

Samrådsredogörelse Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Halland 2021-2025

Resandet med kollektivtrafiken i Halland har pekat uppåt under en längre tid. Jämfört 2019 med 2010 har resandet ökat med nästan 37 procent. Under 2019 genomfördes 20 miljoner resor med tåg och buss i Halland, vilket innebär en resandeökning på drygt 2 procent jämfört 2018. Sett i det längre perspektivet är det framförallt tågtrafiken på Väst kustbanan samt stadsbusstrafiken som bidragit till den positiva resandeutvecklingen. Den positiva utvecklingen tyder på att programmets principer historiskt sett har skapat förutsättningar för en kraftig utveckling av ett hållbart resande i Halland. Kollektivtrafik är ett viktigt verktyg för samhällsutvecklingen.

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 2021-2025 och med utblick mot 2040-2050.

Programmet ska anses vara en revidering av nuvarande program vilket innebär att justeringar och uppdateringar har gjorts. 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 grundas i riktningen om att minska klimatpåverkan genom att fler väljer att resa med kollektivtrafiken. *Marknadsandelen ska vara minst 30% år 2030.* (av motoriserade fordon).

Förslag till trafikförsörjningsprogram för Halland 2021-2025 har skickats till berörda intressenter. Kommunerna, grannregioner och myndigheter med fler har fått möjlighet att lämna synpunkter. Förslag till trafikförsörjningsprogram samt underlag har även funnits på Region Hallands webbsida. Utöver remissinstanserna har ytterligare 6 intressenter lämnat synpunkter. Remissperioden pågick mellan 7 april till 7 september. Några remissinstanser begärde anstånd. Därefter har de 26 remissvaren sammanställts och en samrådsredogörelse har tagits fram. Detta dokument är en redogörelse över samrådsprocessen och visar hur myndigheten har tillvaratagit de inkomna remissvaren.

Region Halland vill tacka för samtliga inkomna synpunkter.

Utöver allmänna synpunkter önskades 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

Läsanvisning:

-Åtgärd Ja/Nej innebär om synpunkten kommer att åtgärdas inom programskrivningen. Vissa synpunkter kan således åtgärdas men omhändertas istället utanför programskrivningen till exempel som en del i genomförandet av programmet eller i övrigt arbete med kollektivtrafiken.

-Bilagan innehåller alla inkomna remissvar.

Innehållsförteckning

Samrådsredogörelse Trafikförsörjningsprogram 2021-2025

Sändlista remissinstanser inkl. inkomna yttranden övriga	4
Redogörelse över inkomna yttranden remissinstanser samt hur myndigheten har tillvaratagit dessa.....	6
Redogörelse över inkomna yttranden ej remissinstanser.....	68
Redogörelse frågeställning.....	92
Bilaga yttranden	

1. Sändlista remissinstanser Regionalt Trafikförsörjningsprogram 2021-2025 för Halland inklusive inkomna yttranden övriga intressenter.

Sändlista remissinstanser Trafikförsörjningsprogram för Halland 2021-2025	Inkommit yttrande	Avstår yttrande	Svar ej anhållits
Falkenbergs kommun	x		
Halmstad kommun	x		
Hylte kommun	x		
Kungsbacka kommun	x		
Laholms kommun	x		
Varbergs kommun	x		
Länsstyrelsen i Halland	x		x
Trafikverket Region Väst			
Trafikverket Region Syd	x		
Region Blekinge	x		
Region Jönköpings län	x		
Region Kronoberg	x		
Region Kalmar län		x	
Region Skåne	x		
Västra Götalandsregionen	x		
Göteborgsregionens kommunalförbund	x		x
Sjuhärads kommunalförbund			
Hallandsbildningsförbund	x		x
Halmstad cityairport			x
Halmstad studentkår			
Högskolan i Halmstad	x		
Företagarna i Halland			x
Västsvenska industri- och handelskammaren			x
Sydsvenska industri- och handelskammaren			x
SKR		x	x
Svenskt näringsliv			
PRO Halland			x
SPF Halland			x
DHR Halland			x
SRF Halland	x		
Regionala funktionshinderrådet	x		
Bussbranschföreningen Väst			x

Branschföreningen tågoperatörerna			x
Naturskyddsföreningen Halland	x		
Resenärsforum	x		
Samtrafiken i Sverige AB			x
Svensk kollektivtrafik			x
Sveriges Bussföretag			x
Svenska Taxiförbundet			x
Inkomna yttranden ej remissinstanser			
<p>Båstads kommun Gislaveds kommun</p> <p>Hela Sverige ska leva Lokalt Ledd Utveckling</p> <p>Föreningen svenska järnvägsfrämjandet Pågatåg Nordost</p>			

2. Redogörelse över de inkomna yttrandena på remissen, samt hur myndigheten har tillvaratagit dessa.

1.Falkenbergs kommun

1. Övergripande anser Falkenbergs kommun att dokumentet är väl genomarbetat och ger en god beskrivning av kollektivtrafiksystemet.(..) Texten är omfattande och för att underlätta förståelsen för innehållet så skulle flera illustrationen öka tillgängligheten till dokument. Dokumentet kan utveckla en tydligare struktur för att bättre lyfta programmets långsiktiga strategiska del samt tydliggör kopplingen mellan trafikförsörjningens två olika perspektiv.

Region Hallands kommentar:

Den slutgiltiga versionen kommer att layoutas med målet att dokumentet blir tydligt och läsvänligt.

Åtgärd: Ja

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland arbetar just nu med framtagandet av en ny Regional utvecklingsstrategi samt Tillväxtstrategi. Trafikförsörjningsprogrammet styrs av målsättningen i de styrande dokumenten samt utgår från resbehoven i Halland.

Åtgärd: Nej

3. Saknar frågeställning om hur Region Halland förhåller sig till den snabba teknikutvecklingen inom transportsektorn och hur nya innovativa tekniklösningar kan öka tillgängligheten 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland pekar på vikten av att arbeta i samverkan kring innovativa lösningar och det gäller i arbetet med all regional kollektivtrafik. Resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade

trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjuttrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor. Vidare kan utveckling av bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. I förlängning kan detta göra att fler på landsbygden har möjlighet att kombinera olika trafikslag och därtill väljer kollektivtrafiken som sitt första val.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Fokus för programmet är den regionala kollektivtrafiken kopplat till arbets-och studiependling. Det finns ett differentierat utbud i befintlig trafik utifrån säsongvariationerna som finns. Resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Som en del av genomförandet av programmet, kopplat till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, föreslås det att göra en utredning i samverkan med kommunerna kring Hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång) kopplat till besöksnäringen i Halland. Synpunkten beaktas således utanför programskrivningen.

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Stråkbilden i programmet pekar ut riktningen för kollektivtrafiken utifrån identifierat resbehov i länet vilket kollektivtrafiklagen har som inriktning för framtagandet av ett Trafikförsörjningsprogram. Det långsiktiga målet att kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling tydliggör hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort. Kollektivtrafiken i sig är inte ett mål utan ett verktyg som uppfyller ambitionerna i Agenda 2030.

Åtgärd: Nej

6. 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 pendlingsstråk. 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.

Region Hallands kommentar:

Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för ett utökat arbets- och studiependling. Hallandstrafikens tidigare bedömning, att resandeunderlaget i relationen mellan Falkenberg och Hylte kommun är för litet kvarstår. Bedömningen bygger på principer om kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer.

