

BILAGA 3. SAMRÅDSREDOVISNING

KOLLEKTIVTRAFIKPLAN 2027 MED UTBLICK 2028 – 2031

Driftnämnd kollektivtrafik beslutade den 23 mars 2026 att översända *Kollektivtrafikplan 2027 med utblick 2028 – 2031* på remiss till de halländska kommunerna. Remisstiden sträckte sig fram till den 26 juni 2026 och samtliga kommuner har inkommit med svar.

Samrådsredovisningen redovisar de inkomna remissvaren kommunvis. Efter varje remissvar följer Hallandstrafikens kommentarer, vilka återges i kursiv stil.

INNEHÅLL

Laholms kommun	2
Halmstads kommun	7
Hylte kommun	11
Falkenbergs kommun.....	14
Varbergs kommun	22
Kungsbacka kommun.....	29

LAHOLMS KOMMUN

LA1

Övergripande

Laholms kommun ställer sig i huvudsak positiv till Kollektivtrafikplan 2027 med utblick 2028–2031 och bedömer att planen utgör en viktig del i arbetet med hållbar samhällsutveckling, arbetsmarknadsförstoring och minskat bilberoende.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

LA2

Tillgång till kollektivtrafik

I kommunen bor en relativt låg andel invånare i kollektivtrafiknära läge. Kommunen ser vikten av att förtätning sker i kollektivtrafiknära lägen, men betonar samtidigt behovet av ett basutbud även i befintliga områden utkanten av de större tätorterna och i synnerhet på landsbygden, exempelvis genom flexibla lösningar i linje med Närtrafik 2.0. En välfungerande och vältäckande kollektivtrafik är en vital del för att skapa inkludering och jämlikhet i en kommun.

Laholms kommun lyfter även behovet av bättre kollektivtrafik för fritids och kulturreSOR, då det är viktigt för social hållbarhet, delaktighet och ett levande kultur- och föreningsliv. Bristande kollektivtrafik efter skoltid begränsar ungas möjlighet att delta i fritidsaktiviteter, särskilt på landsbygden, och riskerar att förstärka ojämlikhet. Trafikförsörjningen behöver därför ta större hänsyn till ungas förutsättningar.

Kommentar: Hallandstrafiken delar uppfattningen att det behövs ett basutbud även utanför de större tätorterna.

Trafikförsörjningsprogrammet utgår från att det ska finnas grundläggande resmöjligheter i hela länet, samtidigt som resurser koncentreras till de stråk där förutsättningarna för ökat resande är som störst. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett attraktivt alternativ till bilen krävs en god tillgänglighet. Med god tillgänglighet avses såväl fysisk

närhet till hållplatser och stationer som ett trafikutbud som i tillräcklig utsträckning motsvarar resenärernas behov.

Samordningen mellan samhällsplanering och kollektivtrafikplanering är en viktig förutsättning för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och marknadsandel. Laholms kommun utgör i detta avseende ett gott exempel, där såväl utökningen av linje 225 längs kuststråket som planeringen av nya stationslägen i Knäred och Veinge illustrerar hur trafikupplägg och bebyggelseutveckling kan utvecklas i samspel. Dessa åtgärder skapar sammantaget förutsättningar för en mer kollektivtrafikorienterad utveckling och bidrar till en långsiktigt hållbar regional utveckling.

Hallandstrafiken delar bedömningen att goda möjligheter till fritids- och kulturreSOR är betydelsefulla för delaktighet och social hållbarhet, inte minst för barn och unga. Synpunkterna noteras och kommer att beaktas i det fortsatta utvecklingsarbetet.

LA3

Fordonsmix

En flexibel fordonsmix bedöms bidra till ökad kostnadseffektivitet, bättre resursutnyttjande och ökad attraktivitet i kollektivtrafiken. Kommunen förespråkar därför en mer diversifierad fordonsflotta, med bussar i olika storlekar anpassade efter varierande resandeförutsättningar i stad och landsbygd samt över tid.

Kommentar: Frågan om fordonsstorlek omhändertas inom ramen för upphandling av busstrafik med planerad trafikstart i juni 2030.

LA4

Verktyg för beslutsstöd

Laholms kommun vill framhålla behovet av ändamålsenliga beslutsstödsverktyg för kommunala tjänstemän som arbetar med kollektivtrafikfrågor. Kommunen efterfrågar därför utveckling av beslutsstöd och datadrivna verktyg för

kommunal planering av kollektivtrafik, inklusive tillgång till resandestatistik, punktlighet och realtidsdata.

Kommentar: Hallandstrafiken ser positivt på en fortsatt utveckling av datadelning och kunskapsutbyte med kommunerna. Tillgång till statistik och andra relevanta underlag kan bidra till en gemensam förståelse för resmönster, utvecklingsbehov och prioriteringar inom kollektivtrafiken. Kollektivtrafikplaneringen är ett regionalt ansvar, men bygger samtidigt på ett nära samspel med kommunernas planering och lokalkännedom, vilket gör gemensamma analysunderlag och kunskapsutbyte värdefulla.

LA5

Marknadsföring

Kommunen ser positivt på att Hallandstrafiken är med och marknadsför kollektivtrafik tillsammans med kommunen i olika sammanhang och bjuder in till fler prova på kampanjer för att öka antalet kollektivtrafikresenärer i nya bostadsområden.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

LA6

Kompetensförsörjning och pendling

En av framtidens stora utmaningar är kompetensförsörjningen, i synnerhet inom vård och omsorg. En välfungerande kollektivtrafik inom Laholms kommun och till och från angränsande län, kommer vara en oerhört viktig pusselbit i att skapa attraktionskraft i att kunna och vilja arbeta i Laholms kommun, även utanför centralorten.

För att underlätta pendling och främja inflyttning till Halland behöver kollektivtrafiken erbjuda korta restider och goda kopplingar till knutpunkter utanför länet, vilket särskilt från kommunens södra delar skulle ge tidsvinster vid resor söderut.

Kommentar: Hallandstrafiken delar kommunens uppfattning att en välfungerande kollektivtrafik är en central förutsättning för att stärka kompetensförsörjningen och arbetsmarknadens tillgänglighet, samt att goda restider och utvecklade kopplingar till angränsande regioner är viktiga för att öka attraktiviteten för både pendling och inflyttning.

LA7

Linjedragningar

Kommunen ser fortsatt positivt på det arbete som utförs inför nya stationer i Veinge och Knäred som ska knyta ihop linjen mellan Halmstad och Markaryd. Kommunen är även positiv till utökningen av busstrafik på linje 227 Laholm-Våxtorp från och med 2027.

Det är en styrka att det ska införas en ny linje alternativt att linje 324 ska justeras för att passa tågavgångarna i Veinge. En justering av linje 324 skulle stärka förutsättningarna för invånare i Genevad att ta till tåget i Veinge utan bil.

