hela Halland kan inkluderas i programmet. Exempel under sidan 16, ”Hela-resan-perspektivet”. (Observera att bilden som valts till denna reproducerar den urbana normen. Bilden illustrera och reproducerar att det ska fungera att ta sig från urban ort till urban ort, men från och till landsbygderna är det bil som gäller.)

Tyvärr är det inte så, att alla personer i Halland har tillgång till kollektivtrafik. På många platser i inlandet är närtrafiken helt för otillgänglig för att det ska kunna vara möjligt för vardagsresor. Inför 2050 – och redan nu - behöver vi modernare lösningar som kan bidra till tillgänglighet. Exempelvis skulle elcyklar kunna vara komplement till landsbygdsboende och – anställda så att de kan ta sig från och till närmsta hållplats (självklart anpassade för ändamålet). Möjligheten till mer flexibel närtrafik som bygger på digitala lösningar behöver också utredas. Vilken roll ska självkörande bilar och bussar spela i framtiden? Bilpooler? Tanken att kunna samordna skolbussen med kollektivtrafik är mycket intressant och lockande, men hur ska detta bli verklighet?

Förslag 9: Gör en översyn och inför en tydligare ambition för hur innovation kan bidra till mobilitet i hela regionen i allmänhet, men för (och tillsammans med) landsbygderna i synnerhet. Ett förslag är ett innovationsrace tillsammans med Högskolan för att utveckla mobilitetslösningar för landsbygderna.

Den nya RUSen

Det är olyckligt att det nya trafikförsörjningsprogrammet lutar sig mot en RUS och en tillväxtstrategi som inom kort ska ändras. Finns det möjlighet att redan nu inkludera tankar på vad som förändras framöver?

Förslag 10: Uppdatera trafikförsörjningsprogrammet efter att RUS och tillväxtstrategi antagits.

Vi tackar för möjligheten att framföra våra åsikter,
Med vänliga hälsningar från LAG Lokalt Ledd Utveckling Halland genom

Marion Eckardt
Verksamhetsledare

Remissvar Regionalt Trafikeringsförsörjningsprogram 2020-2024

Inledning

Föreningen svenska Järnvägsfrämjandet är en partipolitisk obunden förening som arbetar för bättre tågförbindelser lämnar härmed sitt förslag till trafikförsörjningsprogrammet för Halland 2020-2024.

Sammanfattning

Järnvägsfrämjandet framhåller att kollektivtrafiken, inte minst järnvägen är viktig för att folk var de än bor ska ha tillgång till en god kollektivtrafik.

Halland har ett mycket bra geografiskt läge mellan Västra Götalandsregionen och Öresundsregionen. Halland är dessutom en tillväxtregion, vilket innebär att den genererar investeringsbehov, inte minst för järnvägarna genom regionen. Enligt regionen är Västkustbanan huvudstråket som förutom det lokala resandet i Halland även trafikeras av interregionala och snabbtåg mellan Göteborg och Skåne-Köpenhamn. Dessutom är det en del av huvudlinjen mellan Oslo och Köpenhamn.

Förutom Västkustbanan ligger Viskadalsbanan mellan Varberg och Borås, Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm samt HNJ mellan Halmstad och Nässjö/Jönköping i regionen.

Vi anser att banan mellan Halmstad och Hässleholm bör öppnas för trafik mellan Markaryd och Halmstad. Då får Veinge och Knäred tågförbindelser. Det innebär även att resenärer från södra Halland får snabba förbindelser med södra stambanan och nordöstra Skåne. Den klassas som starkt stråk och då bör det finnas underlag för tågtrafik till/från Halmstad.
Även HNJ bör rustas upp och elektrifieras. Den bör klassas som interregional då den ansluter till flera järnvägssträckor, dels Västkustbanan i Halmstad, Kust till Kustbanan i Värnamo med anslutningar mot Växjö och Kalmar och mot Borås och Göteborg. I Nässjö ansluter den till södra stambanan mot Malmö och Stockholm. I Jönköping ansluter den mot Falköping, Skövde och övriga Västsverige. När höghastighetsbanan är klar får Värnamo en station. Där blir det byte till flera orter. Resenärer till Halmstad, södra Halland och Nordvästra Skåne kan utnyttja HNJ till Halmstad. Dessutom kan den användas som omledningsbana vid trafikstörningar på södra stambanan. Med anslutningar till dessa banor knyts flera högskolor och universitet samman. Med bra tågförbindelser skapas större arbetsmarknader. Folk lockas att bosätta sig, arbeta, samt företag att etablera sig. Därför är det viktigt att