Åtgärd: Nej

8. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland hänvisar i kap.7 till att arbete kring kombinerad mobilitet bör göras i samverkan med övriga intressenter som till exempel kommunerna eftersom rådighet och ansvarsfördelning inom området ser olika ut. Arbete med att forma en process kring samverkan inom kombinerad mobilitet (kollektivtrafik, bil, cykel, gång) med utgångspunkt inom den Regionala cykelplanen och Trafikförsörjningsprogrammets genomförande pågår.

Åtgärd: Nej

2. Halmstad kommun

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Den övergripande målsättningen i Trafikförsörjningsprogrammet är att kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling för Halland som helhet. Resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjuttrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor. Vidare kan utveckling av bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. I förlängning kan detta göra att fler på landsbygden har möjlighet att kombinera olika trafikslag och därtill väljer kollektivtrafiken som sitt första val.

Åtgärd: Nej

3. 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. (...)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?

Region Hallands kommentar:

Fokus för programmet är den regionala kollektivtrafiken kopplat till arbets-och studiependling. Det finns ett differentierat utbud i befintlig trafik utifrån säsongsvariationerna som finns. Resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Som en del av genomförandet av programmet, kopplat till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, föreslås det att göra en utredning i samverkan med kommunerna kring Hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång) kopplat till besöksnäringen i Halland. Synpunkten beaktas således utanför programskrivningen.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland anser det mycket positivt att Halmstad kommuns viljeriktning gällande stadsbussarnas utveckling kommer att finnas med i transportplanen och ser fram emot fortsatt dialog kring framkomlighetsåtgärder i staden.

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av

nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för ett utökat arbets- och studiependling. Region Halland följer utvecklingen och kan eventuellt i framtiden tänkas peka ut relationen Halmstad-Simlångsdalen som ett stråk. Ett eventuellt utpekande av stråk bygger på satsningar i form av bostadsbyggnad och näringslivetableringar.

Åtgärd: Nej

6. Regionbuss. 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 finnas möjligheter att förfinas ytterligare.

Region Hallands kommentar:

I kapitel 7 i Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs de utgångspunkter som finns kopplat till samplanering mellan Region Halland och olika aktörer inom området kollektivtrafik. Region Halland anser att de upparbetade nätverk och dialog för samverkan som finns mellan regionen, Hallandstrafiken, kommunerna, trafikverket och grannregionerna fungerar som utgångspunkt för en agil process där initiativ till samplanering kan ta form och utvecklas. Den årliga dialogen mellan Hallandstrafiken och kommunen kring kollektivtrafikplanen är ett tydligt exempel där diskussion kring BRT-system kan omhändertas.

Åtgärd: Nej

7. Utvecklingsprincipen Lågfrekvent resande.(...)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.

Region Hallands kommentar:

Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

Åtgärd: Nej

8. 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?

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

9. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland ser fram emot fortsatt dialog kring kommunens planer. En skrivning kring kommunens utvecklingsplaner läggs till i programmet.

Åtgärd: Ja

10. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland ser fram emot fortsatt diskussion kring kommunens planer. En skrivning kring kommunens utvecklingsplaner läggs till i programmet.

Åtgärd: Ja

11. Vad gäller nya stationsetableringar så är det stora investeringar som kräver lång planeringshorisont. Kommunen instämmer helt med att nyttan med en etablering måste 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.

Region Hallands kommentar:

För att bedöma behovet av en ny station har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna kommer att användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte, oberoende vilken järnväg det gäller. Kriterierna kan också tillämpas vid en analys av att ta bort en befintlig station. Först om samtliga kriterier uppfylls ska Region Halland och

Hallandstrafiken tillsammans med berörd kommun arbeta vidare med etableringen av en eventuell ny station.

Åtgärd: Nej

12. 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 Väst kustbanan ska trafikeras på ett sådant sätt som möter upp detta. Från år 2026 föreslås Väst kustbanan trafikeras av två genomgående Öresundståg samt även ett tåg av lokaltågskarakter, 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.

Region Hallands kommentar:

Kollektivtrafikmyndigheterna och utförarorganisationerna i Halland och Skåne har dialog kring den gränsöverskridande trafiken.

Åtgärd: Nej

13. Gemensam skrivelse Laholms kommun, Halmstads kommun och Båstads Kommun: 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

14. Markarydsbanan. 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?

Region Hallands kommentar:

Region Hallands ambition är fortsatt att trafikering ska ske så snart som möjligt med förutsättning att timmestrafik kan starta och att stationerna i Laholms kommun står klara.
Åtgärd: Nej

15. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

16. Gemensam skrivelse gällande HNJ-banan från Hylte, Gislaved, Halmstad och Värnamo kommuner. För fullversion av skrivelsen se bilaga. (...) 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.

Region Hallands kommentar:

HNJ-projektet avslutas i december 2020. Därefter kommer regionen tillsammans med berörda intressenter att diskutera stråket Halmstad-Hyltebruk samt HNJ-banans sträckning utifrån ett utvecklingsperspektiv.

Åtgärd: Nej

17. 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 Anbarö 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.

Region Hallands kommentar:

Målen har förankrats genom samverkansavtal och dialog. Region Halland noterar ambitionen med att även tillföra ett miljö- och klimatmål. Region Halland delar Halmstad kommuns uppfattning om att delar inom uppföljning och indikationer kan förtydligas och avser revidera delar i detta stycke.

Åtgärd: Ja.

18. 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.

Region Hallands kommentar:

I kapitel 7 i Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs de utgångspunkter som finns kopplat till samplanering mellan Region Halland och olika aktörer inom området kollektivtrafik. Eftersom rådighet och ansvarsfördelning ser olika ut beroende på sakfråga är det ett komplext område att beskriva en helt igenom tydlig samplaneringsprocess. Region Halland anser att de upparbetade nätverk och dialog för samverkan som finns mellan regionen, Hallandstrafiken, kommunerna, trafikverket och grannregionerna fungerar som utgångspunkt för en agil process där initiativ till samplanering kan ta form och utvecklas.

Åtgärd: Nej

3. Hylte kommun

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas

Åtgärd: Ja

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Tillväxtstrategin är under revidering. I det arbetet kommer det att ses över vad som ska mätas i uppföljningen av Tillväxtstrategin. Satsningar på en regionförstoring mot Jönköpings län har genomförts genom HNJ-projektet som är under utvärdering.
Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Hallandstrafikens tidigare bedömning att resandeunderlaget i relationen mellan Falkenberg och Hylte kommun är för litet kvarstår, bedömningen bygger på principer om kostnadstäckning enligt Trafikförsörjningsprogrammets riktlinjer.

Åtgärd: Nej

6. Se.2.16. Gemensam skrivelse gällande HNJ-banan från Hylte, Gislaved, Halmstad och Värnamo kommuner.

7. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland har på uppdrag från politiken och som en del i arbetet med HNJ-projektets avslut, påbörjat planeringen av en process för en stråkutredning för Halmstad-Hyltebruk. Dialoger med kommunerna och andra viktiga intressenter kring planeringsförutsättningar, utvecklingsplaner samt behov och åtgärder kommer att ske inom kort.

Åtgärd: Nej

8. 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 resandalternativ. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland har på uppdrag från politiken och som en del i arbetet med HNJ-projektets avslut, påbörjat planeringen av en process för en stråkutredning för Halmstad-Hyltebruk. Dialoger med kommunerna och andra viktiga intressenter kring planeringsförutsättningar, utvecklingsplaner samt behov och åtgärder kommer att ske inom kort.

