

## § 92 Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Diarienummer: 2025/SKF0161

### Beslut

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

### Sammanfattning

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

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

### *Boråsregionens synpunkter*

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

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

### *Trafikering Viskadalsbanan*

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

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

Justerare		Utdragsbestyrkande
-----------	--	--------------------

### *Förenklat resande över länsgränser*

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

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

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

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

### *Trafikförsörjningsprogrammet 2026-2029 och Regional fysisk plan Halland 2050*

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

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

### **Expedieras till**

Region Halland

Justerare		Utdragsbestyrkande
-----------	--	--------------------



Region Halland  
Dnr: RS240122

Båstad 2025-12-04  
Dnr:  
KS 000725/2025 - 350  
B 2025-000743

## **Båstads kommuns yttrande över Trafikförsörjningsprogram Halland 2026-2030**

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

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

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



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

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

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

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

På uppdrag av kommunstyrelsen

Klara Harmark-Peters

Planchef

Samhällsbyggnad



KSau § 197

Dnr KS 000725/2025- 350

## Yttrande över trafikförsörjningsprogram Halland 2026-2030

### Beslut

Arbetsutskottet beslutar:

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

### Sammanfattning av ärendet

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

### Underlag till beslut

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

### Förvaltningens förslag

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

### Föredragande

Planchef Klara Harmark-Peters föredrar ärendet.

### Behandling av förslag

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

---



Datum: 2025-11-21

Slutinstans: KS Au

Handläggare: Klara Harmark-Peters

Dnr KS 000725/2025 - 350

Dnr B 2025-000743

## Yttrande över trafikförsörjningsprogram Halland 2026-2030

### Förslag till beslut

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

### Sammanfattning av ärendet

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

### Bakgrund

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

### Aktuellt

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

Samhällsbyggnad

Klara Harmark-Peters

Planchef

### Beslutet ska expedieras för verkställande till:

Samhällsbyggnad

### Beslutet ska expedieras för kännedom till:

Region Halland

### Bilagor till tjänsteskrivelsen:

1. Remiss av förslag till trafikförsörjningsprogram Halland 2026–2030

2. Förslag till yttrande över trafikförsörjningsprogram Halland 2026–2030

**Samråd har skett med:**

Roger Larsson, samhällsbyggnadschef

## § 222

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

## Beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

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

## Beskrivning av ärendet

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

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

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

## Motivering av beslut

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

Synpunkter rör framför allt:

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

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

## Ekonomi

Remissen och yttrandet innebär ingen ekonomisk påverkan för Falkenbergs kommun.

## Underlag för beslut

Beslutsförslag 2025-11-13

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

Region Halland – Remissversion: Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

## Yrkanden

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

Marcus Jöngren (MP) yrkar bifall till liggande förslag.

## **Propositionsordning**

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

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



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

## **Förslag till yttrande gällande Trafikförsörjningsprogram 2026-2030**

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

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

### **Programmets styrning och genomförande**

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

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

## **Ekonomiska förutsättningar**

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

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

## **Stråk och prioriteringar**

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

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

## **Kollektivtrafikens roll i den fysiska planeringen**

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

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

## **Grundläggande trafik i hela Halland**

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

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

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

## **Utveckling av tågtrafiken och behov av värdmöjligheter i Falkenberg**

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

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

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

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

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

### **Stärkt öst–västlig regional tillgänglighet**

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

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

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

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

### **Anpassad kollektivtrafik**

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

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

### **Sammanfattning**

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

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

Marik Alwerud  
Trafik- och mobilitetsstrateg

2025-10-21

Yttrande

I(1)

Ert diariernr: RS230670  
Vårt diariernr: KS.2025.164

Region Halland

## **Svar på remiss**

### **Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026-2030**

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

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

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

Ks §224

Dnr: KS.2025.164

1.9.1

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

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

**Ärendebeskrivning**

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

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

Samhällsutvecklingsförvaltningen föreslår att anta yttrandet.

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

**Beslutsunderlag**

Region Halland - remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026-2030.

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

Samhällsutvecklingsförvaltningens tjänsteskrivelse, daterad den 20 oktober 2025.

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

**Yrkanden**

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

**Propositionsordning**

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

**Beslutet skickas till:**

Samhällsutvecklingsförvaltningen  
Region Halland



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

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

## Remiss avseende Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland

### Sammanfattning

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

### Bedömning ur ekonomisk, ekologisk och social dimension

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

### Ärendet

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

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

### Beskrivning av ärendet

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

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

## **Stadsbyggnadsförvaltningens yttrande**

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

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

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

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

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

## **Göteborgs Stad Stadsbyggnadsförvaltningen**

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

Jenny Adler

Avdelningschef Strategi och taktik

2026-01-13



Region Halland

## Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026-2030

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

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

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

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

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

Therese Andersson  
Avdelningschef

Anna Cesarini



## Remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026-2030

### Förslag till beslut

Förbundsstyrelsen godkänner yttrandet daterat 2025-10-17

### Sammanfattning av ärendet

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

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

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

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

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

### Beslutsunderlag

Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, Region Halland

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

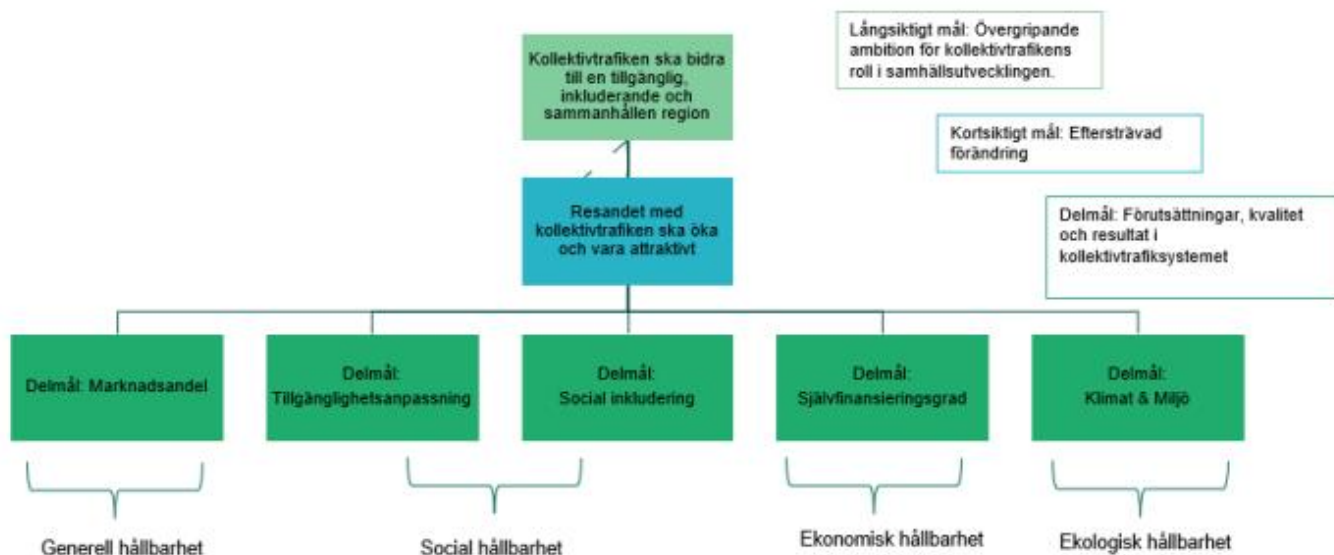
## Bakgrund och syfte

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

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

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

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



Figur 2 Schematisk bild över trafikförsörjningsprogrammets målstruktur.

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

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

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

Therese Andersson  
Avdelningschef

Anna Cesarini

### **Skickas till**

Region Halland, diarienummer RS230670  
[regionen@halland.se](mailto:regionen@halland.se)



Förbundsstyrelsen

§ 112

Dnr GRFS-2025-00261

## Remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026-2030

### Förbundsstyrelsens beslut

Förbundsstyrelsen godkänner yttrandet daterat 2025-10-17

### Sammanfattning av ärendet

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

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

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

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

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

### Beslutsunderlag

Remissversion Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, Region Halland

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

### Beslutsgång

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

### Skickas till

Region Halland [regionen@regionhalland.se](mailto:regionen@regionhalland.se)

## Joki Malin RK STAB

---

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

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

Hej!