Kommunen är däremot kritisk till att linje 223 avvecklas då det är viktigt att Knäreds invånare kan nå kommunal service i Laholm stad. Särskilt då det är en ort med socioekonomiska utmaningar och behovet av kollektivtrafikförbindelser därför är större.

Laholms kommun ser ett fortsatt behov av att Hallandstrafiken i dialog med Laholms och Örkelljunga kommun driver frågan om en busslinje mellan kommunerna för att stärka arbetspendling och regional tillgänglighet.

Kommentar: Strategin för kollektivtrafiken innebär att resurser koncentreras till stråk där förutsättningarna för ett ökat resande bedöms vara goda. Stråken klassificeras i syfte att tydliggöra skillnader i det förväntade utbudet och ambitionsnivån. Att identifiera de stråk som, inom överskådlig framtid, ska trafikeras med kollektivtrafik utgör ett tydligt åtagande från Region Halland. Gällande regionalt trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2030 antogs av regionfullmäktige den 17 juni 2026. I programmet definieras numera sträckan Laholm-Våxtorp som ett starkt kollektivtrafikstråk.

När Pågatåg i timmestrafik etableras mellan Halmstad och Hässleholm ska byten mellan buss och tåg i Veinge ges hög prioritet. En sådan prioritering möjliggör sammanhängande kollektiva resor från kommunhuvudorten Laholm, med anslutning till Pågatåg i riktning till och från Knäred, Markaryd och Hässleholm.

LA8

Skolskjuts

De åtgärder som lyfts i kollektivtrafikplanen anses vara av vikt för att säkerställa skolskjutsen framåt när vi står inför utmaningar i form av ekonomisk och organisatorisk karaktär. Kommunen ser positivt på det arbete Hallandstrafiken utför för att skapa en god samverkan och god kommunikation mellan dessa och kommunerna i Halland.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

LA9

Övrigt

Utifrån att möta fastställda nationella och globala miljömål, så behöver resvanor ställas om genom att kollektivtrafiken används i större utsträckning än den gör idag. Denna omställning kan inte forceras, utan bör bygga på resonemanget att sikta mot att kollektivtrafiken blir så attraktiv som möjligt – både prismässigt och tidsmässigt – så att andra alternativ upplevs som sämre.

Slutligen vill Laholms kommunen lyfta "aktiv transport", inklusive kollektivtrafik, som ett sätt att främja vardagsrörelse och folkhälsa.

Kommentar: Hallandstrafiken delar bedömningen att ökat kollektivt resande bör uppnås genom stärkt attraktivitet, avseende såväl restid som pris. Kopplingen mellan kollektivtrafik, aktiv transport och folkhälsa är relevant och beaktas i det fortsatta arbetet i samverkan med kommunerna.

HALMSTADS KOMMUN

HA1

Öresundståg – fler genomgående tåg

Halmstads kommun är positiva till att fler tåg kommer koppla samman Halmstad med de större orterna längs kustbandet söderut, vilket ger förbättrade möjligheter för arbets- och studiependling. Det är dock av vikt att de mindre orter söderut som i dagsläget kopplas samman med Halmstad via Pågatågstrafik ges andra möjligheter att resa kollektivt i stråket för att bibehålla resenärsutbytet.

Kommentar: För resenärer från de mindre stationsorterna i Skåne kommer det även fortsatt att finnas möjligheter att resa till och från Halmstad genom byte mellan Pågatåg och Öresundståg. Hallandstrafiken delar uppfattningen att goda bytesmöjligheter är viktiga för att upprätthålla tillgängligheten och resandet i stråket.

HA2

Kortare restider Getinge – Halmstad, ny linje 300

Halmstads kommun är positiva till förslaget då en förkortad restid kommer göra det kollektiva resandet mer attraktivt mellan Getinge och Halmstad. Det är viktigt att linje 351 fortsatt har ett tillräckligt bra utbud, även om vissa avgångar försvinner för att möjliggöra den nya linje 300.

Kommentar: Hallandstrafiken delar kommunens uppfattning om vikten av att upprätthålla en god tillgänglighet för orterna mellan Getinge och Halmstad. Bedömningen är att den planerade förändringen sammantaget ger goda resmöjligheter även för de mellanliggande orterna.

HA3

Förtydligt upplägg Harplinge, Gullbrandstorp och Villshärad, linje 331, 350 och 1

Halmstads kommun anser att det är positivt linje 350 inte leds in till Harplinge då det ger möjlighet för en genare resa till övriga kuststråket/Kustvägen. Det är även positivt att Hallandstrafiken fått till en hållplats i Villshärad, och att förberedelserna för nytt stadsbusslinjenät redan nu genomförs.

Kommentar: Hallandstrafiken ser positivt på den gemensamma inriktningen för utvecklingen av trafiken i stråket. Förändringarna genomförs successivt och samspelet mellan regionbusslinjer och stadsbusslinjer kommer att följas i det fortsatta arbetet, med målsättningen att skapa ett väl fungerande och sammanhängande kollektivtrafiksystem.

HA4

Ändrad körväg i västra Oskarström, linje 340

Halmstads kommun är positiva till förslaget då det innebär att fler invånare får närmre kollektivtrafiken i Oskarström genom att fler bostäder längs gamla Nissastigen fångas upp av linjen. Det är även positivt att andra målpunkter kommer närmre linjen, men det är viktigt att det går att tillskapa bra hållplatser vid målpunkterna.

Kommentar: Hallandstrafiken delar kommunens bedömning och ser fram emot en fortsatt dialog kring hållplatslägen och trafikeringens utformning.

HA5

Ändrad körväg i södra Haverdal, linje 350

Halmstads kommun är positiva till förändringen, men vill understryka vikten av att få till hållplatser vid lämpliga platser, särskilt utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Kommentar: Hallandstrafiken instämmer i vikten av trafiksäkra hållplatslösningar och har en pågående dialog i frågan med berörd väghållare, Trafikverket.

HA6

Övriga synpunkter

- Halmstads kommun vill påpeka att det finns problem med ett antal överfulla bussar i högtrafik inom staden, och trycka på vikten av att anpassa trafikeringen efter behovet under dygnet.
- Digitalisering av beställningar är positiv på sikt, men måste ske i en takt och med stöd som inte riskerar att utestänga brukare med låg digital kompetens. Alla som är i behov av serviceresor har inte tillgång till exempelvis digitala ID, vilket gör det viktigt att möjligheterna till beställning via analoga kanaler fortsatt förblir möjligt.
- Kommunen vill understryka att förändringar i linjenät och trafikutbud inom den allmänna kollektivtrafiken kan få indirekta konsekvenser för utsatta kommuninvånare. Minskad turtäthet, borttagna hållplatser eller längre gångavstånd riskerar att öka behovet av färdtjänst eller andra individuella insatser. Kommunen ser därför behov av att sociala konsekvensanalyser tydligare kopplas till större trafikförändringar, särskilt i områden med hög andel äldre eller socioekonomiskt utsatta grupper.
- Kommunen ser positivt på det fortsatta arbetet med tillgänglighetsanpassningar av hållplatslägen i linje med målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Kommunen välkomnar den fortsatta samverkan mellan kommunerna, Trafikverket och Hallandstrafiken som en viktig förutsättning för att förbättra tillgängligheten för alla resenärer.