Åtgärd: Nej

9. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten kommer att omhändertas inom processen för Stråkutredningen för Halmstad-Hyltebruk. (Se svar 3.8, 3.9)

Åtgärd: Nej

4. Kungsbacka kommun

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i vikten av gemensamma prioriteringar för gränslös regionöverskridande trafik.

Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

3. 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

görs 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 bli förbättra kapaciteten på Väst kustbanan. Väst kustbanan 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 Väst länken som är en viktig pusselbit 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

5. Laholms kommun

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

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

2. Idag är det svårt för en kommun att påvisa behovet av kollektivtrafik då Hallandstrafiken räknar på den resandestatistik 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.

Region Hallands kommentar:

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor. Vidare kan utveckling av bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. I förlängning kan detta göra att fler på landsbygden har möjlighet att kombinera olika trafikslag och därtill väljer kollektivtrafiken som sitt första val.

Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Hallandstrafiken har under 2020 arbetat med en Närtrafikutredning som kommer att bli klar under hösten.

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Halland kommentar:

Kollektivtrafiksystemet i Halland är uppbyggt kring tågtrafiken på Västkustbanan. Denna tågtrafik tillgodoser behovet av arbets- och studieresor mellan kommunhuvudorterna i Halland. Att tågtrafiken på Västkustbanan tillgodoser resbehov mellan kommunhuvudorterna innebär att den parallella busstrafiken mellan kommunhuvudorterna har som huvuduppgift att tillgodose resbehov från de mindre tätorterna utanför städerna in till just kommunhuvudorten.

Åtgärd: Nej

6. 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*.

Region Hallands kommentar:

Region Halland är medvetna om gränsproblematiken vid länsgräns södra Halland och Skåne. Arbete med att se över befintlig zonstruktur pågår.

Åtgärd: Nej

7. 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.

Region Hallands kommentar:

Busstrafiken i stråket behöver anpassas efter de nya förutsättningarna som finns i stråket när tåg med timmestrafik trafikerar Markarydsbanan. Region Hallands ambition är fortsatt att trafikering ska ske så snart som möjligt med förutsättning att timmestrafik kan starta

och att stationerna i Laholms kommun står klara. Region Halland ser fram emot Laholm kommuns fortsatta ortsutvecklingsarbete i Veinge och Knäred.

Åtgärd: Nej

8. Gemensam skrivelse Laholms kommun, Halmstads kommun och Båstads kommun. Se svar 2.13

9. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras. Stråket bedöms ha potential då det planeras för utbyggnad av ett större antal bostäder i Mellbystrand och Skummeslövstrand. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidra till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Västkustbanan. Idag används busstrafiken främst av gymnasieelever, men det finns en potential att få fler att använda kollektivtrafiken.

Åtgärd: Nej

10. I kapitel 3 i trafikförsörjningsprogrammet under *Inriktning för en social hållbarhet*, 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.

Region Hallands kommentar:

Ett resonemang kring social hållbarhet kopplat till jämlikhet förs i programmet och kommer att genomsyra programmets genomförande. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från den Regionala utvecklingsstrategi och Tillväxtstrategi för Halland vilka är under revidering 2020-2021. Därefter väntas social hållbarhet tydliggöras i de underordnande planerna och programmen.

Åtgärd: Nej

11. 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 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i betydelsen av marknads-och informationsinsatser.

Åtgärd: Nej

12. Särskild kollektivtrafik. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland noterar synpunkten.

Åtgärd: Nej

13. Särskild kollektivtrafik: 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.

Region Hallands kommentar:

Målen har förankrats genom samverkansavtal och dialog. Region Halland noterar synpunkterna och anser att delar inom uppföljning och indikationer kan förtydligas och avser revidera delar i detta stycke.

Åtgärd: Ja

14. 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 götalandregionen 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.

Region Hallands kommentar:

För att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken behöver arbetet med att utveckla kollektivtrafiken ske i samverkande former. Tillsammans behöver vi skapa förutsättningar

för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken genom att arbeta för enkelhet och attraktivitet. Det innebär tydliga och enkla resevillkor och ett gemensamt biljettsystem med våra grannlän. Detta är en förutsättning för en attraktiv kollektivtrafik. Det är viktigt för att bygga vidare på en attraktiv kollektivtrafik där många aktörer är involverade.

Åtgärd: Nej

15. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas. Region Halland hänvisar i kap.7 till att arbete kring kombinerad mobilitet bör göras i samverkan med övriga intressenter som till exempel kommunerna eftersom rådighet och ansvarsfördelning inom området ser olika ut. Arbete med att forma en process kring samverkan inom kombinerad mobilitet (kollektivtrafik, bil, cykel, gång) med utgångspunkt inom den Regionala cykelplanen och Trafikförsörjningsprogrammets genomförande pågår. Region Halland vill uppmärksamma Laholm kommuns arbete med cykelgarage vid tågstationen.

Åtgärd: Nej

16. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas och förtydliganden kring komplexiteten kopplat till huvudmanskapsfrågan görs.

Åtgärd: Ja

17. 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.

Region Hallands kommentar:

Coronapandemin har ställt många frågor på sin spets inom många områden i samhället. Bland annat har vi sett en stor påverkan på resandet inom kollektivtrafiken. Det är dock ingen som idag kan veta hur coronapandemin kommer att påverka samhället på lång sikt.

Åtgärd: Nej

6. Varbergs kommun

1. 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. 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.

Region Hallands kommentar:

En ökad marknadsandel och höjd ambition för kollektivtrafiken innebär, utöver ett utvecklat kollektivtrafikutbud, en ökad samverkan och samplanering. Kollektivtrafik är ett av flera verktyg för samhällsutveckling och för att få fler att resa med kollektivtrafiken krävs samverkande insatser mellan bebyggelse-infrastruktur- och kollektivtrafikplanering. Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i vikten av att samverka och samplanera. Dialog mellan kommunen och Hallandstrafiken kring det operativa arbetet med kollektivtrafik sker i framtagandet av Kollektivtrafikplanen.

Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

För att kollektivtrafiken ska bli mer attraktiv är det nödvändigt att restiderna blir kortare. En viktig trafikutvecklingsprincip är därför att prioritera snabba restider i de utpekade kollektivtrafikstråken i syfte att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft mot bilen. Det är också av vikt att utforma tidtabellerna utifrån taktfasta intervaller med avgångar på samma minuttal varje timme, vilket skapar enkelhet och tydlighet för resenärerna. Skrivningen kring befolkningsutvecklingen i stråket Varberg-Ullared tas bort.

Åtgärd: Ja skrivningen justeras.

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Tillmatning till Västkustbanan i stråket Varberg-Ullared är god trots att Gekås i Ullared har en högre prioritet i stråket. I övrigt noteras synpunkten.

Åtgärd: Nej

6. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

7. 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.

Region Hallands kommentar:

Begreppet glesbygd tas bort i Trafikförsörjningsprogrammet. Resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer på landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjuttrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor. Vidare kan utveckling av bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. I förlängning kan detta göra att fler på landsbygden har möjlighet att kombinera olika trafikslag och därtill väljer kollektivtrafiken som sitt första val.

Åtgärd: Ja

8. Varbergs kommun efterlyser större inslag av utveckling, innovation och försöksverksamhet inom kollektivtrafiken i Halland. Vi måste våga pröva nya sätt att 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.

