

Samrådsredogörelse inkomna synpunkter

# Trafikförsörjningsprogram 2026-2030

RS230670

# Innehållsförteckning

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

## Inledning

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

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

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

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

## Sändlista remissinstanser

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

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

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

## Läsanvisning

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

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

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

## Halländska kommuner

### Falkenbergs kommun

#### *Programmets styrning och genomförande*

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

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

**Åtgärd:** Nej.

#### *Ekonomiska förutsättningar*

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

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

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

**Åtgärd:** Ja

#### *Stråk och prioriteringar*

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Vid identifieringen av kollektivtrafikstråk i Halland har potentialen i målpunkter i och utanför Halland identifierats. Parametrar som befintlig arbetspendling, befolkningsmängd, befolkningsutveckling, åldersstruktur, arbetstillfällen samt kommunens bedömning av nybyggnation har inkluderats. Antalet resor i den kollektivtrafik som finns i stråket idag har också ingått i analyserna samt framtida potential för en utökad arbets- och studiependling.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### *Grundläggande trafik i hela Halland*

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Alla invånare i Halland ska ha tillgång till någon form av kollektivtrafik. Som lägstanivå erbjuds ett basutbud av kollektivtrafiken som omfattar busstrafik, närtrafik och anropsstyrd trafik. Samordning av samhällsfinansierade trafikformer i landsbygden kan därtill utgöra ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken och skapa fler resmöjligheter i områden med begränsat resandeunderlag. 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. Därutöver hänvisas till tabell för basutbud i programmets kapitel 4, vilket är nytt för detta program.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Halland är ett starkt växande län och har alla förutsättningar att bidra till Sveriges tillväxt. En väl fungerande och utbyggd transportinfrastruktur är ett viktigt redskap för att Halland fortsatt ska kunna bidra till välfärden och skapa möjligheter för ett hållbara resor och transporter. Den beskrivna målbilden för tågtrafiken, som redogörs för i kapitel 6, förutsätter att staten, genom Trafikverket, tar sitt ansvar för byggande, drift och underhåll av järnvägsanläggningen. För att öka det hållbara resandet är det av yttersta vikt att takten i genomförandet av åtgärder inom järnvägens infrastruktur intensifieras. Region Hallands prioriteringar för järnvägsinfrastrukturen syns i både tabell och kartform i avsnitt 6.6.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Strategin bidrar till det långsiktiga målet för kollektivtrafiken: Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region.

**Åtgärd:** Nej

### *Anpassad kollektivtrafik*

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

## Halmstads kommun

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

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

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

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

**Åtgärd:** Ja

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

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

**Delmål social inkludering:**

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafikhärla läge ska öka

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

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

**Åtgärd:** Nej

- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka

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

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

**Åtgärd:** Nej

*Delmål klimat och miljö:*

- Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

### 6.1 Tågsystem i Halland

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

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

**Åtgärd:** Nej

### 6.2 Trafikering 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”.*

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

**Åtgärd:** Nej

### Pågatåg Halmstad – Helsingborg

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

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

**Åtgärd:** Nej

### 6.7 Nya tågstationer

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

**Region Hallands kommentar:** I den första fasen av samplaneringsmodellen som beskrivs i kapitel 7 ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen.

**Åtgärd:** Nej

#### Övrigt

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

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

**Åtgärd:** Ja

### Hylte kommun

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

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

**Region Hallands kommentar:** Strategin för den allmänna kollektivtrafiken i Halland är att koncentrera resurser till stråk där förutsättningar för ökat resande är goda. För att stödja en socialt hållbar utveckling kompletteras detta med grundläggande resmöjligheter för hela länet. Strategin bidrar till det långsiktiga målet för kollektivtrafiken: Kollektivtrafiken ska bidra till en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region. Den grundläggande trafikutvecklingsprincipen är att resbehoven ska styra utvecklingen av kollektivtrafiken i Halland med huvudsakligt fokus på arbets- och studiependling samt annat vardagsresande. Varje år utformar Hallandstrafiken en Kollektivtrafikplan utifrån riktlinjerna i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Framtagandet av planen sker i nära dialog med kommunerna i länet. I planen beskrivs det operativa genomförandet av Trafikförsörjningsprogrammet, exempelvis linjeförändringar och turutbud för det kommande året med utblick ytterligare fyra år framåt.