Kommentar: Hallandstrafiken arbetar tillsammans med berörda trafikföretag för att hantera kapacitetsutmaningar och anpassa trafikeringen efter resandebehovet. Synpunkter avseende kapacitet och trängsel utgör ett viktigt underlag i det fortsatta utvecklingsarbetet.

Hallandstrafiken delar bedömningen att möjligheten att beställa serviceresor behöver vara tillgänglig för alla resenärer, oavsett digital kompetens eller tillgång till digitala hjälpmedel. Möjlighet till beställning via beställningscentralen kvarstår även fortsättningsvis.

Analys av sociala konsekvenser är en viktig del av arbetet med trafikutveckling. Detta ligger i linje med målsättningen om en tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region som uttrycks i Trafikförsörjningsprogrammet.

Hallandstrafiken ser positivt på den fortsatta samverkan med kommunerna och Trafikverket kring tillgänglighetsanpassning av hållplatser och andra åtgärder som kan stärka kollektivtrafikens tillgänglighet.

HYLTE KOMMUN

HY1

Region Hallands Driftnämnd Kollektivtrafik har översänt remissversionen Kollektivtrafikplan 2027 med utblick 2028–2031 till de halländska kommunerna. Hylte kommun tackar för möjligheten att lämna synpunkter på planen och de föreslagna förändringarna.

Hylte kommun är generellt positiv till ambitionen att utveckla och effektivisera samt samordna kollektivtrafiken med andra trafikslag. Samtidigt innebär förslaget, att nuvarande beställningslinje 847 mellan Landeryd och Hyltebruk avvecklas och ersätts av ett fast utbud i form av öppen skolskjuts, en tydlig förskjutning från ett flexibelt till ett mer standardiserat upplägg. Hylte kommun bedömer att detta riskerar att försämra tillgängligheten i kommunen ytterligare. Mot bakgrund till detta anser kommunen att beställningslinjen bör finnas kvar parallellt.

Förslaget, gällande öppen skolbuss, saknar beskrivning av hur den ska utformas i praktiken. Hylte kommun efterfrågas således förtydligande och konsekvensanalyser gällande detta. När skolskjuts öppnas upp för allmänheten uppstår nya utmaningar som behöver adresseras. Barns trygghet kan påverkas av att okända vuxna reser med skolbussarna. Även ansvarsförhållanden blir otydliga och kapacitetsproblem kan uppstå om fler vill resa än det finns platser. Elever har rätt till skolskjuts, vilket måste prioriteras. Därför anser Hylte kommun att det krävs tydliga regler och att ett bokningssystem med bank-id bör användas för att säkerställa trygghet och ordning. Detta är en modell som bland annat används inom region Värmland.

Kommentar: Samordning och samplanering mellan olika trafikslag syftar till att maximera den samlade samhällsnyttan genom ett resurseffektivt nyttjande av tillgängliga fordon och resurser. Skolskjutstrafiken regleras enligt annat lagrum än den regionala kollektivtrafiken och omfattar därmed olika uppdragsgivare och kostnadsansvar. En utveckling av öppna skolskjutsar behöver därför ske i dialog och samverkan mellan Hallandstrafiken och Hylte kommun, där kommunen har rådighet över frågan.

Den föreslagna öppna skolbusslinjen, som avses ersätta nuvarande linje 847, planeras att införas tidigast till hösten 2027. Det finns därmed utrymme för fortsatt dialog kring utformning och genomförande. Hallandstrafiken kommer i detta arbete att ta ett aktivt ansvar för att säkerställa en strukturerad och kontinuerlig dialog med Hylte kommun.

HY2

Remissversionen Kollektivtrafikplan 2027 med utblick 2028–2031 saknar en tydlig beskrivning av hur närtrafiken avses utvecklas framöver. Hylte kommun välkomnar därför ett sådant förtydligande.

Kommentar: Närtrafiken och dess utveckling beskrivs i Kollektivtrafikplanen, bland annat på sidan 51 under avsnittet om verksamhetsutveckling av den särskilda kollektivtrafiken. Som en del av utvecklingen pågår för närvarande ett pilotprojekt i Laholm, där en ny modell för närtrafik testas. Den nya närtrafiken syftar till att vara enkel att förstå, smidig att beställa och tillgänglig för alla från 13 år. Pilotprojektet inleddes den 1 juni och pågår till årets slut. Efter avslutad testperiod kommer den nya modellen att utvärderas, varefter beslut fattas om ett eventuellt införande i övriga delar av Halland.

HY3

Formuleringen kring HNJ-banan påvisar en osäkerhet kring framtida trafikering. Hylte kommun efterfrågar ett förtydligande av hur den osäkerheten kan komma att påverka tillgängligheten.

Kommentar: Hallandstrafiken delar inte bilden att Kollektivtrafikplanen beskriver en osäkerhet kring framtida trafikering. Kollektivtrafikplanen redovisar den operativa inriktningen för planperioden och ska läsas i relation till det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet, där Region Hallands långsiktiga inriktning och ambition för hur tågtrafiken på HNJ-banan planeras att utvecklas – både fram till 2035 och i ett längre perspektiv fram till 2050 – framgår.

HY4

Stråket mellan Hylte kommun och Gislaveds kommun utgör en viktig koppling mellan Hallands län och Jönköpings län. Området präglas av starka kopplingar inom arbetsmarknad och näringsliv, inte minst inom tillverkningsindustrin, där dagliga resor över länsgränsen är en förutsättning för kompetensförsörjningen.

Kommentar: Hallandstrafiken delar bilden av att stråket mellan Hylte kommun och Gislaveds kommun utgör en viktig koppling över länsgränsen, med betydelse för såväl arbetsmarknad som näringsliv.

FALKENBERGS KOMMUN

FA1

Kommunen ser positivt på att planen innehåller en tydlig redovisning av statistik, nyckeltal och analyser som belyser kollektivtrafikens styrkor och utmaningar. Särskilt redovisningen av restidskvoter, trafikproduktion och andra jämförbara indikatorer bidrar till ökad transparens och skapar bättre förutsättningar för en faktabaserad dialog om kollektivtrafikens utveckling. Kommunen bedömer att detta ger en tydligare bild av nuläget och underlättar såväl prioriteringar som uppföljning.

Samtidigt bedömer Falkenbergs kommun att planen i sin nuvarande form inte ger tillräckliga förutsättningar för att möta kommunens behov eller bidra till de regionala målen om ökat kollektivt resande.