Region Hallands kommentar:

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut inriktningen för den regionala kollektivtrafiken. Projekt kring utveckling och innovation kan ses som en del av ett genomförande av programmet och bör diskuteras i de upparbetade nätverk som regionen, kommunen och Hallandstrafiken har gemensamt.

Åtgärd: Nej

9. 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.

Region Hallands kommentar:

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av kollektivtrafikplanprocessen. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjuttrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor. Vidare kan utveckling av bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka orternas attraktivitet. I förlängning kan detta göra att fler på landsbygden har möjlighet att kombinera olika trafikslag och därtill väljer kollektivtrafiken som sitt första val.

Åtgärd: Nej

10. 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.

Region Hallands kommentar:

Coronapandemin har ställt många frågor på sin spets inom många områden i samhället. Bland annat har vi sett en stor påverkan på resandet inom kollektivtrafiken. Det är dock

ingen som idag kan veta hur coronapandemin kommer att påverka samhället på lång sikt. Hallandstrafiken för kontinuerliga dialoger kring resandeutvecklingen inom Kollektivtrafikplanprocessen.

Åtgärd: Nej

11. 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.

Region Hallands kommentar:

Fokus för programmet är den regionala kollektivtrafiken kopplat till arbets-och studiependling. Som en del av genomförandet av programmet, kopplat till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, föreslås det att göra en utredning i samverkan med kommunerna kring Hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång) kopplat till besöksnäringen i Halland. Synpunkten beaktas således utanför programskrivningen.

Åtgärd. Nej

12. 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 Väst kustbanan 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland vill hänvisa till att Stationskriterierna avser samtliga järnvägar se kap.6.

Åtgärd: Nej

13. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

14. 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.

Region Hallands kommentar:

Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer.

Åtgärd: Nej

15. 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.

Region Hallands kommentar:

Trafikförsörjningsprogrammet utgår från RUS och Tillväxtstrategin i vilka målsättningen är att skapa regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm. Skrivning om hur HH-förbindelsen kan påverka Västkustbanan kommer att läggas till.

Åtgärd: Ja

16. 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.

Region Hallands kommentar:

Hela-resan perspektivet kopplat till samplanering hanteras i kapitel 7 i Trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärd: Nej

17. 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 kommun 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 tillsätta resurser till detta i den regionala infrastrukturplanen.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

18. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

19. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland arbetar för att kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.

Åtgärd: Nej

20. Särskild kollektivtrafik. Det framgår av Trafikförsörjningsprogrammet att skolskjuttrafiken, 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.

Region Hallands kommentar:

Även om målbilden är en god kostnadseffektivitet så äger Varbergs kommun som huvudman för skolskjutsen mandatet att besluta om både regelverk och servicenivåer inom skolskjutsen och kan på så sätt påverka förhållandet mellan kostnad och t.ex. res- och väntetider. I övrigt noterar Region Halland synpunkten.

Åtgärd: Nej

21. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

21. 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.

Region Hallands kommentar:

RUS och Tillväxtstrategin är under revidering 2020-2021 vilket innebär att målen inte är uppdaterade i Trafikförsörjningsprogrammet. Det kommer att ske vid nästa revidering. Trafikförsörjningsprogrammets slutversion kommer att uppdateras med åren 2021-2025.
Åtgärd: Ja

5. Länsstyrelsen i Halland

1. 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 bilnehav 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

2. Trafikförsörjningsprogrammet har ett starkt fokus på Väst kustbanan och dess effekter på länets huvudorter utmed kusten, samt vidare förbindelser i nordsydliga 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.”*

Region Hallands kommentar:

Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. Principen innebär att

stråk och tider med stort resande prioriteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar till riktlinjerna för lågfrekvent resande.

Åtgärd: Nej

3. 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 landsbygdspolitik 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 trafik kostnaderna nås.

Region Hallands kommentar:

Stråken trafikerar hela den halländska geografin. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen. Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Strategin har en tydlig koppling till det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland, genom att bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen vilket kopplar an till riktlinjerna för lågfrekvent resande. Vid en eventuell indragning av trafik görs en konsekvensbeskrivning där särskilt resande till och från studier beaktas.

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Trafikförsörjningsprogrammet innefattar kollektivtrafik för alla.

Åtgärd: Nej

6. 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.

Region Hallands kommentar:

Fokus för programmet är den regionala kollektivtrafiken kopplat till arbets-och studiependling. Det finns ett differentierat utbud i befintlig trafik utifrån säsongsvariationerna som finns. Resbehovet ska styra utvecklingen och den ska ses som ett allmänt förhållningssätt i utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Som en del av genomförandet av programmet, kopplat till ökad marknadsandel för kollektivtrafiken, föreslås det att göra en utredning i samverkan med kommunerna kring Hållbart resande (kollektivtrafik, cykel, gång) kopplat till besöksnäringen i Halland. Synpunkten beaktas således utanför programskrivningen.

Åtgärd: Nej

7. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland är medvetna om att målet är ambitiöst och att det kommer att krävas investeringar i ökat trafikutbud. Målet om 30% år 2030 kan också kopplas till vikten av samplanering med berörda intressenter och ska ses som ett mål som vi tillsammans ska arbeta för inom områdena för bebyggelse-infrastruktur-samt kollektivtrafikplanering.
Åtgärd: Nej

8. Länsstyrelsen saknar en indikator som visar hur stor del av invånarna som bor i kollektivtrafikhöga lägen. Denna statistik finns tillgänglig på:

https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__MI__MI1303/Be fKollnaraN/

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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras. Som en del i arbetet med framtagandet av

Trafikförsörjningsprogrammet har planeringsförutsättningar tagits fram. Många av dessa går att finna i *Kollektivtrafikens en del av den regionala utveckling-en story map om kollektivtrafikens förutsättningar*: <https://storymaps.arcgis.com/stories/9a45e0a9a5ee438e8bf077dac023fa49>

Åtgärd: Nej

9. Länsstyrelsen anser att det saknas viktiga aspekter i resonemanget om HNJbanan. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland har på uppdrag från politiken och som en del i arbetet med HNJ-projektets avslut, påbörjat planeringen av en process för en stråkutredning för Halmstad-Hyltebruk. Dialoger med kommunerna och andra viktiga intressenter kring planeringsförutsättningar, utvecklingsplaner samt behov och åtgärder kommer att ske inom kort.

Åtgärd: Nej

8. Region Blekinge

1. 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 än då 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

3. 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 högkostnadstäckning ska prioriteras. Kollektivtrafiken har ett stort ansvar för samhällets utveckling och ska inte ses som en isolerad enhet.

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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland tackar för synpunkterna och ser fram emot fortsatt gott samarbete.

Åtgärd: Nej

4. Se 3. svar på frågeställningar

9. Region Jönköping

1. 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. 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 tillväxtmotorerna 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 Hallands kommentar:

Vårt gemensamma projekt på HNJ-banan pågår fram till december 2020 och utvärdering av projektet kommer att ske. Utvärderingen kommer att ge ett underlag för framtida, gemensamma beslut.

Åtgärd: Nej

10. Region Kronoberg

1. 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 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.