kollektivtrafiken tas med i planeringen av nya bostäder och företag. I Åled växer folkmängden kraftigt. Därför bör tågen göra uppehåll där. Tågen bör gå via Hyltebruk och en ny sträcka som byggs mellan Hyltebruk och Landeryd . Med denna satsning kommer resandet på banan att öka. Stråket Halmstad-Oskarström-Hyltebruk klassas som ett mycket starkt stråk. Då bör det finnas underlag för tågtrafik. Vidare är det viktigt att tågtiderna planeras så att det finns anslutningar mellan de olika järnvägssträckorna . Detta sker genom att resebehoven beaktas vilket kan ske genom enkäter till befolkningen . Det bör finnas några direkttåg mellan Halmstad och Stockholm per dygn. Viktigt är med en förbindelse som är i Stockholm före klockan 10.00 på vardagar.

Det är av största vikt att det finns bussanslutningar som är anpassade till tågtrafiken. Parallelltrafik mellan Tåg och buss bör inte förekomma . Det kostar bara pengar i onödan.

Infrastruktur.

I Kungsbacka bör det byggas en väntkur vid spåren 1 och 2 där tågen söderut passerar. Ur säkerhetssynpunkt bör ingången byggas mot spår 1 där inga tåg passerar utan endast tåg som inte fortsätter. Det innebär att ingen riskerar att bli skadad vid ett passerande tåg. Plattformen vid spår 1 och 2 måste höjas för att resenärer lättare ska gå av och på , framförallt i första dörren i Öresundståg på väg söderut. Det finns risk för olyckor vilket har påpekats i flera år.

Kungsbackapendeln har start och mål vid spår 4. Tåg till Kungsbacka från Göteborg måste passera norrgående spår för att komma till spår 4. Det är därför störningskänsligt. Därför bör Trafikverket utreda om det går att göra som i Alingsås, där man byggt två spår i mitten av stationsområdet . Då behövs inga spår korsas. För de som byter till och från buss är det en nackdel då det blir längre att gå. Vid en försening riskerar de som ska byta att missa sin anslutning. Busstiderna bör därför justeras några minuter.

Det bör byggas ett nytt dubbelspår mellan Kungsbacka och Göteborg. Där det är möjligt bör man bygga bostäder i anslutning till järnvägen. Så har redan skett i Falkenberg och i viss mån i Halmstad (Lundgrens trädgårdar)

Stationer och knutpunkter.

Det är viktigt att stationer, hållplatser och knutpunkter upplevs som trygga och attraktiva. Vid större orter bör det finnas verksamhet av något slag . Det kan vara en kiosk eller ett café som även säljer biljetter och kan svara på frågor som rör kollektivtrafiken. Det bör även finnas väntrum för resenärer. Det ska också finnas väderskydd, utrymme för bil – och cykelparkering. Vid större orter bör det finnas möjlighet att hyra en plats i cykelgarage. Cykelparkering utanför ett eventuellt cykelgarage bör vara under tak.

Varje hållplats/station bör ha klocka samt tryckta tidtabeller utöver de digitala. Det händer att de digitala systemet är ur funktion och då är det bra med tryckta tidtabeller. Alla har inte mobiltelefon eller bärbar dator och alla resenärer ska känna sig inkluderade i resandet.
Trafikinformationen bör vara öppet under hela trafikdygnet. Det är viktigt vid trafikstörningar, framförallt kvälls och nattetid. Om ett tåg är försenat och det finns anslutning till en buss ska tågpersonalen ringa och meddela att det finns övergångsresenärer. Det måste bli bättre samordning mellan tåg och buss liksom mellan de olika tågen. Detta är speciellt viktigt när det finns flera operatörer.

Vid de större stationerna som Halmstad och Varberg bör om möjligt finnas möjlighet att få olika ärenden utförda under tiden man är på arbetet eller studier. Det kan handla om inköp och andra ärenden som pendlaren lämnar över på morgonen och hämtar vid hemkomsten. Detta system har tidigare prövats vid Uppsala central. Denna verksamhet genererar samtidigt arbetstillfällen och minskar stressen för resenärerna.