Bifogar Förbundsstyrelsens i GR:s yttrande i rubricerade ärende.

Mvh

Annika Funkqvist  
Förbundssekreterare

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

Bifogat material kommer från följande handlingar:

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

Yttrande remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026 | Dokumentidentitet:21217

Tjänsteskrivelse remiss trafikförsörjningsprogram region Halland 2026 | Dokumentidentitet:21223

Myndighetens namn

[regionen@regionhalland.se](mailto:regionen@regionhalland.se)

Datum

2025-12-09

Diarienummer (myndighetens)

RS230670

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

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

### 3.4 Delmål kollektivtrafikens marknadsandel:

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

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

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

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

#### Delmål tillgänglighetsanpassning:

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

#### Delmål social inkludering:

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

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

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

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

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

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

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

#### **Delmål klimat och miljö:**

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

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

#### **4.2 Principer för trafikutveckling Grundläggande resmöjlighet**

Under denna rubrik står det att *Skolskjuttrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor*. Men vad innebär ”på skolresandets villkor”?

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

#### **5.4 Sammanställning kollektivtrafikstråk Västkuststråket/ Västkustbanan**

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

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

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

### Starka kollektivtrafikstråk

*Halmstad –Laholm (Markaryd-Hässelholm)*

Här står det att *I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Halmstads kommun planerar för att Trönninge ska kunna växa kraftigt med flera bostadsområden. Pendlingen i stråket bedöms öka in mot Halmstads tätort samtidigt som pendlaren får mycket bättre förutsättningar att resa hållbart med tågtrafik.*

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

### 6.1 Tågsystem i Halland

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

### 6.2 Trafikering Väst kustbanan

#### Västtåg Varberg – Göteborg (Hallandståg)

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

#### Pågatåg Halmstad – Helsingborg

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

### 6.7 Nya tågstationer

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

### Övrigt

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

För Halmstads kommun

Stefan Pålsson, kommunstyrelsens ordförande

Mattias Rossköld, kommundirektör

**Ärende KS-2025/00437**

Beslutsinstans: Kommunstyrelsen, ordförandebeslut

---

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

**Beslut**

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

För kommunstyrelsen



Simon Lindgren  
Tf ordförande kommunstyrelsen



**Hallands  
bildningsförbund**

Halmstad 3 december 2025

## **Yttrande över remissförslag på Trafikförsörjningsprogram 2026-2030**

*Behandlat av styrelsen för Hallands bildningsförbund 3 december 2025.*

Vi uppskattar möjligheten att lämna synpunkter på Region Hallands Trafikförsörjningsplan.

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

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

Vänligen,  
HALLANDS BILDNINGSFÖRBUND

Björn Lind  
länsbildningskonsulent

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

## Allmänt

### med huvudsaklig inriktning på HNJ-banan

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

Hellre en säker förbindelse än en snabb.

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

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

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

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

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

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

Samarbetet mellan Region Halland/Hallandstrafiken och Trafikverket behöver bli bättre. Långbänken kring persontrafiken på Markarydsbanan är svår att förstå om båda parter vill framåt i frågan. Trafikverkets stora investering i nya spårväxlar i ett hittills oanvänt sidospår i

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

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

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

### **4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur**

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

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

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

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

### **5.1 Kollektivtrafikstråk i Halland** (sid 31 i programmet)

*”Primärt är det inte Region Hallands uppgift att tillgodose interregional kollektivtrafik utan detta ska utföras av kommersiella aktörer. Denna aspekt är dock viktig och därför inkluderas denna typ av resor även i detta Trafikförsörjningsprogram. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn”.* (sid 32 i programmet)

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

### **Testperiod HNJ, 2017–2020** (sid 55)

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

I programmet konstateras att *”Testperioden indikerade att det finns en större marknad för vardagsresande i stråket för att tillgodose resor till arbete och studier. Men för att möta detta behov krävs dock fler avgångar, vilket*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **6.6 Infrastruktur** (sid 59)

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

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

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

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

#### **Ersättningstrafik vid inställda tåg**

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

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

#### **Övrigt**

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

#### **s. 8 och 9**

*”För att hela Halland ska kunna fortsätta växa är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner fortsätter att tillgängliggöras för så många som möjligt.”*

#### **s. 45**

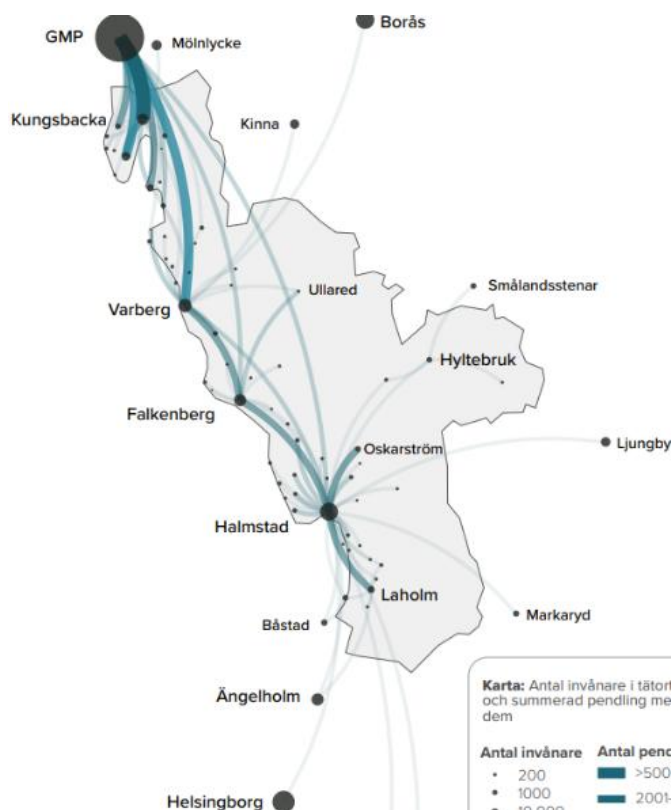
##### **Falkenberg–Ullared**

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

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

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

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



s. 9

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

s. 27

#### 4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

*”Det är av stor vikt att ha med ”hela resan”-perspektivet i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till bytestpunkter oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Anslutande gång- och cykelvägar till kollektivtrafikens bytestpunkter behöver vara trygga och utformas på ett trafiksäkert sätt.”*

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

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

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

s. 24

### **Grundläggande resmöjlighet**

*”Skolskjutstrafiken har en potential att i högre grad samplaneras med linjetrafik och kan också göras tillgängliga för allmänheten under förutsättning att det sker på skolresandets villkor.”*

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

*Hallands landshövding Brittis Benzler intervjuades i Inlandsbladet juni 2021:*

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

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

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

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

s. 29

### **Framkomlighet**

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

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

**s. 69**

### **8 Anpassad kollektivtrafik**

*”Samordning och samplanering sker inom och mellan respektive trafikslag för att uppnå högsta kostnadseffektivitet. Syftet med samverkan rörande uppdragen är att få ut mer samhällsnytta än om de banterats var och en för sig. Den anpassade kollektivtrafiken ska sträva efter att spegla den allmänna kollektivtrafiken, där det är rimligt och möjligt. Hänsyn tas dock till resenärens behov utifrån rättigheter som ges i lagstiftning och följande myndighetsutövning.”*

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

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

**s. 79**

*”Eftersom kollektivtrafik är en långsiktig investering, och det ofta tar tid för invånarna att upptäcka nyheter i kollektivtrafikutbudet, är den rekommenderade avtalslängden minst tre år.”*

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

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

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

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

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

## Övrigt 1

### Linje Hyltebruk–Falkenberg

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

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

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

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

Utan körkort kan du inte bo i inlandet.