Falkenbergs kommun vill särskilt lyfta frågor om stadstrafikens omfattning i relation till stadens storlek, behovet av ett fungerande hela-resan-perspektiv, kopplingar till arbetsplatser och målpunkter, den regionala tågtrafikens utformning samt tillgänglighet i både stad, landsbygd och för elever.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

FA2

Stadstrafik i relation till stadens storlek

En jämförelse mellan stadstrafikens produktion och tätortsbefolkningen i de halländska städerna visar på en tydlig obalans i resursfördelningen. Kollektivtrafikplanen redovisar omfattningen av stadstrafiken i Halland, där stadsbusstrafiken utgör en betydande del av det totala bussresandet.

Falkenbergs tätort utgör cirka 17 procent av den samlade tätortsbefolkningen i Halland, men tilldelas, utifrån kollektivtrafikplanens redovisning, endast cirka 10,7 procent av stadstrafikens produktion. För att nå en nivå som motsvarar tätortens andel av befolkningen skulle produktionen behöva öka med omkring

60 procent, vilket tydligt visar att systemet i dagsläget är kraftigt underdimensionerat.

De föreslagna förändringarna i KTP 2027 sker samtidigt inom befintliga ramar, utan tillskott av nya resurser till stadstrafiken i Falkenberg.

Som jämförelse utgör Halmstads tätort cirka 43 procent av den samlade tätortsbefolkningen, men erhåller cirka 58 procent av stadstrafikens produktion, medan Varbergs stadstrafik i huvudsak ligger närmare balans.

Sammantaget innebär detta att stadstrafiken i Falkenberg inte är dimensionerad i nivå med stadens storlek, tillväxt och funktion, vilket begränsar dess konkurrenskraft gentemot bilen.

Kommentar: Trafikförsörjningsprogrammet anger att resbehoven ska vara styrande och att resurser ska koncentreras till de stråk där förutsättningarna för ökat resande är goda. Kollektivtrafikutbudet fördelas därmed inte proportionellt efter invånarantal utan utifrån efterfrågan, resandepotential och möjligheten att använda resurserna effektivt. Faktorer som bebyggelsestäthet, pendlingsströmmar, målpunkter och möjligheten att erbjuda konkurrenskraftiga restider har därför stor betydelse för utbudets omfattning. Samtidigt säkerställs en grundläggande tillgänglighet i hela länet genom ett basutbud av kollektivtrafik. Mot denna bakgrund dimensioneras stadstrafiken i Falkenberg utifrån identifierade resbehov, efterfrågan och lokala förutsättningar, snarare än utifrån en proportionell fördelning mellan kommuner och tätorter.

Samtidigt bedöms stadsbusstrafikens omfattning i relation till tätortens storlek vara en faktor som kan påverka kollektivtrafikens konkurrenskraft. Det finns därför anledning att fortsatt analysera förutsättningarna för att utveckla stadsbusstrafiken i Falkenberg, med fokus på de stråk där resandepotentialen bedöms vara störst och i nära samverkan med kommunens planering. Syftet är att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och bidra till ett långsiktigt effektivt resursutnyttjande. Behovet av en fortsatt utveckling av stadsbusstrafiken i Falkenberg beskrivs i Kollektivtrafikplanens utblick för perioden 2028–2031.

FA3

Hela-resan-perspektiv och pendling

Den begränsade omfattningen av stadstrafiken påverkar hur väl hela reskedjan fungerar. Det räcker inte att stärka de övergripande stråken; hela resan från bostad till arbetsplats behöver vara tillförlitlig och sammanhängande.

I dagsläget finns brister i synkronisering vid byten samt i kopplingar mellan bostäder, arbetsplatser och kollektivtrafikens huvudstråk. Detta innebär att kollektivtrafiken i Falkenberg i många fall inte utgör ett tillräckligt konkurrenskraftigt alternativ i vardagen, vilket i sin tur påverkar kommunens möjligheter till kompetensförsörjning och en ökad andel hållbart resande.

Kommunen vill särskilt lyfta tillgängligheten mellan Falkenbergs station, Skrea och Skrea strand. Trots de korta geografiska avstånden är restiderna med kollektivtrafik i flera relationer betydligt längre än motsvarande resa med bil. För resor mellan Falkenbergs station och Skrea strand uppgår restidskvoten till 4,1, vilket innebär att resan tar mer än fyra gånger så lång tid som med bil. Detta är en av de högsta redovisade restidskvoterna i Halland och illustrerar de utmaningar som finns i kopplingarna mellan stationen, södra Falkenberg och några av kommunens viktigaste bostads- och besöksområden. Kommunen ser därför behov av att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft genom bättre kopplingar, kortare restider och mer attraktiva resmöjligheter.

Kommentar: Kollektivtrafikplanen innehåller förslag till utveckling av kollektivtrafiken i Falkenberg, exempelvis genom utökad busstrafik till Stafsinge och Långasand. Förslagen utgår bland annat från den nulägesanalys av stadsbusstrafiken som Hallandstrafiken och Falkenbergs kommun har genomfört, med syfte att göra kollektivtrafiken mer attraktiv och effektiv. Det finns samtidigt skäl att fortsatt pröva åtgärder som stärker kopplingar till stationen och andra viktiga målpunkter, med fokus på de stråk där förbättringar i restid och tillgänglighet kan ge störst effekt på resandet.

Restidskvot om 4,1 avser resor mellan Falkenberg station och Skrea stationsväg. För resor till Skrea strand sker resan med linje 1 med byte till exempelvis stadsbusslinje 12 vid Falkenberg bussterminal.

FA4

Arbetsmarknad och näringsliv

De brister som finns i kollektivtrafiksystemet får tydliga konsekvenser för arbetsmarknadens funktion. Kollektivtrafiken är en central förutsättning för kommunens möjligheter att attrahera och behålla arbetskraft.

I Falkenberg finns särskilda utmaningar kopplade till tillgängligheten till verksamhetsområden, där kollektivtrafiken ofta inte utgör ett realistiskt alternativ till bilen. Därtill finns svaga kopplingar mellan Falkenbergs station, större arbetsplatser och stadskärnan. Restidskvoterna är i flera relationer så höga att kollektivtrafiken inte är ett konkurrenskraftigt alternativ.

Utöver trafikutbudet påverkar även biljettpriserna kollektivtrafikens konkurrenskraft. Biljettpriserna i Halland upplevs som höga i förhållande till andra regioner. Prissättningen är en viktig faktor för kollektivtrafikens konkurrenskraft och påverkar såväl vardagsresande som arbetspendling. Om kollektivtrafikens marknadsandel ska öka behöver även kostnaden för resandet beaktas.