Region Hallands kommentar:

Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för ett utökat arbets- och studiependling. Region Halland följer utvecklingen och kan eventuellt i framtiden tänkas peka ut relationen Halmstad-Simlångsdalen som ett stråk. Ett eventuellt utpekande av stråk bygger på satsningar i form av bostadsbyggande och näringslivsetableringar.
Åtgärd: Nej

2. 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 Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.
Åtgärd: Nej

3. 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 Hallands kommentar:

Under kapitel 4-Utveckling av den allmänna kollektivtrafiken beskrivs strategi för hur busstrafiken ska utvecklas. Att tågtrafiken har ett eget kapitel är kopplat till den långsiktiga infrastrukturplaneringen som krävs för att möjliggöra för trafikeringen på järnvägen.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

11. Region Skåne

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

2. 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 trafikerings- 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland är medveten om att Region Skåne har en annan syn på trafikeringen med Pågatåg till Halmstad och vill poängtera vikten av att upprätthålla Pågatågstrafik på hela sträckan. Detta har Region Halland tydliggjort i sitt remissvar till Region Skånes Tågstrategi. Där ställer sig Region Halland frågande till att, mot bakgrund av Region Skånes beskrivning av målresande år 2040 med 27 000 resor jämfört år 2019 med 6500 resor, att ett av Pågatågen ska tas bort år 2035 på sträckan Båstad-Halmstad. Vidare beskriver Region Halland i sitt yttrande på Region Skånes tågstrategi vikten av att en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skapar goda förutsättningar mot en större och integrerad arbetsmarknad vilket ger positiva effekter på hela Västkuststråket, därför bör det fortsatt vara viktigt med koppling upp mot Halland.

Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

4. Se 3.3 Svar frågeställningar

12. Västra Götalandsregionen

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras. Särskilt glädjande att Västra Götalandsregionen beaktar samverkan kring zonstruktur med tillhörande biljetter. Region Halland vill understryka värdet i att fortsätta arbeta för ett sömlöst resande i bred samverkan.

Åtgärd: Nej

13. Göteborgsregionens kommunalförbund

1. 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 trafikeringstrategin 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

2. 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 invånarens 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i synpunkterna. Samverkan för att arbeta för gränslös regionöverskridande trafik genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur är av största vikt för Halland.

Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland har tagit fram ett underlag med planeringsförutsättningar kopplade till kollektivtrafiken. *Kollektivtrafikens en del av den regionala utveckling-en story map om kollektivtrafikens förutsättningar.*

<https://storymaps.arcgis.com/stories/9a45e0a9a5ee438e8bf077dac023fa49>

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

6. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

14. Hallandsbildningsförbund

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Coronapandemin har ställt många frågor på sin spets inom många områden i samhället. Det är en kris som Region Halland och många organisationer kommer att få ta lärdom av inför framtida utmaningar.

Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i glesbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

6. 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.

Region Hallands kommentar:

Hur arbetet med kollektivtrafiken fungerar ser olika ut i alla län och det är många gånger komplext. I Halland finns kollektivtrafikmyndigheten under verksamheten på regional utveckling och Hallandstrafiken är ett bolag ägt av Region Halland som utför det operativa arbetet med kollektivtrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten som är ansvarig för den regionala kollektivtrafiken i Halland pekar ut den strategiska inriktningen för kollektivtrafiken kopplat till övriga regionala utvecklingsuppdrag. Därav anses det viktigt att skillnaden mellan de olika ansvarsområdena görs.

Åtgärd: Nej

15. Högskolan i Halmstad

1. Ett tydligt hållbarhetsperspektiv, som även är förankrat i ett regionalt utvecklingsperspektiv, genomsyrar förslaget till trafikförsörjningsplan. Högskolan vill lämna följande synpunkter. 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 profilmråden – 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 profilmråde – 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 Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i vikten av att utveckla kollektivtrafiken genom samverkan mellan samhälle, näringsliv och akademi och ser fram emot fortsatt dialog inom området hållbart resande.

Åtgärd: Nej

2. Se 3.4 Frågeställning. Region Halland har bett om synpunkter på några specifika områden som berörs nedan. Synpunkterna är sammanställda av tre forskare vid högskolan.

16. SRF

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas

Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas

Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas

Åtgärd: Nej

4. 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

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

6. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

7. 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.

Region Hallands kommentar:

Merparten av synpunkterna berör servicenivåer inom färdtjänsten och till viss del sjukresor. Färdtjänsten styrs genom de riktlinjer som beslutats i uppdraget från de Halländska kommunerna till Region Halland gällande och sjukresor genom ägarstyrning av Region Halland direkt till Hallandstrafiken. SRF synpunkter beaktas och tas med i framtida dialoger.

Åtgärd: Nej

17. Regionala funktionshinderrådet

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

4. 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 Trafikförsörjningsprogrammet delges det Regionala funktionshinderrådet. Tyvärr kan gruppen konstatera att vid den senaste upphandlingen inom kollektivtrafik, 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. 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?

Region Hallands kommentar:

Region Halland delar uppfattningen om att samverkan är en viktig faktor. Inför den stora upphandlingen av busstrafiken skedde remisshantering i olika grupperingar dock inte det regionala funktionshindersrådet. Översyn av vilka organisationer som ska vara remissinstanser vid olika typer av trafikupphandlingar är påbörjad. Region Halland delar ambitionen om att regelverk och taxor inom färdtjänsten bör vara likalydande dock beslutas detta inte av Region Halland utan genom de riktlinjer som uppdraget utförs. Åtgärd beaktas utanför programskrivningen.

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

6. 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

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

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

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Nej

8. 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.

Region Hallands kommentar:

Den särskilda kollektivtrafiken avsnitt har i denna revidering utvecklats och ambitionen är att till kommande program utveckla detta än mer med fler förbättringsförslag.

Synpunkterna beaktas.

Åtgärd: Nej

9. 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.

Region Hallands kommentar:

Merparten av synpunkterna berör servicenivåer inom färdtjänsten och till viss del sjukresor. Färdtjänsten styrs genom de riktlinjer som beslutats i uppdraget från de Halländska kommunerna till Region Halland gällande och sjukresor genom ägarstyrning av Region Halland direkt till Hallandstrafiken. Synpunkter beaktas och tas med i framtida dialoger.

Åtgärd: Nej

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

Region Hallands kommentar:

Tågtrafiken är i stort tillgänglig för bl.a. rullstolsresenärer. Vissa begränsningar finns för vissa typer av rullstolar. Region Halland delar ambitionen om att en god tillgänglighet ska finnas inom tågtrafiken.

Åtgärd: Nej

18. Trafikverket

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Stationskriterierna gäller för samtliga järnvägar.
Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland ser utpekade åtgärder som nödvändiga åtgärder för att trafikera Halland utifrån det växande behov som finns. Därav är det av största vikt att dessa utpekade infrastrukturinvesteringar genomförs inom tidsramen utpekad i programmet.
Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

19. Naturskyddsföreningen Kungsbacka

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 kostnads mål 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?

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas. Kollektivtrafiken bidrar på ett tydligt sätt till den ekologiskt hållbara utvecklingen. Trafikförsörjningsprogrammets roll är att beskriva hur kollektivtrafiken bidrar till samtliga tre hållbarhetsperspektiv.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

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?

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras. Det finns idag möjlighet att ta med sig cykel på Öresundståg i mån av plats.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

Med start i juni 2020 kör elbussar i Laholm, Halmstad, Falkenberg, Varberg och Kungsbacka. Minst 30 procent av kilometerproduktionen i tätorterna ska utföras med elektrifierade fordon.