## Övrigt 2

### Linje Torup–Falkenberg

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

## Övrigt 3

*Insändare i HN 2018, fortfarande aktuell.*

### Var ligger stationen i Falkenberg?

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

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

*Hämtar och lämnar*

## Övrigt 4

För övrigt anser vi att biljettkostnaderna med Hallandstrafiken bör sänkas.

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

2025-10-21

Region Halland  
Regionstyrelsen  
Mottagarens dnr: RS230670

## Yttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 Region Halland

Dnr. 2025 KS0216

### Yttrande

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Beslutad av kommunstyrelsen 2025-12-02, §204

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

<b>Underskrifter</b>	Sekreterare .....	
	Linda Backsten	
	Ordförande .....	.....
	Ronny Löfquist (S)	
	Justerande .....	.....
	Anna Roos (C)	Stina Isaksson (SD)

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

**Organ** Kommunstyrelsen  
**Sammanträdesdatum** 2025-12-02

<b>Datum för anslags uppsättande</b>		<b>Datum för anslags nedtagande</b>
<b>Förvaringsplats för protokollet</b>	Kommunhuset	
<b>Underskrift</b>	.....	

Kommunstyrelsen

§204

## **Yttrande - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030**

(2025 KS0216)

### **Beslut**

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

### **Beskrivning av ärendet**

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

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

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

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

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

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

## Kommunstyrelsen

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

### **Ekonomisk konsekvens av beslutet**

Beslutet har ingen ekonomisk påverkan.

## Handlingar i ärendet

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

## Förslag till beslut

### **Tillväxtutskottets förslag till beslut**

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

Beslutet skickas till

Region Halland

### **Paragrafen är justerad**



Till  
Region Halland

Ert diarienummer  
RS230670

## Yttrande över Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

### Sammanfattande inställning

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

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

### Kommunens inställning i detalj

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

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

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

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

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

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

### Kapitel 1

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

### Kapitel 2

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

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

### Kapitel 3

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

### Kapitel 4

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

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

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

### Kapitel 5

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

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

### Kapitel 6

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

Kungsbacka kommun



Lisa Andersson  
Kommunstyrelsens ordförande



Patrik Johansson  
Kommunsekreterare

Datum  
2025-12-16

§ 275

Dnr KS-2025-00735

## **Svar på Region Hallands remiss om Trafikförsörjningsprogram 2026–2030**

### **Beslut**

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

### **Sammanfattning av ärendet**

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

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

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

Region Halland leder arbetet tillsammans med de halländska kommuner, Trafikverket, angränsande regioner och trafikföretag. Programmet behandlar även kommersiell trafik och biljettsystem. Punkten 6 i 2 kap. 10 § kollektivtrafiklagen (2010:1065) ingår, men är inte aktuell för Kungsbacka som inte överlåtit ansvar för färdtjänst och riksfärdtjänst. Kommunen behöver därför ta fram ett eget program för dessa delar, som följer regionens upplägg och tidplan.

### **Beslutsunderlag**

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-12-09, § 372

Yttrande, 2025-12-09

Kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteskrivelse, 2025-10-28

Yttrande, 2025-10-28

Remissversionen om Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Följebrev till remissversion om Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, 2025-09-18

### **Förslag till beslut på sammanträdet**

Fredrik Hansson (C) och Fredrik Kollberg (KD) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag.

Datum  
2025-12-16

Monica Neptun (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, med följande tillägg:

- *Stycket om BRT stryks helt. Det är ett dyrt projekt som inte passar in i någon kommun i Halland.*

Maria Losman (MP) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, med följande tillägg under rubrik 4.2 Grundläggande resmöjligheter (sid 24 i remissförslaget), som lyder:

- *Skrivningen om grundläggande resmöjligheter bör kompletteras med att Buss on Demand kan bli en intressant utveckling av den anropsstyrda trafiken.*

Patrik Jervne Henestam (V), Magdalena Sundqvist (S) och Johan Tolinsson (C) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag samt Maria Losmans (MP) tilläggsyrkande.

### **Beslutsgång**

Ordförande Lisa Andersson (M) finner att det finns tre förslag till beslut, det vill säga kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, Monica Neptuns (L) tilläggsyrkande och Maria Losmans (MP) m.fl. tilläggsyrkande.

Ordföranden prövar först kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag, och finner att kommunstyrelsen bifaller det.

Ordföranden prövar sedan Monica Neptuns (L) tilläggsyrkande mot avslag, och finner att kommunstyrelsen avslår tilläggsyrkandet.

Ordföranden prövar sedan Maria Losmans (MP) m.fl. tilläggsyrkande mot avslag, och finner att kommunstyrelsen avslår tilläggsyrkandet.

### **Protokollsanteckning**

Tommy Rydfeldt (L) stödjer Monica Neptuns (L) yrkande.

### **Beslutet skickas till**

Region Halland

§ 21

Dnr 2025-000354

## Remissvar - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

### Kommunstyrelsens beslut

Laholms kommun lämnar följande synpunkter på remissen:

Trafikförsörjningsprogrammet är väl genomarbetad och det är en styrka att det har en tydlig koppling till förslag för regional fysisk plan. Laholms kommun ser positivt på Region Hallands uttalanden om de stråk i Laholms kommun som pekats ut för dess attraktivitet, samt de planer som finns för att utveckla dessa.

#### Angränsande regioner

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

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

#### Tydliga framgångsfaktorer och målsättningar

Det är positivt att trafikförsörjningsprogrammet tydligt lyfter fram olika framgångsfaktorer för en attraktiv kollektivtrafik. Genom att konkretisera vad som krävs blir det enklare att förstå vilka insatser som är avgörande för att nå målen. En styrka i det nya programmet är också att det strukturerar målen i långsiktiga mål, kortsiktiga mål och delmål, vilket skapar en tydligare uppföljning och gör det enklare att se progressionen över tid. Denna struktur ger en bättre överblick och gör programmet mer verkningsfullt som styrdokument, jämfört med det tidigare programmet där målen inte var lika tydligt uppdelade.

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

Kommunerna måste integrera kollektivtrafiken i bebyggelseplaneringen (KOB)

Det nya trafikförsörjningsprogrammet introducerar begreppet kollektivtrafikorienterad bebyggelse (KOB) som ett strategiskt verktyg i samhällsplaneringen. KOB innebär att ny bebyggelse ska lokaliseras nära kollektivtrafikstråk och knutpunkter för att stärka underlaget för kollektivtrafiken och minska bilberoendet. För Laholms kommun, med många tätorter och landsbygdsområden, blir kraven på KOB särskilt viktiga. Kommunen behöver främja tätare byggnation kring kollektivtrafikstråk och bytespunkter samt planera för pendlarparkeringar för bil och cykel.

Tillgång till kollektivtrafikstationer

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

Ny målbild för kollektivtrafikens marknadsandel och kommunens ansvar

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

utbud. Kommunernas insatser i samhällsplaneringen måste därför kompletteras av regionala satsningar på trafiksystemet.

#### Barnkonvention och delaktighet

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

#### Social hållbarhet

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

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

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

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

### Digitalisering

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

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

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

### Sårbarhet i lågtrafikerade linjer

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

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

#### Anpassad kollektivtrafik

Laholms kommun instämmer i regionens inriktning att samverka kring anpassad kollektivtrafik ska bidra till ökad samhällsnytta. Det är positivt att samråd sker löpande med brukarorganisationer, vilket bedöms vara en viktig förutsättning för att utveckla en tillgänglig och ändamålsenlig trafik

#### Utmaningar för samhällseffektiv prissättning och biljettsamarbete

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

#### Stora investeringsbehov och kapacitetsbrist

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

#### Halmstad – Laholm – Markaryd – Hässleholm

Laholms kommun ser positivt på att Markarydsbanan ingår i trafikförsörjningsprogrammet och ser att kollektivtrafiksstråket kommer innebära positiva effekter för eleverna i Laholms kommun då kommunen kommer kunna erbjuda elever i gymnasieskola en ökad tillgänglighet. Elever boende i den östra samt norra delen av Laholms kommun kommer få bättre möjligheter att röra sig med kollektivtrafiken vilket i dag är något begränsat. Det kommer även att öppna upp för möjlighet att erbjuda skolbiljett via kollektivtrafiken till Knäreds högstadieskolor för resor till högstadieskolan i Veinge.