Sammantaget innebär detta att kollektivtrafiken i dagsläget inte stödjer de pendlingsmönster som krävs för en växande arbetsmarknad. För att stärka Falkenbergs attraktivitet som etableringsort och arbetsgivare behöver trafiken i högre grad utformas för effektiv och tillförlitlig arbetspendling. Kommunen noterar att nya lösningar för trafik till verksamhetsområden utvecklas i andra delar av regionen och ser det som angeläget att motsvarande utveckling sker i Falkenberg.

Kommentar: Kollektivtrafikplanen innehåller förslag till utveckling av kollektivtrafiken i Falkenberg, både förslag till justeringar i trafikutbudet

och olika mobilitetsåtgärder med syfte att stärka kollektivtrafikens attraktivitet, konkurrenskraft och marknadsandel.

Det finns samtidigt skäl att fortsatt pröva åtgärder för att stärka tillgängligheten till större arbetsplatser och verksamhetsområden. Inom ramen för den halländska samplaneringsmodellen behöver Hallandstrafiken och Falkenbergs kommun, även fortsättningsvis, gemensamt analysera hur lokala och regionala resbehov kan mötas samt hur kollektivtrafik, bebyggelseutveckling, lokalisering av arbetsplatser och infrastruktur kan samspela för att stärka kollektivtrafikens attraktivitet och funktion över tid.

FA5

Tågtrafik och regional tillgänglighet

Den regionala tågtrafiken är avgörande för Falkenbergs tillgänglighet inom arbetsmarknadsregionen. Kommunen delar bedömningen att Västkustbanan är det prioriterade stråket.

Kommunen ser positivt på föreslagna förstärkningar, särskilt fler direkta förbindelser till och från Malmö och Köpenhamn, som stärker den regionala integrationen. Samtidigt konstateras att planerade kapacitetsförstärkningar norrut, i form av fler Västtåg på sträckan Varberg–Göteborg, inte omfattar Falkenberg. Detta innebär att förstärkningen inte kommer Falkenberg till del, vilket bidrar till att skillnaderna i regional tillgänglighet består.

Kommunen ser dessutom ett behov av att Västtågstrafiken förlängs söderut så att Falkenbergs station omfattas av de regionala trafikupplägg som idag planeras för sträckan Varberg–Göteborg. Detta skulle stärka kopplingen till Göteborgs arbetsmarknadsregion och bidra till en mer jämlik regional tillgänglighet.

För att stärka Falkenbergs position i det regionala systemet krävs ökad turtäthet i högtrafik, förbättrade möjligheter till regionala stopp i befintliga system samt tillförlitliga byten och anslutningar till den lokala kollektivtrafiken.

Kommentar: Hallandstrafiken delar kommunens bedömning av den regionala tågtrafikens betydelse för Falkenbergs tillgänglighet och

arbetsmarknadsintegration. Väst kustbanan utgör det högst prioriterade kollektivtrafikstråket i Halland och är av avgörande betydelse för regionens långsiktiga utveckling. 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.

Mot denna bakgrund är korta och förutsägbara restider den mest avgörande faktorn för Falkenbergs konkurrenskraft, snarare än fler avgångar utöver dagens halvtimmestrafik. I föreliggande kollektivtrafikplan redovisas en fortsatt utbyggnad av Öresundstågstrafiken med målsättningen att successivt införa genomgående halvtimmestrafik på sträckan Köpenhamn/Malmö–Göteborg. Därigenom stärks den regionala tillgängligheten och förutsättningarna för arbetspendling längs hela Väst kuststråket.

FA6

Tillgänglighet till målpunkter och besöksnäring

Falkenbergs kommun ser positivt på att kollektivtrafikplanen lyfter turismens betydelse och kollektivtrafikens roll i resor till besöksmål. Tillgängligheten till viktiga målpunkter är central för att kollektivtrafiken ska fungera för både invånare och besökare.

Samtidigt finns behov av att stärka kopplingarna mellan Falkenbergs station, stadskärnan, Skrea strand och andra större målpunkter. Som tidigare beskrivits är flera av dessa relationer inte tillräckligt konkurrenskraftiga i förhållande till bilen, vilket begränsar kollektivtrafikens attraktivitet och tillgänglighet till ett av kommunens viktigaste bostads- och besöksområden. Detta påverkar såväl vardagsresandet som besöksnäringens utveckling. Kommunen bedömer därför att förbättrade kopplingar till centrala målpunkter är en viktig förutsättning för ett mer attraktivt och hållbart resande.

Kommentar: Se tidigare svar.

FA7

Landsbygd och tvärförbindelser

Kommunen ser behov av att stärka kollektivtrafiken även utanför de större stråken. För att skapa ett mer sammanhållet och tillgängligt system krävs förbättrade öst-västliga förbindelser, stärkta kopplingar över kommungränser och ökad tillgänglighet i inlandet.

I dagsläget är kollektivtrafiken i dessa delar begränsad, vilket påverkar möjligheten till arbetspendling, tillgång till service och rörlighet inom den inomregionala arbetsmarknaden. Bristande tvärförbindelser innebär att många resor blir svåra att genomföra utan bil. Kommunen noterar särskilt relationen Fegen-Kinnared som ett exempel där trafik saknas. Kommunen ser även behov av stärkt kollektivtrafik mot angränsande arbetsmarknader, bland annat i riktning mot Hylte, Svenljunga och Smålandsstenar.

Sammantaget bedömer kommunen att utvecklingen av kollektivtrafiken i inlandet och mellan kommunerna är en viktig förutsättning för att hela kommunen ska kunna bidra till och ta del av den regionala utvecklingen.

Kommentar: Hallandstrafiken delar bilden av att tillgänglighet och grundläggande resmöjligheter är viktiga även utanför de större kollektivtrafikstråken. Samtidigt bygger strategin för den allmänna kollektivtrafiken på att huvuddelen av resurserna koncentreras till stråk där förutsättningarna för ökat resande och ett effektivt resursutnyttjande är störst. För att stödja en socialt hållbar utveckling eftersträvas samtidigt grundläggande resmöjligheter i hela länet. Utvecklingen av kollektivtrafiken i inlandet och över kommungränserna behöver därför vägas mot resandeunderlag, kostnadseffektivitet och andra prioriteringar i trafiksystemet.

FA8

Barn- och utbildningsperspektiv

Barn- och utbildningsnämnden lyfter vikten av att kollektivtrafikens tidtabeller anpassas till skolornas terminstider. I dagsläget sammanfaller övergången från sommartidtabell till ordinarie trafik inte fullt ut med skolstarten.

Detta riskerar att försämra elevernas möjligheter att resa till och från skolan, med längre restider eller begränsad tillgång till trafik som följd. Kommunen bedömer därför att en bättre anpassning av tidtabellsskiftet är en viktig förutsättning för att säkerställa elevernas tillgänglighet.

Kommentar: Tidtabellsskiftet är en naturlig del av kollektivtrafiken och återkommer årligen, vanligtvis vid tre tillfällen. En långsiktig plan för gemensamma tidtabellsskiftet är en förutsättning för fungerande kollektiva resor över kommun, läns- och landsgränser.