Cyklar.

Det var ska vara lätt att ta med cykeln på tågen. Den möjligheten finns idag på Krösatågen och Öresundstågen. På Öresundstågen, speciellt under sommartid är det otroligt mycket cyklar på vissa avgångar. De riskerar ramla vid en kraftig inbromsning. Det bör därför undersökas om de kan transporteras säkrare. Ett system kan vara att ha cykelställ som på lokaltågen i Köpenhamn. Öresundstågen är emellertid smalare än lokaltågen i Köpenhamn. Ett sätt är att hänga dem i krokar i taket. Där är nackdelen att alla inte orka lyfta cykeln. Detta är en säkerhetsfråga.

Funktionshinder.

Det är mycket viktig att människor med olika slag av funktionshinder känner sig inkluderade i resandet. Där är tåget överlägsen bussen. Toaletterna är bredare och det är lättare att få in en rullstol på ett tåg än en buss.

Punktskrift samt prator (Tågtiderna finns i kronologisk ordning och genom ett tryck meddelas nästa avgång ,ankomst samt övrig information) är mycket viktigt för synskadade.

Hjärtstartare bör finnas åtminstone på de större stationerna och om möjligt ombord på fordonen.

Kungsbacka 2020-08-29

Christer Wilhelmsson

Ordförande

Järnvägsfrämjandet

PÅGATÅG NORDOST

27 augusti 2020

Hallandstrafiken/Region Halland

Remissvar — Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2020-2024

Pågatåg Nordost är en samverkan mellan 16 kommuner i Skåne, Blekinge, Kronoberg och Halland som arbetar för att utveckla den regional tågtrafiken.

Hallandstrafiken AB har tagit fram ett förslag till Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2020-2024.

Förslaget utgår från den regionala trafikförsörjningsplanen som antas vart fjärde år i samband med en ny mandatperiod.

Det långsiktiga målet är att kollektivtrafiken i Halland skall bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.

Det kortsiktiga målet är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt.

Av särskilt intresse för Pågatåg Nordost är följande objekt,

- utökad kapacitet på Halmstad C

- trafikstart på Markarydsbanan Hässleholm-Markaryd-Halmstad

Utbyggnaden av **Halmstad C** pågår. Halmstad kommer därmed att bli en starkare nod för tågtrafiken, både på Västkustbanan och för anslutande banor och stärker sin regionala betydelse.
Redan nu har förstärkningar av kapaciteten utförts på stationen som möjliggör ökad trafik på anslutande banor.

Markarydsbanan har sedan 2014 trafik med Pågatåg mellan Hässleholm och Markaryd i samverkan mellan region Skåne och region Kronoberg.
I Laholms kommun pågår ett intensivt arbete med planeringen av de två nya stationerna i Veinge och Knäred.

Göran Svärd telefon 070-261 71 11 epost info@pagatagnordost.se
projektledare

Trafikverket avslutade 2018 en Åtgärdsvalstudie för Markarydsbanan som visade på en stark resandeutveckling för timmestrafik Hässleholm-Halmstad och en mycket god samhällsekonomi för planerade investeringar i mötesspår mm.

Under 2019 beslutades en avsiktsförklaring mellan Region Halland, Laholms kommun och Trafikverket angående åtgärder för persontrafik på Markarydsbanan.
Arbetet för ett genomförandeavtal pågår.

I förslaget till Kollektivtrafikplan markeras Markarydsbanan som **ett starkt stråk** med möjlighet att kombinera dels lokal resor dels binda samman Södra Halland/Göteborg med Nordöstra Skåne/Blekinge vilket är mycket positivt.

Nödvändiga infrastruktursatsningar är nya stationer i Knäred och Veinge inklusive mötesspår i Knäred. Laholm har uttalat att man är beredd att finansiera stationsutbyggnaden.

I Kollektivtrafikplanen nämns även kontaktledningsbyte vilket är en normal reinvestering som löpande genomförs.

Förutsättningarna för en trafikstart i samverkan med region Skåne och region Kronoberg finns därmed framtagna.

Enligt tidigare gemensam målbild planerades en trafikstart i december 2023.
I förslaget till Kollektivtrafikplan saknas tyvärr denna tidplan.

Lena Wallentheim	Göran Svärd
Ordförande Pågatåg Nordost	projektledare