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

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

#### Laholm – Våxtorp – Örkelljunga

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

#### Laholm – Mellbystrand/Skummeslövsstrand – Norra Skåne

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

#### Folkhälsa och livskvalitet

Laholms kommun ser positivt på att folkhälsoperspektivet lyfts fram i trafikförsörjningsprogrammet. Kollektivtrafiken är en central del av ett hållbart samhälle och en viktig förutsättning för både fysisk och psykisk hälsa. Den möjliggör tillgång till kulturutbud, fritidsaktiviteter och föreningsliv i hela kommunen – särskilt i en geografiskt spridd kommun som Laholm med flera tätorter. Tillgänglig kollektivtrafik är en nyckel för delaktighet, jämlikhet och livskvalitet.

#### Information, samverkan och beteendeförändring

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

#### Avsaknad av beredskapsperspektiv

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

#### Ärendebeskrivning

Laholms kommun har bjudits in att lämna synpunkter på förslag till Trafikförsörjningsprogram 2026–2030.

Region Halland har ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram.

Programmet är centralt för regionfullmäktiges styrning av kollektivtrafiken och anger mål, strategier och principer för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling i Halland fram till 2030, med utblick mot 2050.

Revideringen bygger vidare på gällande trafikförsörjningsprogram, med justeringar och tillägg där detta bedömts motiverat. I remissversionen anges ett långsiktigt mål och ett kortsiktigt mål. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Det kortsiktiga målet är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Dessa mål följs upp genom mätbara delmål kopplade till bland annat marknadsandel, tillgänglighet, social inkludering samt klimat och miljö.

Med utgångspunkt i programmets långsiktiga mål har en trafikeringstrategi i tre delar formulerats. Strategin kvarstår från gällande trafikförsörjningsprogram. Strategin kan sammanfattas enligt nedan:

- \* Koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda.
- \* Grundläggande resmöjligheter för hela länet.
- \* Tågtrafiken på Väst kustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet.

### **Beslutsunderlag**

Sammanträdesprotokoll kommunstyrelsens ledningsutskott den 7 januari § 21.

Förvaltningens tjänsteskrivelse den 8 oktober 2025.

Förslag till Trafikförsörjningsprogram

Remissvar från nämnderna

\_\_\_\_\_

### **Beslutet skickas till:**

Region Halland

Region Halland  
regionen@regionhalland.se

## Begäran om yttrande över Trafikförsörjningsprogram 2026–2030

Er beteckning: RS230670

### Specifika synpunkter

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

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

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

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

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

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

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

## Allmänna synpunkter

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

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

## De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsarkitekt Cecilia Engström med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande. I den slutliga handläggningen har också energi- och klimathandläggare Victor Barring medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.



## Protokoll

Kommunstyrelsen

2026-01-13

### KS § 8

#### Yttrande över förslag till "Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026–2030"

Dnr 2025/347.KS

#### Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

**att** avge yttrande enligt vad som framgår av protokollet.

#### Bakgrund och sammanfattning

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

Markaryds kommun har beretts tillfälle att, senast den 14 januari 2026, lämna synpunkter på förslaget.

Markaryds kommun avger följande yttrande:

Trafikförsörjningsprogrammet berör Markaryds kommun främst genom Markarydsbanan Hässleholm-Markaryd-Halmstad. Markaryds kommun har, tillsammans med näringslivet och samverkansorganisationen Pågatåg Nordost, arbetet med att återstarta persontågstrafiken på Markarydsbanan till Halmstad alltsedan trafiken infördes på delen Hässleholm-Bjärnum-Vittsjö-Markaryd i december 2013.

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

gemensamma åtagande från Region Halland, Laholms kommun och Trafikverket.

Markaryds kommun betonar vikten av att kollektivtrafikplaneringen sker i nära samverkan med angränsande regioner, särskilt Region Kronoberg och Region Skåne. Ett välfungerande kollektivtrafiksystäm över länsgränserna är avgörande för att möjliggöra arbetspendling, tillgång till service och utbildning samt för att minska bilberoendet.

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

#### **Beslutsunderlag**

Beslut KSAU § 183, 2025-12-15

E-postmeddelande, Remiss, Trafikförsörjningsprogram 2026–2030, 2025-10-07

Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026-2030, 2025-10-20

Remissversion - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030, 2025-10-20

Enhetschef gata/parkenhetens tjänsteskrivelse, 2025-10-28

#### **Beslutet expedieras till:**

regionen@regionhalland.se

Enhetschef Gata/Parkenheten

Enhetschef miljö- och byggenheten

Förvaltning: Kommunstyrelsens förvaltning  
Handläggare: Karin Alfredsson  
Beteckning: RS230670

## Yttrande Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030

Marks kommun ställer sig i huvudsak positiv till Region Hallands förslag till nytt trafikförsörjningsprogram och ser att det finns många goda tankar och avvägningar i programmet. Kommunen vill dock lyfta några aspekter som inte belyses tillräckligt.

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

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

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

Med vänlig hälsning,

Ulf Dahlberg  
Kommunstyrelsens ordförande

Lillemor Berglund Andreasson  
Kommundirektör

§ 8/2026

Dnr: KS 2025-490

## **Yttrande Region Hallands Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030**

### **Arbetsutskottets beslut**

Yttrande till nytt trafikförsörjningsprogram 2026 – 2030 för Region Halland antas enligt upprättat förslag.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### **Ärendet**

Marks kommun har mottagit en remiss från Region Halland gällande Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030. Trafikförsörjningsprogrammet är ett övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling i Halland. Ett trafikförsörjningsprogram ska alla regionala kollektivtrafikmyndigheter ha och det ska innehålla mål och riktlinjer för utveckling av kollektivtrafiken i den region den berör. Det ska rymma både en långsiktig, strategisk del och en mer konkret beskrivning av kollektivtrafiken på kortare sikt.

### **Ärendets behandling**

Kommunstyrelsens förvaltnings tjänsteskrivelse, den 3 december 2025.

#### *Förvaltningens förslag till beslut*

Yttrande till nytt trafikförsörjningsprogram 2026 – 2030 för Region Halland antas enligt upprättat förslag.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Kommunstyrelsens arbetsutskott fattar slutligt beslut.

### **Dagens sammanträde**

Planarkitekt Karin Alfredsson redogör för ärendet.

Ärendet diskuteras.

### **Ledamöternas förslag till beslut**

Lena Ferm Hansson (C) föreslår följande:

Yttrande till nytt trafikförsörjningsprogram 2026 – 2030 för Region Halland antas enligt upprättat förslag.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Kommunstyrelsens arbetsutskott fattar slutligt beslut.

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**  
Kommunstyrelsens arbetsutskott  
2026-01-14

**Beslutsgång**

Ordföranden frågar om arbetsutskottet kan anta Lena Ferm Hanssons (C) förslag, och finner att så sker.

**Beslut skickas till**

Region Halland, [regionen@regionhalland.se](mailto:regionen@regionhalland.se) märk med "RS230670 Marks kommun"

---



Lina Forsgren

2025-12-01

Vår beteckning

KS 00692/2025

Er beteckning

RS230670

Region Halland via  
regionen@regionhalland.se

## **Yttrande Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030**

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

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

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

Stefan Gustafsson (S)  
Kommunstyrelsen ordförande

Mio Saba Sjösten  
Stadsdirektör

## **Region Halland**

### **Remissvar/TFP RS230670 remissinstans**

Region Halland har tagit fram ett förslag till Trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2030, som bygger vidare på gällande trafikförsörjningsprogram.

Förslaget har skickats på remiss till Pågatåg Nordost. Svar skall lämnas in senast 14 januari 2026.

Förslaget berör Pågatåg Nordost främst med Markarydsbanan Hässleholm-Markaryd-Halmstad. Pågatåg Nordost har arbetet med förlängningen av Markarydsbanan till Halmstad sedan trafiken infördes på delen Hässleholm-Bjärnum-Vittsjö -Markaryd 2015.