I det fall en kommun avviker från fastställd plan genom utökat behov av skolresor inom den allmänna kollektivtrafiken, är inriktningen att detta hanteras enligt regelverk för tillköp. Hallandstrafiken ser fram emot fortsatt dialog gällande synkronisering mellan skolornas läsårstider och kollektivtrafikens tidtabellsskiftet.

FA9

Samverkan och genomförande

Falkenbergs kommun ser positivt på dialogen med Hallandstrafiken och betonar vikten av fortsatt nära samverkan. Ett väl fungerande genomförande av kollektivtrafikplanen förutsätter ett nära samarbete mellan region och kommun, särskilt i frågor som rör hållplatsutveckling, tillgänglighetsåtgärder och utvecklingen av stadstrafiken.

Sammantaget bedömer kommunen att en stärkt och kontinuerlig samverkan är en förutsättning för att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas i linje med regionala mål och lokala behov.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

VARBERGS KOMMUN

VA1

Varbergs kommun välkomnar de satsningar som finns med i kollektivtrafikplanen. Kommunen kan notera att flera önskemål tillgodosätts och planen och utblicken innehåller många välkomna satsningar. Den fortsatta utökade trafiken med Västtåg som är ett välkommet tillskott till förbindelserna med Göteborg. Även att det är fler genomgående tåg söderut mot Skåne och Danmark är positivt. Ökade möjligheter till arbetspendling skapar bättre förutsättningar för regional utveckling genom att stärka och vidga arbetsmarknaden. Det bidrar i sin tur till ökad sysselsättning och förbättrad kompetensförsörjning för både privat och offentlig sektor.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

VA2

De fortsatta utökningarna av trafiken under de påföljande åren fram till 2030 är mycket välkommet och ger mycket förbättrade resmöjligheter såväl norr som söderut på Väst kustbanan. Särskilt välkommet är de stora utökningarna av Hallandståg som aviseras i det viktiga stråket mellan Varberg och Göteborg. För trafiken söderut vill Varbergs kommun särskilt understryka behovet av avgångar tidig morgon och sena kvällar. Detta för att få bättre möjligheter att ta sig till och från Köpenhamns flygplats, men också för bättre möjligheter till tågbyten i Malmö och Köpenhamn för resor vidare ut i Europa.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

VA3

Varbergs kommun välkomnar även de aviserade satsningarna på utökning av trafiken på Viskadalsbanan. Kommunen vill emellertid samtidigt slå vakt om busstrafik som finns i stråket mellan Varberg och Veddige. Busstrafiken når områden där det är långt till tåget vilket gör att utbudet av buss och tåg i Viskadalsstråket måste ses som två olika lösningar. Varbergs kommunen deltar

gärna i samplanering av hur kollektivtrafiken i Viskadalsstråket kan utvecklas så att det största möjliga nytta för alla resenärer i stråket.

Kommentar: Utgångspunkten är att tåg- och busstrafiken ska utformas så att de funktionellt kompletterar varandra och sammantaget bidrar till ett sammanhållet transportsystem, snarare än att konkurrera om resenärerna. Varbergs kommun utgör en central dialogpart i den fortsatta utvecklingen av Viskadalsstråket.

VA4

På samma sätt behövs fortsatt samplanering av trafiken runt den nya stationen i Värö. Den tidigare gjorde utredningen kring trafikeringen behöver anpassas till de nya förutsättningar som etableringen av ny kärnkraft på Väröhalvön innebär. Mycket är ännu oklart till kring tidsramarna för detta, men enligt planering kommer byggstarten att ske under utblicksperioden för kollektivtrafikplanen.

Kommentar: Hallandstrafiken delar kommunens bedömning att det föreligger ett fortsatt behov av samordnad planering avseende trafikeringen till den nya tågstationen i Värö, särskilt med beaktande av de osäkerheter som identifierats i samband med eventuell etablering av ny kärnkraft på Väröhalvön.

VA5

Hallandstrafiken föreslår även förändringar i busstrafiken mellan Varberg och Ringhals samt Södra Värö. Linjenätet går från att omfatta sju linjer som ska innefatta två som trafikerar hållplatser där flertalet boende med arbetsplats Ringhals och Södra Värö bor. Varbergs kommun ser positivt på att busstrafiken effektiviseras i väntan på att stationen i Värö öppnas. Kommunen önskar dock att se över möjligheten att en av de nya linjerna trafikerar Träslövsläge som i planen blir av med sin koppling till Ringhals och Södra Värö.

Kommentar: Synpunkten om möjligheten att trafikera Träslövsläge kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Trafikobjektet föreslås justeras så att en av busslinjerna startar i Träslövsläge.

VA6

I planen föreslås även förändringar i linje 614 som kortas till att endast trafikera sträckan Varberg-Väröbacka i stället för hela vägen till Åsa station. Sträckan kommer emellertid att fortsätta trafikeras av linje 615. Det vore självklart önskvärt att linje 614 fortsatte trafikera Åsa station fram till Värö station öppnas. Men då de negativa effekterna är små och det kan frigöra resurser för åtgärder på andra platser har inte kommunen något att erinra mot detta.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

VA7

Varbergs kommun ser också positivt på förändringar i linjedragningen regionbussarna 652/653 mot Tvååker/Falkenberg/Himle. Genom att dra om trafiken via Österleden skapas en genare dragning och effektivare angöring av sjukhuset. Hallandstrafiken pekar också på att en ny hållplats behövs på Österleden. Detta behöver emellertid utredas vidare då Österleden är ett prioriterat stråk för motorfordonstrafik och ett hållplatsläge måste avvägas mellan framkomlighet, trafiksäkerhet och en ekonomiskt hållbar lösning.

Kommentar: En ny hållplats är inte en förutsättning för att den ändrade linjedragningen ska kunna genomföras, men skulle kunna bidra till ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken. Frågan om ett eventuellt hållplatsläge på Österleden kommer att utredas vidare gemensamt av berörda parter som en del av det fortsatta planeringsarbetet.

VA8

Varbergs kommun ser också positivt på förslagen till förändringar av trafikeringen på stadsbusslinje 16 så att södra delarna av Breared får busstrafik. Kommunen önskar emellertid att dragningen görs så att bussen trafikerar hållplats Vrångagatan för tillgänglighet till Breareds handelsområde. Genom att sedan dra bussen längs Österleden och förbi sjukhuset. Detta ger en bättre service än grundförslaget. Nackdelen är att hållplatser på Västkustvägen förlorar busstrafik helt. Dessa hållplatser har dock lågt resande och det finns hållplatser för stadsbuss inom acceptabelt räckhåll. För Varbergs kommun är det viktigt att linje 16 till hamnen i Träslövsläge har ett upplägg som innehåller mer trafik på kvällar och helger. Något som tydligt efterfrågats av de boende i samt stödjer näringsverksamheterna i Träslövsläges hamn.