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

**Region Hallands kommentar:** Utbudet av kollektivtrafik planeras utifrån principen om att resbehovet är styrande, det vill säga efterfrågan och resandepotential i olika områden, stråk och reserelationer. Områden med hög efterfrågan och stort resandeunderlag får ett större utbud med fler turer och linjer. I områden med lägre efterfrågan erbjuds färre resmöjligheter. Tillgängligheten säkerställs i form av ett grundutbud, ett så kallat basutbud. Som del av basutbudet erbjuds grundläggande resmöjligheter genom närtrafik eller beställningstrafik. Basutbudet omfattar busstrafik och anropsstyrd trafik, anpassat efter efterfrågan och de geografiska och demografiska förutsättningarna. Trafikförsörjningsprogrammet beskriver principer och riktlinjer för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafikplanen som tas fram årligen av Hallandstrafiken hanterar det operativa utförandet och utgår från principer och riktlinjer i det generella utvecklingsarbetet.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

## Kungsbacka kommun

### *Kommunens inställning i detalj*

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

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

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

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

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

### *Kapitel 1*

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

## *Kapitel 2*

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

### *Kapitel 3*

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

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

**Åtgärd:** Nej

### *Kapitel 4*

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### *Kapitel 5*

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** De geografiska områden som klassas som kollektivtrafikstråk kommer att trafikeras av en kollektivtrafik med tillräckligt utbud för att tillgodose behovet av arbets- och studiependling. Kollektivtrafikstråken klassificeras för att påvisa skillnaderna i det förväntade utbudet. Genom att klassificera stråken påvisas potentialen i att utveckla kollektivtrafiken. Att tydligt peka ut de kollektivtrafikstråk som under överskådlig framtid kommer att trafikeras med kollektivtrafik innebär ett åtagande från Region Hallands sida. Även i områden utanför kollektivtrafikstråken kan det finnas linjelagd kollektivtrafik.

**Åtgärd:** Nej

#### *Kapitel 6*

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

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

## Laholms kommun

### *Angränsande regioner*

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

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

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

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

### *Tydliga framgångsfaktorer och målsättningar*

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

**Region Hallands kommentar:** Utbudet av kollektivtrafik planeras utifrån principen om att resbehovet är styrande, det vill säga efterfrågan och resandepotential i olika områden, stråk och reserelationer. Områden med hög efterfrågan och stort resandeunderlag får ett större utbud med fler turer och linjer. I områden med lägre efterfrågan erbjuds färre resmöjligheter.

**Åtgärd:** Nej

### *Tillgång till kollektivtrafikstationer*

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

#### *Barnkonvention och delaktighet*

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### *Social hållbarhet*

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Region Hallands kommentar:** När kollektivtrafiken utvecklas och blir tillgänglig för fler ökar tillgången till arbete, studier, nöjen, fritidsaktiviteter, rekreation samt offentlig- och privat service. Kollektivtrafiken kan på så sätt skapa förutsättningar för integration genom att minska sociala och fysiska barriärer för socioekonomiskt sårbara grupper, samtidigt som den kan skapa en rättvisare tillgänglighet då barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar kan nyttja kollektivtrafiken i större utsträckning för sin mobilitet. Vidare kan en utvecklad och attraktiv kollektivtrafik bidra till ett ökat resande inom de socioekonomiskt starka grupperna som i mindre utsträckning nyttjar kollektivtrafiken i jämförelse.