Vi instämmer i det redovisade avsnittet i trafikförsörjningsprogrammet,

#### ***Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktiv kollektivtrafik i Halland***

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

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

Vi instämmer i att det är viktigt att trafiken startar i december 2027. Då är stationsutbyggnader i Veinge och Knäred och mötesspåret i Knäred också klara.

Förväntningarna bland invånarna är stora på den kommande tågtrafiken i de berörda orterna och kringliggande områdena.

Stationsutbyggnaderna i Knäred och Veinge bekostas av Laholms kommun och är en stor satsning på samhällsutbyggnaden i dessa orter.

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

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

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

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

Lena Wallentheim  
Ordförande Pågatåg Nordost  
KSO Hässleholms kommun

Region Halland

## Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026–2030

### Sammanfattning

Region Jönköpings län har getts möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss.

Region Jönköpings län ser positivt på Region Hallands remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030. Programmet utgör en välgrundad och strategisk inriktning för utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Region Jönköpings län välkomnar särskilt de delar som stärker samarbetet mellan Halland och angränsande län genom utvecklingen av interregionala stråk, särskilt Halmstad–Nässjöbanan (härefter benämnt HNJ-banan) och arbetet inom Regionsamverkan Sydsverige (härefter benämnt RSS). Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i HNJ-stråket.

### Synpunkter på förslaget

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

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

Region Jönköpings län ställer sig mycket positiv till de föreslagna satsningarna på interregionala förbindelser mellan länen, riksväg 26 och särskilt HNJ-banan. Regionen ser HNJ-banan som en strategisk länk mellan Halland, Kronoberg och

Jönköpings län. Region Jönköpings län ser likt Region Halland behov av satsningar på infrastrukturen och långsiktigt beslut som stärker förutsättningarna för regional och interregional trafikering på HNJ banan. Regionen är positiv till målsättningen om restider på 90 minuter respektive 140 minuter för Halmstad-Värnamo respektive Halmstad-Jönköping och utökad turtäthet till avgång varannan timme. Satsningarna stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft och möjliggör hållbar pendling och utökade arbetsmarknadsregioner i stråket. Region Jönköpings län ser behov av framtida nära dialog kring trafikering och infrastruktursatsningar i stråket.

I övrigt har Region Jönköpings län inget ytterligare att tillägga.

Tommie Ekered  
Ordförande Nämnden för trafik, infrastruktur och miljö



Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: TOMMIE EKERED

Date: 2025-12-11 13:44:39

BankID refno: 019b0d71-0777-7b45-a5ac-5e976a278d8a



Ordförande: Tommie Ekered

## § 158

### Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

Diarienummer: RJL 2025/3390

#### Beslut

Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö

- godkänner yttrande över remissen Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030.

#### Sammanfattning

Region Halland har ansvar att som kollektivtrafikmyndighet ta fram ett Trafikförsörjningsprogram som beskriver kollektivtrafikens omfattning och strategiska utveckling på kort och lång sikt. Det långsiktiga målet för kollektivtrafiken i Halland är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet är starkt kopplat till den regionala utvecklingsstrategin samt till Regional fysisk plan som just nu genomgår granskning. Trafikförsörjningsprogrammets kortsiktiga mål är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt. Till målen har ett antal mätbara delmål formulerats. Trafikförsörjningsprogrammets strategi kan sammanfattas i att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda, säkerställa grundläggande resmöjligheter för hela länet och att stommen i det Halländska kollektivtrafiksystemet utgörs av tågtrafiken på Västkustbanan.

#### Beslutsunderlag

- Beslut Nämnd för trafik, infrastruktur och miljö – presidium 2025-11-25 § 155
- Tjänsteskrivelse daterad 2025-10-30
- Yttrande daterat 2025-12-09
- Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030
- Missiv - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

#### Beslutet skickas till

Region Halland  
Regional utveckling

---

## Joki Malin RK STAB

---

**Från:** Colliander Josefine <josefine.colliander@rjl.se>  
**Skickat:** den 15 december 2025 08:41  
**Till:** REGION HALLAND officiell e-post  
**Ämne:** Diarienummer RS230670 - Region Jönköpings län  
**Bifogade filer:** Remissvar TFP RS230670 Region Jönköpings län.pdf; Region Jönköpings beslut 2025-12-09 Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030.pdf

Hej,

Översänder Region Jönköpings läns yttrande och beslut gällande Remiss - Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030 (diarienummer RS230670).

Med vänlig hälsning

---

**Josefine Colliander**  
Nämndsekreterare  
Tel. 072-216 07 34  
[josefine.colliander@rjl.se](mailto:josefine.colliander@rjl.se)

Regionledningskontoret  
Region Jönköpings län  
[www.rjl.se](http://www.rjl.se)

Region Halland  
regionen@regionhalland.se

## **Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 Region Halland**

### **Sammanfattning**

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss.

Region Halland har i sitt Trafikförsörjningsprogram (TFP) på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, programmet innehåller även en beskrivning av Trafikeringsbehov tåg 2028-2050.

Region Kronoberg vill lämna följande synpunkter:

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

Region Kronoberg ser potential att öka det kollektiva resandet i stråket Halmstad - Ljungby, men för att öka attraktiviteten behöver restiderna minskas. Kortare restider kan bli verklighet genom en kombination av infrastrukturåtgärder på väg 25 samt optimering av tidtabeller och linjeläggning avseende busstrafiken. Det är i sammanhanget även angeläget att regionerna samarbetar kring tidtabeller så att bytestider mellan tåg och buss kan hållas på en rimlig nivå.

Ett delmål för klimat och miljö är att: ”Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.”

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

En tydligare beskrivning av vilken helgtrafik som avses under perioden 2028-2034 på Markarydsbanan vore önskvärt.

Region Kronoberg tar inspiration av kriterierna för utveckling av nya tågstationer och tycker att de är väl värda att beakta även till Region Kronobergs framtida styrdokument.

## Synpunkter

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

Delarna som ska belysas, beaktas och behandlas i en TFP är komplexa och innehåller många delkomponenter. Region Halland har i sin TFP på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, programmet innehåller även en beskrivning av Trafikeringsbehov tåg 2028-2050.

Region Kronoberg vill lämna följande synpunkter:

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

”Att utveckla och förenkla kollektivtrafikresandet över länsgränser är en viktig del i att skapa ett mer hållbart och effektivt transportsystem för såväl Hallands invånare som för de invånare i grannregioner som reser in i och ut från Halland.”

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

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

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

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

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

”Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.”

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

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

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

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

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

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

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

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

Kriterie 2: Nettoresandet på den aktuella banan ska öka, det vill säga att man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas vid bedömningen

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

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

Kriterie 5: Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig till att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

- Region Kronoberg tar inspiration av kriterierna och tycker att de är väl värda att beakta även till Region Kronobergs framtida styrdokument.

Region Kronoberg uppskattar Region Hallands ambitioner och insatser för att utveckla kollektivtrafiken i linje med regionens övergripande utvecklingsstrategier. Region Kronoberg ser fram emot fortsatt samarbete och dialog kring hur vi kan samordna våra gemensamma insatser för att främja hållbart resande och en effektiv kollektivtrafik.

## **Barnrättsperspektiv**

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

## § 8 Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland (25RS1004)

### Beslut

Regionstyrelsen godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland.

### Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Region Halland har i sitt Trafikförsörjningsprogram (TFP) på ett föredömligt sätt lyckats med att sammanfatta och beskriva hur kollektivtrafiken ska utvecklas fram till 2030, programmet innehåller även en beskrivning av Trafikeringsbehov tåg 2028-2050.

Region Kronoberg vill lämna följande synpunkter:

Region Kronoberg ser potential att öka det kollektiva resandet i stråket Halmstad – Ljungby men det är viktigt att restiderna minskar genom en kombination av infrastrukturåtgärder på väg 25 samt trafikåtgärder.

Region Kronoberg efterfrågar en tydligare beskrivning av planerad helgtrafik på Markarydsbanan 2028-2034 då nuvarande formulering upplevs otydlig.