Åtgärd: Nej

20. Resenärsforum

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 Hallands kommentar:

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

2. 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 infrastrukturen 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

3. 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 färd sättet. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i vikten av att kollektivtrafikplanering bör vara med tidigt i övrig samhällsplanering.

Åtgärd: Nej

4. 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 resenärsgupper, 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 utskrivnen tidtabell, borde vara en service som myndigheten skulle kunna tillhandahålla.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i vikten av tydlig information till resenärerna.

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Som kollektivtrafikmyndighet är det enligt kollektivtrafiklagen en viktig aspekt att möjliggöra för kommersiella aktörer att starta trafik i regionen.

Åtgärd: Nej

6. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i vikten av sömlös kollektivtrafiken över gränserna vilket inbegriper gemensamt biljettsystem.

Åtgärd: Nej

3. Redogörelse inkomna synpunkter ej remissinstans

1. Båstad kommun

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland ser att utveckling av den länsöverskridande kollektivtrafiken kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Syftet med samarbetet är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närhet till högre studier och en ökad tillväxt.

Åtgärd: Nej

2. *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 halvtimmetrafik 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras. Stråket bedöms ha potential då det planeras för utbyggnad av ett större antal bostäder i Mellbystrand och Skummeslövstrand. Båstad station bidrar till ökad attraktivitet för området vilket kan bidra till inflyttning och utökat utbyte med Båstad och kommuner söderut på Väst kustbanan. Idag används busstrafiken främst av gymnasieelever, men det finns en potential att få fler att använda kollektivtrafiken.

Åtgärd: Nej

3. Markarydsbanan

Båstads kommun ser positivt på att Region Halland lyfter persontågstrafik längs Markaryds banan som ett trafikeringsbehov framöver. Trafikering på Markaryds banan 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

2. Gislaveds kommun

1. Gemensam skrivelse gällande HNJ-banan från Hylte, Gislaved, Halmstad och Värnamo kommuner. För fullversion av skrivelsen se bilaga. (...) 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. Region Halland prioriterar tydligt kuststråket och trafikförsörjningen av orter söder och norrut längs med kusten.

Region Hallands kommentar:

HNJ-projektet avslutas i december 2020. Därefter kommer regionen tillsammans med berörda intressenter att diskutera stråket Halmstad-Hyltebruk samt HNJ-banans sträckning utifrån ett utvecklingsperspektiv. Region Jönköpings län har varit del av HNJ-projektet och ska vara med som en part i utvärderingen och framtida diskussion.

Åtgärd: Nej

2. Gods på HNJ-banan

Som tillägg till den gemensamma skrivningen om HNJ-banan vill Gislaveds kommun speciellt lyfta banans betydelse för transporter av gods. I dagsläget transporteras bland annat containrar från Göteborgs hamn till Vaggeryd, via Värnamo, returpapper från Halmstad till pappers bruket 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 anlösningsorten, 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 viktig roll för framtidens koldioxidneutrala transportsystem i regionerna Halland och Jönköping.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

3. 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 jämt mot 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). ... *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?

Region Hallands kommentar:

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut inriktningen för den regionala kollektivtrafiken och utgår ifrån identifierat resbehov idag och framöver. Region Halland har ansvar för den regionala kollektivtrafiken inom regionen och har kontinuerliga dialoger med grannregionerna kring den gränsöverskridande trafiken. Stråken trafikerar hela den halländska geografien. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen vilken ingår i dialogen kring Kollektivtrafikplanen. Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Strategin har en tydlig koppling till det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland, genom att bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. I Kapitel 7 i Trafikförsörjningsprogrammet tydliggörs hur Region Halland tillsammans med kommunerna och övriga intressenter ska arbeta för att öka ett hållbart resande i Halland. Detta ska ske genom samverkan och samplanering med berörda intressenter. Arbeta med att forma en process kring samverkan inom kombinerad mobilitet (kollektivtrafik, bil, cykel, gång) med utgångspunkt inom den Regionala cykelplanen och Trafikförsörjningsprogrammets genomförande pågår.

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

5. *Planera för att möta framtidens resbehov:* Efter meningens ”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.

Region Hallands kommentar:

Det kan behövas andra insatser för att få fler att resa kollektivt. En kollektivtrafik som möter allas resbehov är naturligtvis grunden för kollektivtrafikens attraktivitet men det finns många faktorer som en trafikorganisatör eller en kollektivtrafikmyndighet inte råder över. I kapitel 7 *Samplanering och ansvarsfördelning* tydliggörs hur ansvarsfördelningen och rådigheten ser ut kopplat till insatser inom områden som rör kollektivtrafik och hållbart resande.

Åtgärd: Nej

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

Region Hallands kommentar:

Region Halland har ansvar för den regionala kollektivtrafiken inom regionen och har kontinuerliga dialoger med grannregionerna kring den gränsöverskridande trafiken.

Åtgärd: Nej

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

Region Hallands kommentar:

Syftet med ett positionspapper för kollektivtrafiken i Sydsverige är att förbättra den regionöverskridande kollektivtrafiken till gagn för större arbetsmarknadsregioner, närbarhet till högre studier och en ökad tillväxt. I positionspaperet har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram kring utvecklingen av den gränsöverskridande kollektivtrafiken i Sydsverige. Positionspapperets punkter finns inarbetade i Trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärd: Nej

7. *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 grupper val av transportmedel med syfte att ställa om transportsektorn till en koldioxidneutral sektor.

Region Hallands kommentar:

Region Halland tillsammans med Hallandstrafiken arbetar aktivt för att fler inom alla målgrupper ska välja kollektivtrafiken.

Åtgärd: Nej

8. *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.

Region Hallands kommentar:

Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig och utveckling av arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för ett utökat arbets- och studiependling. Region Halland och Hallandstrafiken följer utvecklingen och har kontinuerliga dialoger med grannregionerna kring den gränsöverskridande trafiken.

Åtgärd: Nej

9. *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 tågssystem 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.

Region Hallands kommentar:

HNJ-projektet som har varit ett gemensamt projekt mellan Region Halland, Region Jönköpings län samt berörda kommuner avslutas i december 2020. Därefter kommer regionen tillsammans med berörda intressenter att diskutera stråket Halmstad-Hyltebruk samt HNJ-banans sträckning utifrån ett utvecklingsperspektiv. Region Jönköpings län är en viktig part i detta arbete.

Åtgärd: Nej

10. 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. (...)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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras. För mer information om Hela-resan perspektivet och hållbara resor se kapitel 7 *Samplanering och ansvarsfördelning*.

Åtgärd: Nej

11. 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.

Region Hallands kommentar:

Det långsiktiga målet:

Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling innehåller ekologisk, social och ekonomiska dimensionerna och ska tydliggöra hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

Åtgärd: Nej

12. *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).

Region Hallands kommentar:

Ett resonemang kring de olika hållbarhetsperspektiven kopplat till kollektivtrafik förs i programmet och kommer att genomsyra programmets genomförande. För att skapa en hållbar utveckling behöver vi minska klimatutsläppen, öka bostadsbyggandet och skapa ett

inkluderande och sammanhållande samhälle samtidigt som vi ska skapa tillväxt och sysselsättning. Kollektivtrafikens kan bidra till att minska samtliga dessa samhällsutmaningar. Men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvarsfördelning. Trafikförsörjningsprogrammet utgår från den Regionala utvecklingsstrategi och Tillväxtstrategi för Halland vilka är under revidering 2020-2021. Därefter väntas de tre hållbarhetsperspektiven att tydliggöras ytterligare i de underordnande planerna och programmen.