**Åtgärd:** Nej

#### *Digitalisering*

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

Då inriktningen om digitalisering finns även för anpassad kollektivtrafik är det särskilt 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.

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

#### *Sårbarhet i lågtrafikerade linjer*

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Sydtaxan kan beskrivas utifrån principen om minsta gemensamma nämnare, både vad gäller de biljetter som erbjuds och det regelverk som gäller för resor mellan parterna. På så vis blir det enkelt och begripligt för kunder som reser mellan två eller flera parter inom södra Sverige, oavsett om de är pendlare eller fritidsresenärer.

Region Halland och Hallandstrafiken kommer att fortsätta samverka med omkringliggande regioner för att göra det ännu enklare och smidigare att resa över länsgränser i framtiden.

**Åtgärd:** Nej

#### ***Stora investeringsbehov och kapacitetsbrist***

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

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

### *Halmstad – Laholm – Markaryd – Hässleholm*

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

**Region Hallands kommentar:** Kapitlet beskriver Region Hallands inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas på kort sikt fram till 2035 och på lång sikt mellan 2035 och 2050. Kapitlet har omarbetats för att tydligare beskriva nämnda inriktning och ambition.

**Åtgärd:** Ja

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

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

**Åtgärd:** Nej

### *Laholm – Våxtorp – 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 2050perspektiv. Kommunen ser att det på sikt kan vara fördelaktigt att förlänga stråket för att koppla ihop Laholm och Våxtorp med Örkelljunga. Stråket är Laholm Våxtorp-Nordvästra Skåne är utpekad i granskningsversionen för Regional fysisk plan för Halland.

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

### *Information, samverkan och beteendeförändring*

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

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

### *Avsaknad av beredskapsperspektiv*

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

**Region Hallands kommentar:** Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion och utgör en central del av Sveriges civila försvar. Region Halland har därför i uppdrag att säkerställa att kollektivtrafiken fungerar såväl under normala förhållanden som vid kris och höjd beredskap. Detta innebär ett ansvar att reducera sårbarheter, stärka verksamhetens motståndskraft mot samhällsstörningar samt utveckla och upprätthålla en grundläggande förmåga inom civilt försvar.

**Åtgärd:** Ja

## Varbergs kommun

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Region Hallands kommentar:** Ett led i öka kollektivtrafikens attraktivitet utanför de Halländska städerna och stärka hela resan är tillskapandet av bytespunkter med utökad resenärsservice i de strategiska kollektivtrafiknoder som finns utpekade i Regional fysisk plan och i trafikförsörjningsprogrammets stråkkarta. På dessa platser kan nya kollektivtrafikformer bli aktuella. Detta kräver samplanering mellan region och kommun.

**Åtgärd:** Nej

#### *Hela resan-perspektivet*

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

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

**Åtgärd:** Ja

#### *Interregional trafik*

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

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

**Region Hallands kommentar:** Interregionala resor ska tillgodose funktionen färresor, det vill säga längre resor. Här ingår till exempel tjänsteresor, längre fritidsresor och semesterresor. Den interregionala kollektivtrafiken är knuten till det regionala tillväxt- och utvecklingsperspektivet. För Halland är det viktigt med interregionala resmöjligheter, inte minst till Stockholm och Köpenhamn.

**Åtgärd:** Nej

#### **Äldres resande**

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### **Skolresor**

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

andra särskilda behov behöver tillgänglighetsanpassningen av kollektivtrafiken fortsätta att utvecklas.