Avslutningsvis ser Region Kronoberg positivt på de kriterier för nya tågstationer som presenteras i programmet och menar att dessa med fördel kan användas som inspiration även i Region Kronobergs framtida styrdokument.

Region Kronoberg värdesätter Region Hallands ambitioner och ser fram emot fortsatt dialog för att främja hållbart resande. Slutligen påpekar Region Kronoberg att det inte framgår av remissen om en prövning av barnets bästa har gjorts.

### Förslag till beslut

Regionstyrelsens arbetsutskott lämnar följande förslag till beslut till regionstyrelsen:

Regionstyrelsen godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland

### Beslutsunderlag

- Ordförandens förslag till beslut - Remissyttrande - Trafikförsörjningsprogram Region Halland 2026-2030, daterat 2025-12-12
- Remissyttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland, daterat 2025-12-12
- Remissversion - Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

- §12 RSAU Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland

**Paragrafen är justerad**

## Joki Malin RK STAB

---

**Från:** emma.wallin@kronoberg.se  
**Skickat:** den 22 januari 2026 12:35  
**Till:** REGION HALLAND officiell e-post  
**Ämne:** RS230670 Region Kronoberg  
**Bifogade filer:** §8 RS Remissyttrande – Trafikförsörjningsprogram 2026-2030 för Region Halland(25RS1004-9).pdf; Remissvar TFP RS230670 Region Kronoberg.pdf

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

Hej!

Se bifogat beslut från Region Kronoberg.

**Med vänlig hälsning**

**Emma Wallin**

Utredare | Nämndsekreterare | Kansliavdelningen

0470-58 30 09 | 0709-84 43 52

[emma.wallin@kronoberg.se](mailto:emma.wallin@kronoberg.se)

[www.regionkronoberg.se](http://www.regionkronoberg.se)





## Remissvar från Socialdemokratiska regiongruppen,

### Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

#### Övergripande

- På ett par ställen benämns regionen som "ägare", ex under kapitel 4,3. Det upplevs som en rest från tiden som bolag och bör ses över.
- Trafikförsörjningsprogrammet berör inte ersättningstrafik för tåg. Det är dock en viktig fråga, beredskapen för detta, särskilt på Västkustbanan, påverkar robustheten och resenärernas tilltro till kollektivtrafiken.

#### S 12

- Under rubriken: Förbättrad jämställdhet och ökad tillgänglighet för sårbara grupper, saknas ett resonemang kring information och teknik som en del av reseupplevelsen och tryggheten.
- Under samma rubrik saknas också ett resonemang om trygghetsskapande åtgärder såsom trygghetsstopp för att fler kvinnor ska känna sig trygga att resa kollektivt under hela trafikdygnet.

#### S 18

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

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

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

### S 19

- Under social hållbarhet saknas resonemang om socioekonomi.
- Förtydliga vikten av dialog om tillgänglighet med funktionsrättsorganisationer.
- Saknas mål om digital tillgänglighet i form av information inför resan.

### S 20

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

### S 55

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

### S 78

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

Ärendenummer  
TRV 2025/113777  
Motpartens ärendenummer  
RS230670

Dokumentdatum  
2026-01-14

Konfidentialitetsnivå  
2 Intern

Mottagare  
Region Halland

## Yttrande - Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 Region Halland

### Ärende

Trafikförsörjningsprogrammet är Region Hallands övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling och beskriver mål och inriktning för kollektivtrafiken under kommande fyraårsperiod, med en långsiktig utblick mot år 2050.

### Trafikverkets synpunkter

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

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

Det skulle vara intressant om trafikförsörjningsprogrammet innehöll en mer utvecklande text om vilka noder i angränsande län som Region Halland eftersträvar god tillgänglighet till med kollektivtrafik. Greater Copenhagen, String och Regionsamverkan Sydsverige nämns men vad samarbetsorganen innebär för Region Halland kan bli tydligare.

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

Ärendenummer  
TRV 2025/113777  
Motpartens ärendenummer  
RS2023-00074

Dokumentdatum  
2026-01-14

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

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

På Trafikverkets hemsida finns information om de analyser, utredningar och planerade åtgärder som görs för att möta den ökade trafikmängden från kontinenten som väntas komma i samband med öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen. Länk: [Effekter av fast förbindelse under Fehmarn Bält - www.trafikverket.se](https://www.trafikverket.se/effekter-av-fast-forbindelse-under-fehmarn-balt)

Med vänlig hälsning,

*Erica Kvist*  
Strategisk planerare, Västra regionen  
**Trafikverket**

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/113777, Motpartens ärendenummer RS2023-00074, Dokumentdatum 2026-01-14, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.2 Intern

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.



**VARBERGS  
KOMMUN**

Samhällsutvecklingskontoret  
Max Wehlin, 0340-880 00

**Yttrande**

2026-01-13

1 (5)

Dnr: KS 2025/0613-16

Region Halland

## **Yttrande - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030**

Varbergs kommun har fått Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 – 2030 på remiss och önskar lämna följande yttrande:

Varbergs kommun är på ett övergripande plan positiva till förslaget till Trafikförsörjningsprogram. Förslaget är genomarbetat och välskrivet. Det mesta av innehållet är också bekant sedan tidigare program. Kommunen delar trafikförsörjningsprogrammets övergripande bild om hur kollektivtrafiken ska utvecklas för störst effekt, med en huvudsaklig koncentring på satsningar längs starka kollektivtrafikstråk och knutpunkter.

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

Varbergs kommun ställer sig i princip bakom inriktning på trafik i stråk. Kommunen skulle emellertid vilja se ambitionsökning i heltrafiken och trafik under en större del av trafikdygnet. Detta inte minst för de invånare i kommunen som arbetar olika typer av skiftarbete. Detta blir emellertid problematiskt i ett starkt stråk där trafiken är en kombination av busstrafik och tågtrafik som är fallet Stråket Varberg-Veddige-Borås. Genom att räkna samma alla avgångar med buss och tåg finns en god trafikering i stråket. Problemet är att stora delar av de boende i stråket är hänvisade till buss för sina kollektivtrafikresor då avståndet till järnvägsstationerna är för långt. Enbart busstrafiken ger en svag kollektivtrafik som har svårt att vara ett attraktivt alternativ. Varbergs kommun efterlyser lösningar för hur kollektivtrafiken kan

---

POSTADRESS	BESÖKSADRESS	TELEFON	ORGANISATIONSNUMMER	E-POSTADRESS
Varbergs kommun	Engelbrektsgratan 15, Östra Vallgatan 12 (hiss)	0340-880 00	212000-1249	ks@varberg.se
432 80 Varberg	432 80 Varberg	TELEFAX		WEBBPLATS www.varberg.se

utvecklas i starka kombinerade stråk även för alla boende i stråket. Samma lösningar kommer att behövas till den parallella busstrafiken i det norrgående stråket mot Bua och Värö när Värö station etableras. Även här kommer bussarna vara den viktigaste kollektivtrafiklösningen för många av våra invånare som bor i det stråket.

Utanför de starka stråken är idag kollektivtrafiken relativt svag. Ett ganska lågt resande ger få turer och en mindre attraktiv service. Detta beror till stor del på att de flesta busslinjerna utgår från bussterminalen i Varberg och har ganska långa sträckor att köra. Ett sätt som kommunen ser som en lösning på detta är att arbeta med bytespunkter och att resenärer utanför de starka stråken kan byta från matartrafik till den mer frekventa trafiken i de starka stråken. Sådana bytespunkter finns med i så väl trafikförsörjningsprogrammet som regional fysisk plan och Varbergs förslag till ny översiktsplan. Ett system med bytespunkter och kortare matarlinjer, där även nya kollektivtrafikformer som till exempel så kallad on demand-trafik skulle kunna ge en mer frekvent och därmed mer attraktiv service för boende utanför de starka stråken. I dialoger med boende har de ofta lyft fram att de gärna har ett byte under resan om det skulle ge fler avgångar i kollektivtrafiken.