Åtgärd: Nej

13. *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.

Region Hallands kommentar:

Kollektivtrafiken är ett verktyg för samhällsutveckling och satsningar på kollektivtrafiken generera en ökad samhällsnytta. Enligt rapporten *Kollektivtrafikens nytta för kommunerna, landstingen och regionerna* (2018) ökar kollektivtrafiken kommunernas och regionernas skatteintäkter med 2,93 miljarder kronor per år. Tas kollektivtrafiken bort i Sverige skulle 106 000 arbetstillfällen försvinna och bruttolönerna i Sverige minska med över 9 miljarder kronor. Genom att öka tillgängligheten och tidsförtäta i relationer där det finns potential för arbetsmarknadsförstoring förbättras tillväxten i regionen. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Kollektivtrafiken bidrar också till social hållbarhet genom att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärker integrationen. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Om fler väljer kollektivtrafiken framför bilen och kollektivtrafikens marknadsandel ökar, minskar klimatutsläppen.

Åtgärd: Nej

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

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

15. *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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland anser att det finns ett behov av att 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.

Åtgärd: Nej

16. *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.

Region Hallands kommentar:

Ett resonemang kring de olika hållbarhetsperspektiven kopplat till kollektivtrafik förs i programmet i kapitel 3 *Mål och vision-Halland bästa livsplatsen* och kommer att genomsyra programmets genomförande.

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

Region Hallands kommentar:

De större pendlingsflödena finns i stråket mellan Hyltebruk och Halmstad med tyngdpunkten från orterna i Halmstads kommun in mot kommunhuvudorten. De resbehov som finns i stråket tillgodoses med en utbyggd busstrafik som även når Hyltebruk. Tågtrafiken som idag bedrivs på HNJ-banan har en karaktär av såväl regional som interregional kollektivtrafik men restiderna är långa och resandet på HNJ-banan är relativt litet. HNJ-projektet som har varit ett gemensamt projekt mellan Region Halland, Region Jönköpings län samt berörda kommuner avslutas i december 2020. Därefter kommer regionen tillsammans med berörda intressenter att diskutera stråket Halmstad-Hyltebruk samt HNJ-banans sträckning utifrån ett utvecklingsperspektiv.

18. 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.

Region Hallands kommentar:

Hallandstrafiken tar årligen fram en kollektivtrafikplan som baseras på Trafikförsörjningsprogrammets strategiska inriktning och som beskriver det operativa utförandet av kollektivtrafiken. Halland växer, och inte minst i de större tätorterna. Detta

gör att mängden trafik ökar vilket gör att det blir trängre på vägarna. Att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken är viktigt för att den fortsatt ska vara ett attraktivt val. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken gör att restiderna på den kollektivtrafik som rullar på vägen prioriteras i trafiken. Att arbeta med framkomlighetsåtgärder i de halländska tätorterna är ett arbete som behöver samplaneras mellan Trafikverket, Region Halland, Hallandstrafiken och kommunerna. Att skapa tillgänglighet till kollektivtrafiken för personer med olika funktionsnedsättningar handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser.

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

Region Hallands kommentar:

Se svar 17.

Åtgärd: Nej

20. *Trafikeringsbehov tåg 2030-2050*: vi ser positivt på att HNJ-banan är utmärkt 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.

Region Hallands kommentar:

Se svar 17.

Åtgärd: Nej

21. *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 turlerna inte är förenliga med arbetspendling inom Region Halland.

Region Hallands kommentar:

HNJ-projektet som har varit ett gemensamt projekt mellan Region Halland, Region Jönköpings län samt berörda kommuner avslutas i december 2020. Därefter kommer en utvärdering att ske. Regionen tillsammans med berörda intressenter kommer att diskutera stråket Halmstad-Hyltebruk samt HNJ-banans sträckning utifrån ett utvecklingsperspektiv.

Åtgärd: Nej

22. *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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland utgår ifrån hela Halland i det regionala utvecklingsarbetet och i de planeringsförutsättningar som ligger till grund för Trafikförsörjningsprogrammet. För att kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt, ekologiskt hållbar krävs det att planeringen av kollektivtrafiken utgår från ett resandebehov. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik.

Åtgärd: Nej

23. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

24. 7.7 Attraktiv busstrafik – trafikering och fordon, Regionbusstrafiken: Attraktiv busstrafik – trafikering och fordon, Regionbusstrafiken: här kan också lyftas att regionbussar som ger möjligheten att arbeta från bussen ökar regionbusstrafikens 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 landsbygden att resa kollektivt.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

25. *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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

26. *Samhällsnytta*: här lyfts en mycket viktig punkt – samhällsnyttan. Vi efterfrågar att denna

genomsyrar trafikförsörjningsprogrammet i större utsträckning eftersom transportsystemets omställning till ett koldioxid neutralt system har definierats som en mycket viktig del för att Sverige ska nå internationella miljö- och klimatmål.

Region Hallands kommentar:

I Kapitel 3 Mål och Vision-Halland bästa livsplatsen beskriver hur samhällsnyttan ska genomsyra arbetet med kollektivtrafiken som ett verktyg för hållbar utveckling.

Åtgärd: Nej

27. *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).

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

28. *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-jämligt 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 genomförs på önskvärt vis utan att trafiken upphandlas och bedrivs i regionens regi.

Region Hallands kommentar:

Texten om allmän trafikplikt tar utgångspunkt i kollektivtrafiklagen.

Trafikförsörjningsprogrammet och dess mål omfattar både kommersiell trafik och den trafik som bedrivs av Hallandstrafiken. Kollektivtrafikföretag får fritt etablera kommersiell kollektivtrafik på väg, järnväg, spårväg, tunnelbana och vatten. Regionala kollektivtrafikmyndigheter ansvarar för att det finns en tillfredställande trafik inom länen.

Åtgärd: Nej

29. 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?

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

3. Hela Sverige ska leva

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 underkommande 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 idag 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 idag, 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.

Region Hallands kommentar:

Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut inriktningen för den regionala kollektivtrafiken och utgår ifrån identifierat resbehov. Den samhälleliga utvecklingen tillsammans med de större megatrenderna kan ses som en del av ett genomförande av programmet, då vi kontinuerligt följer utvecklingen. Laholms cykelgarage är ett gott exempel på god samverkan mellan berörda aktörer.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

Stråken trafikerar hela den halländska geografin. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. I områden med stort befolkningsunderlag finns ett större utbud av kollektivtrafik och i mer glesbefolkade områden är utbudet mindre. En kontinuerlig översyn av utbudet i

kollektivtrafiken i förhållande till resbehov utgör en naturlig del av trafikplaneringsprocessen. Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. Strategin har en tydlig koppling till det övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland, genom att bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland instämmer i vikten av att skapa förutsättningar för att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken genom att arbeta för enkelhet och attraktivitet.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

En viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att sänka restiden. Att prioritera en minskad restid kan för regionbussarna innebära att ett mindre antal hållplatser trafikeras. Istället för att köra runt i tätorten och hämta upp resenärer kan det bli aktuellt att angöra en större hållplats inne i eller i utkanten av tätorten. Det är viktigt att skapa bra gång- och cykeltvägar fram till denna hållplats och att erbjuda goda parkeringsmöjligheter för såväl cykel som bil. Att skapa större bytespunkter med utökad resenärsservice i tätorter som ingår i kollektivtrafikstråken på landsbygden kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka dessa tätorters attraktivitet.