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

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

#### *Fritidsresor*

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

**Region Hallands kommentar:** I programmets kapitel två nämns bland annat: ”Viktigt är också tillskapandet av parkeringar för cykel och bil i anslutning till välplanerade bytespunkter på landsbygden. Det ger invånarna bättre möjligheter att kunna resa med kollektivtrafiken till arbete, studier, service, kultur- och fritidsaktiviteter som ofta är koncentrerade till större tätorter.” Programmets fokus på resor för arbete och studier samt annat vardagsresande genomsyrar också arbetet med att utveckla bytespunkter och stationer som ofta utgör nav i tätorter där evenemang, idrottsanläggningar med mera finns.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

## **Kommuner och kommunalförbund i angränsande län**

### **Göteborgs stad**

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

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

## Marks kommun

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

## Mölndals stad

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

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

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

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

## Gislaveds kommun

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

### Markaryds kommun

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

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

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

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

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

### Båstad kommun

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

## Värnamo kommun

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

## Göteborgsregionen

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

**Region Hallands kommentar:** Region Halland, Västra Götalandsregionen, Hallandstrafiken och Västtrafik har gemensamt genomfört en utredning om framtidens kollektivtrafik längs stråk 158. I arbetet har samverkan och dialog skett med Kungsbacka kommun, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Göteborgsregionen samt Trafikverket. Utredningens slutsatser pekar på behovet av åtgärder för att möjliggöra en framtidssäkrad, hållbar och kapacitetsstark kollektivtrafik inom stråket. Bland de föreslagna insatserna ingår att upplåta särskilda körfält för kollektivtrafiken samt att förlänga hållplatser för att förbättra tillgänglighet och kapacitet

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

## **Boråsregionen**

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

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

### *Trafikering Viskadalsbanan*

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

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

### *Förenklat resande över länsgränser*

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

**Region Hallands kommentar:** Synpunkterna noteras.

**Åtgärd:** Nej

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

säkerställa ett stabilt resandeunderlag.

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

## Grannregioner

### Region Jönköpings län

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

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

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej.

## Region Kronoberg

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Ja

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

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

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

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

”Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsbusstrafikstråk ska prioriteras.”

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

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

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

**Åtgärd:** Ja

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

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Kapitlet beskriver Region Hallands inriktning och ambitioner för hur tågtrafiken planeras att utvecklas på kort sikt fram till 2035 och

på lång sikt mellan 2035 och 2050. Kapitlet har omarbetats för att tydligare beskriva nämnda inriktning och ambition.

**Åtgärd:** Ja

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Barnrättsperspektiv*

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

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

**Åtgärd:** Nej

## Västra Götalandsregionen

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

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

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

## Myndigheter

### Trafikverket Region Väst

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

Region Halland lyfter behov av åtgärder på 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.

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

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

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

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

**Åtgärd:** Ja

## Länsstyrelsen Halland

### *Specifika synpunkter*

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

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

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

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Ja

#### *Allmänna synpunkter*

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

**Region Hallands kommentar:** Kollektivtrafiken är en samhällsviktig funktion och utgör en central del av Sveriges civila försvar. Region Halland har därför i uppdrag att säkerställa att kollektivtrafiken fungerar såväl under normala förhållanden som vid kris och höjd beredskap. Detta innebär ett ansvar att reducera sårbarheter, stärka verksamhetens motståndskraft mot samhällsstörningar samt utveckla och upprätthålla en grundläggande förmåga inom civilt försvar.

**Åtgärd:** Ja

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

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

**Åtgärd:** Nej

## Intresseorganisationer och föreningar

### Hallands bildningsförbund

Vi uppskattar möjligheten att lämna synpunkter på Region Hallands Trafikförsörjningsplan.

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

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

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

### Pågatåg nordost

Vi instämmer i det redovisade avsnittet i trafikförsörjningsprogrammet,

Framgångsfaktorer för att åstadkomma en attraktivkollektivtrafik i Halland

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

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

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

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

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

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

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

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

## Socialdemokratiska regiongruppen

### *Övergripande*

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

### **S 12**

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

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

**Åtgärd:** Ja

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

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

**Åtgärd:** Ja

### S 18

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

**Region Hallands kommentar:** Ansvarsfördelning mellan olika aktörer i samhällsplaneringen redogörs för i kapitel 7 där det anges att ”För att lyckas skapa en konkurrenskraftig och attraktiv busstrafik krävs också att satsningar görs för att låta bussen få plats och företräde i stadsmiljön. Sådana satsningar förutsätter ett ömsesidigt åtagande från kommun och Region Halland och en samsyn parterna emellan.” Programmet kompletteras med en hänvisning till kapitel 7 på lämplig plats.