### **Hela resan-perspektivet**

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

### **Interregional trafik**

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

tillgång till den interregionala trafiken. Detta kan ske genom att arbeta för ytterligare uppehåll i Halland för den trafiken. Men det kan även röra sig om utvecklade förbindelser till stationer, i dagsläget Halmstad, med interregional trafik söderut. Detta särskilt med fokus på bra bytesmöjligheter mellan regional trafik och interregional trafik.

### **Äldres resande**

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

### **Skolresor**

Trafiksäkerheten kring hållplatser och elevers upplevelse av trygghet i anslutning till hållplatserna, turplaneringen och framförande av fordonen är ett fortsatt prioriterat utvecklingsområde. Den digitala lösningen som föreslås göra det möjligt att följa fordon i realtid kan till viss del ge ökad trygghet och förbättrad kommunikation med elever och vårdnadshavare.

På flera skolor, där en större del av elevantalet åker skolskjuts, styrs skolornas start- och sluttider till stor del av bussarnas tidtabeller eller möjligheten till anpassning av skolbusssturerna. Detta leder bland annat till svårigheter i att organisera scheman, men också en olikvärdighet där skolor med färre skolskjutselever har en större frihet att göra anpassningar i sin undervisnings- och schemaläggning för att bättre möta elevernas och verksamhetens pedagogiska behov.

Skolskjutsens planering behöver i högre grad kunna anpassas efter skolornas behov för att säkerställa kvalitet och rimliga villkor i undervisningen. Samtidigt får det inte vara kostnadsdrivande för region eller kommun.

Tillgång till tillförlitliga och tillgängliga resmöjligheter är avgörande för elever i gymnasieskola och anpassad gymnasieskola, liksom för deltagare i yrkesutbildningar, arbetsmarknadsåtgärder och integrationsinsatser. Programmet betonar vikten av enkelhet, trygghet och tillgänglighet samt möjligheten att nyttja restiden för arbete och studier. Dessa aspekter ses som särskilt viktiga för att kollektivtrafiken ska stödja ungas och vuxnas

utbildningsvägar, samt underlätta deltagande i arbetsmarknadsinsatser. För elever i den anpassade gymnasieskolan och för personer med funktionsvariationer eller andra särskilda behov behöver tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken fortsätta att utvecklas.

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

### **Fritidsresor**

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

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

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

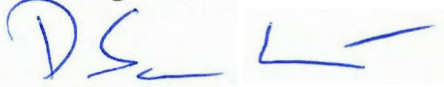
Avslutningsvis vill Varbergs kommun göra medskicket att priset på kollektivtrafikresan är en mycket viktig faktor som påverkar människors benägenhet att åka kollektivt. Därför behövs kontinuerliga översyner göras om hur prissättningen för olika resor och olika grupper kan göra kollektivtrafiken mer attraktiv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

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

2026-01-13

5 (5)  
Dnr: KS 2025/0613-  
16

Varbergs kommun

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'DS' followed by a stylized flourish.

David Sandrén

Kommunstyrelsens ordförande

§ 11

Dnr KS 2025/0613

## Svar på remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030

### Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

- godkänna yttrandet daterat 13 januari 2026 som Varbergs kommuns svar på remiss från Region Halland om Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030.

### Reservation

Kent Norberg (S), Katarina Eiderbrant (S), Jenny Bolgert (S), Lukas Axelsson Nord (S) och Anton Él Raai (S) reserverar sig mot beslutet

### Förslag till beslut på sammanträdet

Kent Norberg (S) föreslår följande tillägg i yttrandet:

Varbergs kommun önskar även att det uttalas en ambition om hur självfinansieringsgraden på 55 % kan sänkas till 50 % som ett sätt att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och jämlik med ett högre resande.

### Beslutsordning

Ordförande ställer fråga om bifall eller avslag på arbetsutskottets förslag och konstaterar bifall till arbetsutskottets förslag.

Ordförande ställer fråga om bifall eller avslag på Kent Norbergs (S) tilläggsförslag och konstaterar avslag på tilläggsförslaget.

Omröstning begärs

Kommunstyrelsen godkänner följande ordning:

Ja-röst för avslag på Kent Norbergs (S) tilläggsförslag.

Nej-röst för bifall till Kent Norbergs (S) tilläggsförslag.

Kommunstyrelsen beslutar avslå tilläggsförslaget från Kent Norberg (S) med sju ja-röster och sex nej-röster.

Beslutande	Ja	Nej
David Sandrén (M)	X	
Peter Sjöholm (M)	X	
Åse Craft Aronsson (M)	X	
Andreas Havasi (SD)	X	
Olle Hällnäs (SD)	X	
Tobias Carlsson (L)	X	
Freddie Holmström (KD)	X	

Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande	Datum
----------------------	--------------------	-------

Kent Norberg (S)		X
Katarina Eiderbrant (S)		X
Jenny Bolgert (S)		X
Lukas Axelsson Nord (S)		X
Anton Él Raai (S)		X
Lena Wennerström (C)		X
<b>Summa</b>	<b>7</b>	<b>6</b>

## Beskrivning av ärendet

Region Halland har uppdrag som regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Halland. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland enligt lag om kollektivtrafik fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet utgör ett viktigt dokument för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. I programmet beskrivs vilka mål, trafikeringsstrategier och principer för trafikutveckling som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland. Programperioden stäcker sig fram till och med 2030, med en långsiktig utblick mot 2050.

I programmet görs hänvisningar till Regional fysisk plan för Halland som är under framtagande. Regional fysisk plan planeras att beslutas politiskt i juni 2026. Trafikförsörjningsprogrammet revideras parallellt med att Regional fysisk plan tas fram. I samband med detta har det varit viktigt att säkerställa kopplingen mellan de båda dokumenten i remissförfarandet.

Revideringsarbetet har inte syftat till att ta fram ett helt nytt trafikförsörjningsprogram utan har byggt vidare på det gällande trafikförsörjningsprogrammet. Justeringar och tillägg har gjorts där så bedömts lämpligt under revideringsprocessen.

## Beslutsunderlag

Arbetsutskottet 13 januari 2026, § 7.

Beslutsförslag 17 december 2025.

Yttrande – Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030, daterat 13 januari 2026.

Remiss Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030.

Hamn- och gatunämnden, ordförandebeslut, inkom 12 december 2025.

Kultur- och fritidsnämnden 15 december 2025, § 87.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden 15 december 2025, § 106.

Förskole- och grundskolenämnden 17 december 2025, § 94.

Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande	Datum
----------------------	--------------------	-------

## Övervägande

Varbergs kommun har yttrat sig över förslag till Trafikförsörjningsprogram för Halland 2026 – 2030. Över lag är kommunen positiv till förslaget, men har synpunkter på dialog om att inte framtida satsningar fixeras helt kring de starkaste stråken och knutpunkterna. Kommunen skulle emellertid vilja se ambitionsökning i de starka stråken avseende heltrafik och trafik under en större del av trafikdygnet. Det är även problematiskt i starka stråk där trafiken är en kombination av busstrafik och tågtrafik.

Kommunen vill även se nya lösningar för trafiken utanför starka stråk, utveckling av ”mobilitetshubbar”, bättre tillgång till interregionalt resande samt efterlyser lösningar för äldres resande.

Kommunen har även synpunkter på skolresor och resorna till gymnasieskola och vuxenutbildningar.

Kommunen lyfter även behovet av kollektivtrafik till fritidsverksamheter.

**Protokollsutdrag:** Region Halland, RS230670

Justerandes signatur	Utdragsbestyrkande	Datum
----------------------	--------------------	-------

## Joki Malin RK STAB

---

**Från:** Kommunkansli <kommunkansli@varberg.se>  
**Skickat:** den 29 januari 2026 14:23  
**Till:** REGION HALLAND officiell e-post  
**Ämne:** RS230670 Varbergs kommun - KS 260127, § 11 - Svar på remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030  
**Bifogade filer:** KS 260127, § 11 - Svar på remiss - Trafikförsörjningsprogram för Region Halland 2026 - 2030.pdf; Remissvar TFP RS230670 Varbergs kommun - signerat.pdf

Hej!

Översänder beslut som tagits av kommunstyrelsen 27 januari 2026.