Kommentar: Synpunkterna avseende linje 16:s linjedragning kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Trafikobjektet kommer att ses över för att bedöma om en justerad linjedragning kan bidra till att bättre tillgodose tillgängligheten till målpunkter i området. Hallandstrafiken välkomnar en fortsatt dialog kring utformningen av trafikupplägget.

VA9

Varbergs kommun ställer sig också positivt till förändringarna i trafikeringen av Grimetons stationssamhälle. Genom att ändra trafikupplägget skapas en snabbare trafik i stråket Varberg-Rolfstorp-Ullared. Grimetons stationssamhälle får nästan likvärdig trafikering via Grimeton och Hunnestad. Att trafiken flyttas till en väg med separerad cykelbana ökar trafiksäkerheten i området.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

VA10

Varbergs kommun ser att en koppling mellan Tvååker och Gödeby via Sibbarp skulle stärka möjligheterna till resor inom kommunens södra delar och mellan

kommunens södra delar och Ullared. Detta för att stärka möjligheterna till resor och utvecklingen inom dessa delar av kommunen.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

VA11

Kollektivtrafiken innehåller också förändringar kring nattrafiken där den buss som gått runt landsbygden ersätts utökad trafik på stråken till Rolfstorp-Ullared och Tvååker-Falkenberg. Bussen har haft ett mycket lågt resande utanför de starka stråken och förändringen ger en total sett en bättre nattrafik där den nyttjas. Kommunen är negativ till att Skällinge blir utan nattrafik och vill att nattrafiken till Skällinge är kvar.

Kommentar: Synpunkten om fortsatt nattrafik till Skällinge kommer att beaktas i det fortsatta arbetet. Trafikobjektet föreslås justeras så att Skällinge även fortsättningsvis omfattas av nattrafik, under förutsättning att trafikeringen kan genomföras utan ytterligare fordonsresurser.

VA12

Varbergs kommun är också mycket positiva till att utblicken innehåller att se över kollektivtrafiken i kommunens nordöstra delar. Kommunen deltar gärna i detta och inom ramen för EU-projekt MOVE också haft en dialog med de boende kring kollektivtrafiken i området. Kommunen vill spela in att det bör utredas hur en lösning med koppling till Horred skulle kunna vara en del av en framtida trafikering.

Kommentar: Varbergs kommun kommer att vara en viktig part i det fortsatta arbetet med översynen av kollektivtrafiken i de nordöstra delarna av kommunen.

VA13

Infrastruktur. Varbergs kommun planerar att fortsatt investera i upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, huvudsakligen längs stadslinjenätet. Till det tillkommer även busshållplatser som ingår i pågående projekt exempelvis vid ombyggnad av gator.

Målet om att hållplatser i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade gäller fortfarande även om det ursprungliga målåret 2055 är passerat. I Varberg arbetar hamn- och gatuförvaltningen aktivt med att tillgänglighetsanpassa hållplatserna i staden. Kommunen ser positivt på den ökade tydlighet i kollektivtrafikplanen avseende vilka hållplatser som behöver åtgärdas.

Kommentar: Hallandstrafiken ser positivt på kommunens fortsatta arbete med upprustning och tillgänglighetsanpassning av hållplatser och ser fram emot ett fortsatt samarbete för ökad tillgänglighet.

VA14

Särskild kollektivtrafik. Varbergs kommun ser positivt på att särskild kollektivtrafik samplaneras i syfte att uppnå socialt och ekonomiskt hållbara resor som samtidigt är trygga, säkra och kostnadseffektiva. Det är angeläget att vidareutveckling av handläggnings- och planeringssystem sker samordnat mellan kommunen och Hallandstrafiken för att nå ökad effektivitet. Om utveckling endast sker hos en part finns en risk att förväntade effekter uteblir.

Fortsatt utveckling behöver även ske avseende skolors ramtider och schemaläggning. På skolor där en stor andel elever är beroende av skolskjuts styrs start- och sluttider i hög grad av trafikens upplägg. Detta medför svårigheter i schemaläggning samt risk för ojämlika förutsättningar mellan skolor. Skolskjutsens planering behöver i högre grad kunna anpassas efter skolornas och elevernas behov, detta för att beakta barnens perspektiv för att säkerställa likvärdig utbildning, rimliga skoldagar och goda förutsättningar för elevernas lärande och välmående. Kommunen vill även betona vikten av att

särskild kollektivtrafik tydligt beaktar barnens perspektiv där trygghet, kontinuitet och rimliga restider är centrala faktorer.

Kommentar: Hallandstrafiken utvecklar gärna arbetssätt kring handläggning och planering i samordning med kommunen.

Hallandstrafiken delar bilden av att trygghet, kontinuitet och rimliga restider är viktiga aspekter vid planering av skolskjuts. Utformningen av skolskjutsen behöver ta hänsyn till flera olika behov och förutsättningar, vilket understryker värdet av en fortsatt och fördjupad samplanering med kommunen.

KUNGSBACKA KOMMUN

KA1

Kungsbacka kommun instämmer inte i de förslag som presenteras i Kollektivtrafikplan 2027 med utblick 2028–2031. Kommunen har länge påtalat behovet av en direktbuss Onsala–Särö–västra Göteborg, vilken inte finns med i planen. I stället genomförs andra satsningar som inte är lika högt prioriterade av Kungsbackas politiker. Kommunen bedömer att planens inriktning inte möter de utmaningar som finns kopplade till målet om ökad kollektivtrafikandel till 2030. Med en minskning av marknadsandelen i Halland från 14,9 procent 2024 till 13,9 procent 2025 kvarstår mycket stora utmaningar för att nå målet om 30 procent till 2030. Kommunen anser därför att måluppfyllelsen inte bör skjutas fram, såsom tidigare föreslagits i remissversionen av trafikförsörjningsprogrammet, utan att kraftfulla åtgärder genomförs skyndsamt för att få fler att välja kollektivtrafiken och därmed avlasta ett ansträngt trafiksystem i norra Halland vidare in mot Göteborg.

Kommentar: Gällande trafikförsörjningsprogram för perioden 2026–2030 antogs av Regionfullmäktige den 17 juni 2026. I programmet synliggörs en målbild för kollektivtrafikens utveckling, där målet är att kollektivtrafikens marknadsandel av de motoriserade resorna ska uppgå till 30 procent år 2050. För att nå detta har etappmål formulerats, där marknadsandelen ska öka successivt till 20 procent till år 2030 och 25 procent till år 2040.

Hallandstrafiken delar kommunens bedömning att det krävs kraftfulla åtgärder för att stärka transportkapaciteten och förbättra tillgängligheten genom kortare restider. En fortsatt utveckling av transportsystemet är en viktig förutsättning för att stärka de funktionella sambanden med Göteborgs arbetsmarknadsregion. Västlänken är i detta sammanhang av särskild betydelse, eftersom investeringen bidrar till ökad kapacitet och robusthet i järnvägssystemet samt förbättrar förutsättningarna för ett hållbart resande mellan Halland och Göteborgsregionen.