Grafen uppdateras så att 2025 utgör utgångsåret.

**Åtgärd:** ja

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

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

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

### S 19

- Under social hållbarhet saknas resonemang om socioekonomi.

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

**Åtgärd:** Nej

- Förtydliga vikten av dialog om tillgänglighet med funktionsrättsorganisationer.

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### S 20

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

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

#### S 55

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### S 78

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

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

**Åtgärd:** Ja

## Hela Sverige ska leva

### *Allmänt med huvudsaklig inriktning på HNJ-banan*

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

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Region Halland har undersökt tågtrafik med stopp i Sannarp, Åled, Oskarström, Torup och Rydöbruk. Restiden för tåget beräknades till 45 minuter mellan kommunhuvudorterna. Utredningen konstaterade att stora investeringar i järnvägens infrastruktur krävs, och att en ny lokaltågslinje mellan Halmstad och Hyltebruk skulle innebära att den befintliga regionaltågslinjen till Värnamo behöver läggas ned. Denna slutats grundas, utöver investeringar i järnvägens infrastruktur, att två parallella tågssystem inte bedöms samhällsekonomiskt motiverade utifrån dagens resandeunderlag och kostnadsbild. Dessutom skulle det totala kollektivtrafikutbudet till och från Hyltebruk minska på grund av färre bussavgångar.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

**Region Hallands kommentar:** Tågtrafiken på Västkustbanan utgör stommen i det halländska kollektivtrafiksystemet och all annan trafik ska i möjligaste mån anpassas till tågens ankomst och avgångar på Västkustbanan. Utgångspunkten är att tåg och buss kompletterar varandra. I stråket Halmstad – Hyltebruk är den parallella regionbusstrafiken av stor betydelse.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

#### **4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur**

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

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Synpunkten noteras och tas med i framtida dialog med berörda parter. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väntytter, väderskydd, belysning samt är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och ett alternativ till bilen. Välskötta och trygga hållplatser marknadsför kollektivtrafiken på ett positivt sätt och stärker varumärket för nya potentiella resenärer.

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

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

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

I programmet konstateras att ”Testperioden indikerade att det finns en större marknad för vardagsresande i stråket för att tillgodose resor till arbete och studier. Men för att möta detta behov krävs dock fler avgångar, vilket HNJ-banan i dag inte möjliggör. En av projektets slutsatser är därmed att den parallella regionbusstrafiken i stråket fortsatt är av stor betydelse”.

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Ja

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

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Ja

### *6.6 Infrastruktur (sid 59)*

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

Ersättningstrafik vid inställda tåg

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

*Övrigt*

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

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

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

**Region Hallands kommentar:** Åtgärder som kan främja kombinationsresor utgörs bland annat av trygga och säkra pendlarparkeringar för bil och cykel vid kollektivtrafikens bytespunkter, god anslutning till bytespunkter genom gång- och cykelstråk och utveckling av digitala verktyg för att underlätta byten mellan färdslag.

**Åtgärd:** Nej

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

**Region Hallands kommentar:** För att underlätta resor mellan olika trafikområden har Regionsamverkan Sydsverige ingått avtal om gemensamma biljett- och resevillkor för interregionala resor, vilket benämns som ”Sydtaxan”. Sydtaxan omfattar Blekingetrafiken, Hallandstrafiken, Jönköpings länstrafik, Kalmar Länstrafik, Länstrafiken Kronoberg samt Skånetrafiken. Skånetrafikens bilaterala avtal med Trafikstyrelsen i Danmark möjliggör även resor till Köpenhamnsområdet. Region Halland och Hallandstrafiken kommer att fortsätta samverka med omkringliggande regioner för att göra det ännu enklare och smidigare att resa över länsgränser i framtiden.