Vänliga hälsningar

Sara Bengtsson  
Kansliadministratör  
Kommunkansliet

Telefon: 0340-881 04

E-post: [sara.bengtsson1@varberg.se](mailto:sara.bengtsson1@varberg.se)

Varbergs kommun  
Kommunstyrelsens förvaltning  
432 80 Varberg

Varberg direkt: 0340-880 00

Webbplats: [varberg.se](http://varberg.se)

Så här behandlar Varbergs kommun personuppgifter: [varberg.se/GDPR](http://varberg.se/GDPR)

Kommunledningsförvaltningen  
KS.2025.783

Region Jönköpings Län

## Yttrande över förslag till trafikförsörjningsprogram för Halland 2026-2030

### Ärendebeskrivning

Region Hallands trafikförsörjningsprogram har genomgått en revidering och har skickats på remiss. Programperioden för det reviderade trafikförsörjningsprogrammet är 2026-2030 med långsiktig utblick till mot 2050. Värnamo kommun har fått förslaget till trafikförsörjningsprogram på remiss.

### Sammanfattning av förslaget

Region Halland är regional kollektivtrafikmyndighet. Enligt kollektivtrafiklagen ska det i varje län finnas en regional kollektivtrafikmyndighet som har ansvar för den allmänna kollektivtrafiken och för att ta fram ett regionalt trafikförsörjningsprogram. I förslaget till trafikförsörjningsprogram skriver Halland att det långsiktiga målet för kollektivtrafiken är att den ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Målet utgör en övergripande ambition för kollektivtrafikens roll i samhällsutvecklingen. Det kortsiktiga målet är att resandet med kollektivtrafiken ska öka och vara attraktivt

### Synpunkter på förslaget till trafikförsörjningsprogram

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

---

**Postadress**Kommunledningsförvaltningen  
Värnamo kommun  
331 83 Värnamo**Kontaktcenter**Stadshuset, Kyrkorget 1, Värnamo  
Telefon: 0370-37 70 00  
Telefax: 0370-37 77 11**E-post**[kontaktcenter@varnamo.se](mailto:kontaktcenter@varnamo.se)  
**Webbplats**  
[kommun.varnamo.se](http://kommun.varnamo.se)**Organisationsnummer**212000-0555  
**Bankgiro**  
141-7195

persontrafik då den ger möjlighet till arbets- och fritidsresor samt resor till och från högskolan i Halmstad.

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

### **Beslutsförslag**

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsen besluta

att anta förvaltningens skrivelse som eget yttrande över Region Hallands förslag till Trafikförsörjningsprogram perioden 2026-2030.

I tjänsten

Conny Eskilson  
Kvalificerad utredare

§ 479 Dnr: KS.2025.783

## **Region Hallands remissförslag trafikförsörjningsprogram 2026-2030**

### **Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

**att** svara på remissen i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag i tjänsteskrivelse daterad den 2025-12-04.

### **Ärendebeskrivning**

Region Halland har skickat ut förslag på Trafikförsörjningsprogram 2026 - 2030 på remiss. Kommunen ges möjlighet att lämna synpunkter senast 14 januari 2026

Kommunledningsförvaltningen har upprättat förslag på remissvar i tjänsteskrivelse 2025-12-04.

### **Förslag till beslut**

Kommunledningsförvaltningen föreslår kommunstyrelsens besluta **att** anta förvaltningens skrivelse som eget yttrande över Region Hallands förslag till Trafikförsörjningsprogram perioden 2026-2030

### **Yrkanden**

Ordföranden yrkar i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag.

**Remissyttrande**

Datum 2025-11-17

Diarienummer IKN 2025-00290

Ert diarienummer RS 230670

Region Halland

## Trafikförsörjningsprogram 2026– 2030

Västra Götalandsregionen (VGR) har mottagit Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland på remiss och vill tacka för möjligheten att lämna synpunkter på denna. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden svarar i egenskap av ansvarig nämnd för regionövergripande strategiskt arbete inom samhällsplanering, kollektivtrafik, infrastruktur och bredband.

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

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

Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

Västra Götalandsregionen

Louise Jeppsson  
Ordförande infrastruktur- och  
kollektivtrafiknämnden

Sofia Hellberg  
Infrastruktur- och  
kollektivtrafikchef

Protokoll från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden, 2025-12-09

## § 154

### Yttrande över remiss om trafikförsörjningsprogram 2026-2030 Region Halland

Diarienummer IKN 2025-00290

#### Beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden godkänner yttrandet över trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland.

#### Sammanfattning av ärendet

Region Halland har skickat trafikförsörjningsprogram 2026–2030 på remiss. Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under programperioden. Det finns stor samstämmighet mellan remissförslaget och Västra Götalandsregionens mål och inriktningar där kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till regional utveckling och en positiv samhällsutveckling i stort, vilket är positivt inte minst på grund av att Kungsbacka ingår i Västtrafiks trafikområde. Det finns även stor överensstämmelse kring att kopplingarna över länsgräns är viktiga, inte minst på grund av att resandeutbytet är omfattande. VGR samverkar gärna kring de områden som Region Halland identifierat som delmål, i syfte att öka utbytet och lärandet gällande marknadsandel, tillgänglighetsanpassning, social inkludering, självfinansieringsgrad samt klimat och miljö.

#### Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2025-11-17

#### Skickas till

- Region Halland, [regionen@regionhalland.se](mailto:regionen@regionhalland.se), ange diarienummer RS230670
- Västtrafik för kännedom, [vasttrafik@vasttrafik.se](mailto:vasttrafik@vasttrafik.se)

Justerare:	Justerare:	Justerare:	Rätt utdraget intygar:

**Tjänsteutlåtande**

Datum 2025-11-17

Diarienummer IKN 2025-00290

**Västra Götalandsregionen****Koncernkontoret**

Handläggare: Adrien Moysset

Telefon: 0722-306587

E-post: [adrien.moysset@vgregion.se](mailto:adrien.moysset@vgregion.se)

Till infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden

# Yttrande över remiss om trafikförsörjningsprogram 2026– 2030 Region Halland

## Förslag till beslut

1. Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden godkänner yttrandet över trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland.

## Sammanfattning av ärendet

Region Halland har skickat trafikförsörjningsprogram 2026–2030 på remiss. Programmet beskriver behov, mål och strategier för hur kollektivtrafiken ska utvecklas under programperioden. Det finns stor samstämmighet mellan remissförslaget och Västra Götalandsregionens mål och inriktningar där kollektivtrafiken är ett medel för att bidra till regional utveckling och en positiv samhällsutveckling i stort, vilket är positivt inte minst på grund av att Kungsbacka ingår i Västtrafiks trafikområde. Det finns även stor överensstämmelse kring att kopplingarna över länsgräns är viktiga, inte minst på grund av att resandeutbytet är omfattande. VGR samverkar gärna kring de områden som Region Halland identifierat som delmål, i syfte att öka utbytet och lärandet gällande marknadsandel, tillgänglighetsanpassning, social inkludering, självfinansieringsgrad samt klimat och miljö.

## Finansiering och resurskonsekvenser av beslutet

Beslutet innebär inte några ekonomiska konsekvenser.

Postadress:  
Regionens hus  
462 80 Vänersborg

Besöksadress:  
Residensgatan 16H  
462 33 Vänersborg

Telefon:  
010-441 00 00  
E-post:  
[infrastruktur-  
och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se](mailto:infrastruktur-och.kollektivtrafiknamnd@vgregion.se)

Webbplats:  
[www.vgregion.se](http://www.vgregion.se)

Koncernkontoret

Sofia Hellberg

Infrastruktur- och kollektivtrafikchef

## Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

- Västra Götalandsregionens yttrande över remiss trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland
- Remissversion trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland
- Följebrev till remissversion av Trafikförsörjningsprogram 2026–2030 för Region Halland

## Besluten skickas till

- Region Halland, [regionen@regionhalland.se](mailto:regionen@regionhalland.se), ange diarienummer RS230670
- Västtrafik för kännedom, [vasttrafik@vasttrafik.se](mailto:vasttrafik@vasttrafik.se)