KA2

Kungsbacka kommun anser att framtagandet av kollektivtrafikplanen inte har skett i dialog med kommunen i den utsträckning som Kungsbacka önskar. Kommunen har i många år lyft fram behovet av en direktbuss Onsala–Vallda–Särö–västra Göteborg. Efter många års efterfrågande genomfördes äntligen en marknadsundersökning i slutet av maj 2026. Resultatet av den har inte hunnit analyseras inför denna plan, vilket är en stor brist. Tyvärr genomfördes undersökningen med minimal marknadsföring och en felvisande rubrik, men Kungsbacka fick åtminstone en undersökning efter många års påtryckningar. Den föreslagna utökningen av linje X3 är bra, men vid en prioritering av resurser – vilket Kungsbacka kommun förstår är nödvändigt – borde den påtalade direktbussen ha valts i stället. Direktbussen har betydligt större potential att överföra bilresenärer till buss. Dessutom är huvudsyftet med kollektivtrafik, enligt underliggande dokument, att möjliggöra resor till arbete och studier, och sekundärt för fritidsresor.

Kommentar: Kommunernas planer för samhällsutveckling samt identifierade behov och utvecklingsområden är viktiga perspektiv i framtagandet av kollektivtrafikplanen. Dialog med de halländska kommunerna har genomförts inom ramen för detta arbete. Hallandstrafiken värdesätter de inspel, underlag och den medverkan som Kungsbacka kommun och övriga kommuner har bidragit med.

Utökningen av linje X3 omfattas av Kollektivtrafikplan 2026 och innebär att satsningen på ett utökat utbud på sträckan Kullavik–Särö–Göteborg inleddes den 14 december 2025.

Som underlag för kommande upphandling av busstrafiken i Kungsbacka, med planerad trafikstart 2029, har en förstudie genomförts. Parallellt pågår ett utredningsarbete avseende framtida expressbusstrafik till och från Göteborg inför kommande upphandling med planerad trafikstart 2030. Inom ramen för detta arbete utgår Hallandstrafiken och Västtrafik från Västra Götalandsregionens långsiktiga ambition att utveckla ett kapacitetsstarkt och sammanhängande kollektivtrafiksystem i Göteborgsregionen. Eftersom resandet mellan Halland och Göteborg utgör en integrerad del av den regionala arbetsmarknaden behöver

frågor om framtida trafikupplägg och systemutveckling hanteras i nära samverkan mellan berörda kollektivtrafikmyndigheter och regioner.

KA3

Kungsbacka kommun bedömer att regionbusstrafikens mycket starka stråk i norra Halland omgående behöver kapacitetsförstärkas och att stadsbusstrafiken i Kungsbacka stad behöver utvecklas till en nivå som motsvarar jämförbara kommuner i regionen. Detta bör ske innan ett nytt trafikavtal för busstrafiken i Kungsbacka kommun träder i kraft 2029.

Kommentar: Hallandstrafiken delar kommunens bedömning att regionbusstrafiken i norra Halland behöver kapacitetsförstärkas. Detta bekräftas av den genomförda förstudien inför kommande trafikupphandling, där införande av mer kapacitetsstarka fordon i form av ledbussar lyfts fram som en prioriterad åtgärd på sträckan Onsala – Kungsbacka.

Även stadsbusstrafiken bedöms ha goda förutsättningar för fortsatt resandetillväxt. Under den senaste tioårsperioden har trafikutbudet successivt utökats med närmare 85 procent, samtidigt som resandet ökat med drygt 120 procent. Utvecklingen indikerar att satsningar på ett utökat utbud har haft god effekt på resandet och att det finns en fortsatt potential att stärka kollektivtrafikens marknadsandel.

KA4

Det finns en betydande potential att öka kollektivtrafikresandet i kommunen, särskilt i de starka regionbusstråken där bilresandet i dag är omfattande till följd av kapacitetsbrister under maxtimmarna. I kommunens västra delar är bilresandet fortsatt högt, inte minst i relationen mot västra Göteborg, vilket delvis förklaras av en hög restidskvot mellan bil och kollektivtrafik. En förstärkt bussförbindelse i dessa stråk bedöms ha mycket stor potential att överföra resande från bil till kollektivtrafik och därigenom bidra till ökad måluppfyllelse, inklusive minskade koldioxidutsläpp.

Kommentar: Synpunkterna noteras.

KA5

Kungsbacka kommun har vid upprepade tillfällen framfört behovet av en direktbuss i stråket Onsala–Vallda–Särö–västra Göteborg. Om resebehovet ska vara vägledande i kollektivtrafikens utveckling är en sådan förbindelse en naturlig och prioriterad åtgärd.

Kommentar: Se tidigare svar.

KA6

Kommunen noterar vidare ambitionerna kring utveckling och förenkling av biljettsystemet, vilket är positivt. Samtidigt kvarstår frågan om gränsöverskridande resande. Kungsbacka kommun anser att hela Hallands geografiska gränssnitt behöver beaktas i utvecklingen av biljettsystem och samverkanslösningar – inte enbart funktionella resor i södra Sverige.

Kommentar: I enlighet med det upprättade samverkansavtalet mellan Region Halland och Västra Götalandsregionen har parterna enats om att Västtrafiks koncept och övergripande principer – såsom biljettsystem, prissättning, information och utformning av hållplatser – ska tillämpas för kollektivtrafiken i Kungsbacka samt för resor över länsgränsen. Denna samverkan utgår från att länsgränsen inte ska utgöra ett hinder för att tillgodose invånarnas resbehov eller för att främja det kollektiva resandet.

Hallandstrafikens försäljningskanaler möjliggör idag biljettköp för resor mellan Kungsbacka/Göteborg och destinationer i hela södra Sverige samt Danmark. Detta bidrar till ett sammanhållet och tillgängligt kollektivtrafiksystem över regionala och nationella gränser. För att möjliggöra resor som omfattar flera regioner krävs att berörda parter har motsvarande biljetter implementerade i sina respektive biljettsystem.

KA7

Kungsbacka kommun framhåller vidare att samarbetet mellan Hallandstrafiken och Västtrafik behöver fortsätta utvecklas i syfte att skapa en sömlös och attraktiv kollektivtrafik över regiongränserna. De tidigare identifierade frågeställningarna kring förstudien och formerna för politisk delaktighet behöver beaktas i det fortsatta arbetet inför trafikavtalet 2029.

Kommentar: Hallandstrafiken bekräftar att Kungsbacka kommun har inkommit med yttrande avseende den genomförda förstudien. Frågor om förankring av upphandlingens innehåll, inklusive politisk delaktighet, hanteras inom ramen för en separat process.