**Åtgärd:** Nej

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

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

#### **s. 45 Falkenberg–Ullared**

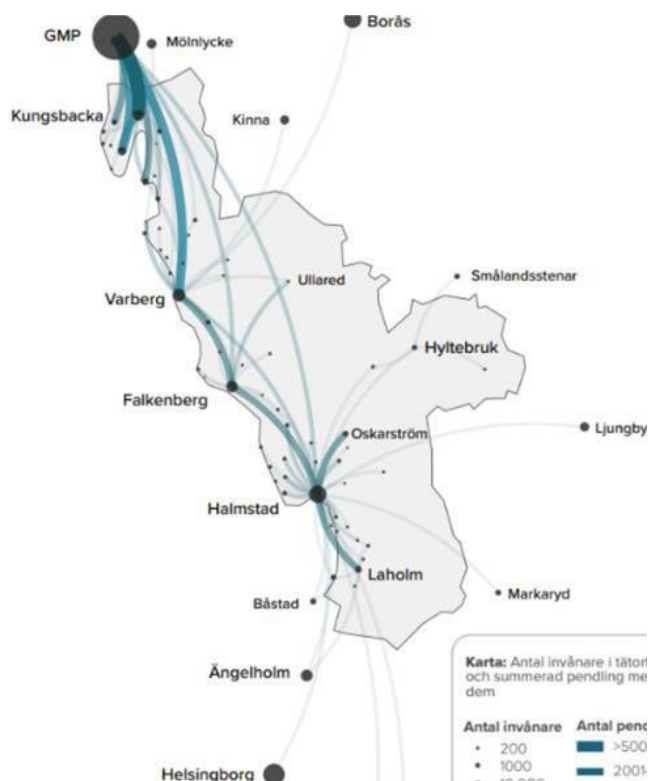
”I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared.”

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

Ullared är Skandinaviens 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.



**Region Hallands kommentar:** Den karta som hänvisas till i yttrandet beskriver pendlingsflöden och inte kollektivtrafikstråk.

**Åtgärd:** Nej

s. 9

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

s. 27

4.5 Kollektivtrafikens infrastruktur

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### *s. 24 Grundläggande resmöjlighet*

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

Hallands landshövding Brittis Benzler intervjuades i Inlandsbladet juni 2021:

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

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### *s. 29 Framkomlighet*

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

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

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

s. 69

### 8 Anpassad kollektivtrafik

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

s. 79

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

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

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

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

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

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

**Region Hallands kommentar:** En attraktiv tågtrafik som ska uppfylla restidsmålen måste vara snabb, vilket är svårt att uppnå om samma tågtrafik ska stanna vid alla stationer längs järnvägen. För att möta de olika resbehoven är det därför viktigt att erbjuda parallella tågssystem med olika hastigheter och uppehållsmönster.

**Åtgärd:** Nej

#### *Övrigt 1*

##### *Linje Hyltebruk–Falkenberg*

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

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

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

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

Utän körkort kan du inte bo i inlandet.

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

**Åtgärd:** Nej

#### *Övrigt 2*

##### *Linje Torup–Falkenberg*

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

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

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

**Åtgärd:** Nej

#### *Övrigt 3*

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

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

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

Hämtar och lämnar

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

#### *Övrigt 4*

För övrigt anser vi att biljettkostnaderna med Hallandstrafiken bör sänkas.

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

**Åtgärd:** Nej

**Handläggare**

Ludvig Simonsson  
Ludvig.simonsson@regionhalland.se  
RS230670

Region Halland  
Box 517, 301 80 Halmstad  
regionen@regionhalland.se  
regionhalland.se