Åtgärd: Nej

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 som det sker utan risk för passagerarna.

Region Hallands kommentar:

Nuvarande regelverk och tillämpningsanvisningar för färdtjänst och sjukresor ger ett bra stöd för att utfärda individuella och anpassade tillstånd med hänsyn till sökandens olika

funktionsnedsättning och behov. Om det finns behov att diskutera eller förändra regelverk/tillämpningsanvisningar kan detta tas upp av kommunen i Forum Serviceresor som Hallandstrafiken kallar till 2 ggr/år.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland, genom Hallandstrafiken AB, är skyldiga enligt lag utföra upphandlingar. EU direktiv och nationell lagstiftning sätter ramarna hur denna kan utföras. Region Halland / Hallandstrafiken ser dock ett värde i att små- och medelstor trafikföretag kan vara med och konkurrera där det är lämpligt och har även utformat de senaste trafikupphandlingarna efter denna ambition med resultat att båda nationella och lokala bolag har tilldelats kontrakt.

Åtgärd: Nej

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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

8.Trafikförsörjningsprogrammets tidsperiod är snäv och bör sträcka sig längre än till år 2024.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

9.Slutligen bifogar vi även vårt tidigare inlägg om HNJ-banan, som innefattar argument av bredare omfattning.

Se bilaga 1.

Region Hallands kommentar:

HNJ-projektet avslutas i december 2020. Därefter kommer regionen tillsammans med berörda intressenter att diskutera stråket Halmstad-Hyltebruk samt persontågstrafiken på HNJ-banan utifrån ett utvecklingsperspektiv.

Åtgärd: Nej

4. Lokalt Ledd Utveckling

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Som en del i dialogfasen användes en digital enkät. Syftet med dialogen var att lyssna in invånarnas och resenärernas behov och få input till trafikförsörjningsprogrammet. I den digitala enkäten fick invånare svara på frågor som handlar om resbehov, utmaningar och möjligheter kopplade till kollektivtrafiken. Enkäten fanns under några månader tillgänglig på Region Hallands webbsida, i ett sammanhang där det gick att fördjupa sig mer om Trafikförsörjningsprogrammet. Den marknadsfördes i sociala medier och togs också fram som ett fysiskt större vykort, för invånare att fylla i. Några strategiskt viktiga platser valdes ut och besöktes i Halland. Syftet var att få en mångfald i svarsunderlaget, att ge så många som möjligt att delta och påverka processen. Enkäten bjöd in till deltagande oberoende av hur mycket invånaren använder kollektivtrafiken. Detta var ett nytt arbetssätt att föra dialog med invånarna och andra regioner har hört av sig för att få ta del av Region Hallands metod. Men vi ser att det finns utvecklingspotential.

Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

3. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Halland utgår ifrån hela Halland i det regionala utvecklingsarbetet och i de planeringsförutsättningar som ligger till grund för Trafikförsörjningsprogrammet. För att kollektivtrafiken ska vara ekonomiskt, ekologiskt hållbar krävs det att planeringen av kollektivtrafiken utgår från ett resandebehov. Alla invånare i Halland har tillgång till någon form av kollektivtrafik och som lägsta nivå erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer på landsbygd kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. Skolskjuttrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.

Åtgärd: Nej

4. 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.

Region Hallands kommentar:

Se svar 3.

Åtgärd: Nej

5. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten beaktas.

Åtgärd: Ja

6. 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 framtidsscenarioer för hur distansarbete och arbete på plats kan kombineras.

Region Hallands kommentar:

Region Halland har ansvar för den regionala kollektivtrafiken inom regionen och har kontinuerliga dialoger med grannregionerna kring den gränsöverskridande trafiken.

Åtgärd: Nej

7. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

8. Förslag 5: jämlikhetsintegrera trafikförsörjningsprogrammet

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

9. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

10. Förslag 7: Gör en översyn över metoden för trafikutveckling så att den blir;

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

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

11. 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

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

12. 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.

Region Hallands kommentar:

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

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

Region Hallands kommentar:

Trafikförsörjningsprogrammet revideras vart fjärde år och vid nästa revidering kommer det finnas en ny RUS och en reviderad Tillväxtstrategi.

Åtgärd: Nej

5. Föreningen svenska Järnvägsfrämjandet

1. 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.

Region Hallands kommentar:

Region Hallands ambition är fortsatt att trafikering ska ske så snart som möjligt med förutsättning att timestrafik kan starta och att stationerna i Laholms kommun står klara.
Åtgärd: Nej

2. 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.

Region Halland kommentar:

HNJ-projektet avslutas i december 2020. Därefter kommer regionen tillsammans med berörda intressenter att diskutera stråket Halmstad-Hyltebruk samt HNJ-banans sträckning utifrån ett utvecklingsperspektiv.

Åtgärd: Nej

3. Infrastruktur. I Kungsbacka bör det byggas en väntkur vid spår 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)

Region Hallands kommentar:

Dagens utformning av Kungsbackastation innebär begränsningar. För att klara den ökade trafikeringen behövs en ombyggnation av Kungsbacka station med vändspår i mitten för ett mer robust system.

Åtgärd: Nej

4. 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 det 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. (...) Cyklar. Det ska vara lätt att ta med cykeln på tågen. Den möjligheten finns idag på Krösatågen och Öresundstågen. På Öresundstågen, speciellt undersommartid 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 krokarna i taket. Där är nackdelen att alla inte orkar lyfta cykeln. Detta är en säkerhetsfråga. Funktionshinder. Det är mycket viktigt 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.

Region Halland kommentar:

För att skapa goda förutsättningar för kollektivtrafiken behöver den ses utifrån ett Hela resan-perspektiv. Hela resan-perspektivet innebär att planera för resenärens resa från dörr till dörr istället för att enbart titta på den enskilda resan med buss, tåg eller annat kollektivt färdmedel. För att fler ska välja att resa med kollektivtrafiken behöver arbetet med att utveckla kollektivtrafiken ske i samverkande former. Detta är viktigt för att bygga vidare på en attraktiv kollektivtrafik där många aktörer är involverade. En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning, det handlar om att samplanera kring infrastruktur och hållplatser.

Åtgärd: Nej

6. Pågatåg Nordost

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

Region Hallands kommentar:

Region Hallands ambition är fortsatt att trafikering ska ske så snart som möjligt med förutsättning att timmestrafik kan starta och att stationerna i Laholms kommun står klara.
Åtgärd: Nej

4. Redogörelse frågeställning

1. Hylte kommun

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.

Kommunen 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. Kommunen 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 möjliga 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 knypunkter 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.

4. Högskolan i Halmstad

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 energitnyttjande.*

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 CO₂, 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 CO2 utsläppen ökar måste nog kollektivtrafiken bli mer attraktiv med bättre förbindelser, billigare priser och en tydligare klimatprofil.

2. Region Blekinge

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 identifiera 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? Halland trafiken? Kommunen? Trafikverket? Andra aktörer?

Här väljer vi att politiken behöver vara tydlig med att kollektivtrafiken prioriteras i samhällsplaneringen. Infrastrukturen behöver ge resenären fördelar som gör att val av färdstätt är enkel.

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 förlös 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.

3. Region Skåne

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.

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.

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 pendelparkeringar 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.

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.