

## Samrådsredogörelse

### Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 samt Miljökonsekvensbeskrivning av planen.

#### Innehållsförteckning

Inledning.....	1
Sändlista remissinstanser inkl. redovisning av inkomna yttranden .....	2
Läsanvisning .....	3
Redogörelse över inkomna yttranden .....	4
Redogörelse över tillkomna yttranden, ej remissinstanser .....	39
Bilaga med samtliga inkomna yttranden (separat pdf)	

#### Inledning

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och tar som länsplaneupprättare fram förslag till regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är in-tecknade till planerade och pågående åtgärder. Den preliminära ramen är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021.

Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och i nästa steg hela Sydvästsverige. Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Det är av stor vikt att utvecklingen av ett växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande.

Förslag till regional infrastrukturplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har varit ute på remiss mellan 29 september och 26 november 2021. Förslaget skickades till 54 berörda instanser och det kom in svar från 33 av dessa. Kommuner, grannregioner och myndigheter med flera har fått möjlighet att lämna synpunkter. Utöver remissinstanserna har ytterligare 2 intressenter lämnat synpunkter. Sändlistan med redogörelse för vilka som svarat presenteras i tabellen nedan. Förslag till ny regional infrastrukturplan och miljökonsekvensbeskrivningen har även funnits att ta del av på Region Hallands webbsida.

Remissvaren har sammanställts och 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 tackar för alla inkomna synpunkter.**

## Sändlista. Remissinstanser, instanser för kännedom samt övriga tillkommande intressenter

Utskicket har gått till 54 instanser varav 16 för samråd och 38 för kännedom och möjlighet att lämna synpunkter. Totalt har 33 svar inkommit varav två av dessa från tillkommande organisationer.

Remissinstans	Svarat	Avstår	Ej svarat
Falkenbergs kommun	x		
Halmstad kommun	x		
Hylte kommun	x		
Kungsbacka kommun	x		
Laholms kommun	x		
Varbergs kommun	x		
Trafikverket			x
Trafikverket Region väst	x		
Trafikverket Region syd			x
Länsstyrelsen i Hallands län	x		
Region Blekinge	x		
Region Jönköpings län	x		
Region Kalmar	x		
Region Kronoberg	x		
Region Skåne	x		
Västra Götalandsregionen	x		
<b>För kännedom:</b>			
Göteborgs stad			x
Mölnads stad	x		
Marks kommun			x
Svenljunga kommun			x
Gislaveds kommun	x		
Ljungby kommun	x		
Markaryds kommun	x		
Örkelljunga kommun	x		
Ängelholms kommun			x
Båstads kommun	x		
Göteborgsregionens kommunalförbund	x		
Boråsregionen - Sjuhärads kommunalförbund	x		
Hallands hamnar			x
Falkenbergs hamn			x
Halmstad City Airport			x
Landvetter flygplats (Swedavia)	x		
Högskolan i Halmstad		x	
Företagarna Halland			x
Svenskt näringsliv			x
Västsvenska handelskammaren	x		

Sydsvenska handelskammaren	x		
Sveriges Åkeriföretag Halland			x
Näringslivets transportråd			x
Tågoperatörerna			x
Bussbranschföreningen Väst			x
Försvarmakten	x		
Transportstyrelsen			x
Naturvårdsverket			x
Polisregion Väst			x
N'TF Väst (Halland)			x
Hela Sverige ska leva			x
LRF Halland	x		
Greater Copenhagen	x		
LO-distriktet Västsverige			x
TCO Halland			x
SACO Halland			x
Regionala pensionärsrådet. SPF, SKPF, PRO samt RPG i Halland	x		
Regionala funktionshinderrådet	x		
<b>Övriga tillkommande:</b>			
Miljöpartiet de gröna i Halland	x		
Sveriges Motorcyklister - SMC	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 för att användas i det fortsatta arbetet med regional infrastrukturplanering.

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

## Falkenbergs kommun

De prioriterade åtgärdsområdena sammanfaller väl med Falkenbergs övergripande vision och strategier för en hållbar tillväxt och levande landsbygd. Falkenbergs kommun ställer sig därmed fortsatt positiv till Region Hallands prioriterade åtgärdsområden.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

### Västkustbanan

Västkustbanan har en viktig funktion för Falkenbergs utveckling och tillväxt, där korta restider är centralt för attraktiviteten och kompetensförsörjningen. Kommunen ser ur detta perspektiv det framför allt som viktigt att restiderna mellan Göteborg och Falkenberg förkortas. Falkenberg ställer sig därmed positiv till redovisade satsningar om att förbättra kapaciteten och bygga bort flaskhalsar utmed Västkustbanan. Kommunen ser dock vikten av att kapacitetshöjande insatser på Västkustbanan gagnar hela Halland och möjliggör för en mer frekvent trafikering även till och från Falkenberg.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

### Väg 153 och väg 154

Enligt planförslaget avsätts 172 miljoner kronor till näringslivets transporter på väg 153 och 154 under perioden 2022 - 2029, detta innefattar trimningsåtgärder samt stigningsfält. Gekås utvecklar ständigt destinationen med bland annat pågående byggnation av hotellverksamhet och kommande detaljplan som möjliggör för utbyggnad av lager. Detta kommer att generera en kraftig ökning av tunga transporter vilket ställer krav på fortsatta framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder längs väg 153 och 154. Kommunen ser därmed prioriteringen som viktig för att skapa goda förutsättningar för näringslivet. Det är dock angeläget att tiden för trimningsåtgärder utmed väg 153 och 154, som nu är beräknade till 2026, tidigareläggs i planen.

*Region Hallands kommentar:*

Region Halland har gett Trafikverket i uppdrag att förbereda åtgärder längs väg 153 och 154 i syfte att ha beredskap om ändringar eller justeringar av andra projekt i planen skulle bli aktuella. Åtgärderna i fråga handlar om stigningsfält och smärreåtgärder (trafiksäkerhet, kollektivtrafik etc).

Åtgärd: Nej.

### Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

Attraktiva och säkra cykelförbindelser utmed det regionala vägnätet är en viktig pusselbit i kommunens arbete för att skapa attraktiva boendemiljöer på landsbygden. Kommunen ser

därmed positivt på fortsatta åtgärder utmed bland annat Kattegattleden för att skapa ett väl sammanhängande cykelvägnät. För att i större utsträckning främja hållbart resande och satsa på hållbara transporter bör dock cykel tydligt prioriteras och tilldelas en större andel av tillgängliga medel i den regionala infrastrukturplanen. Vidare ser vi med tillförsikt att planförslaget belyser betydelsen av goda kopplingar mellan cykel och kollektivtrafik. Vi delar Region Hallands bedömning om att det ligger en stor potential för ökat kollektivt resande i stärkta kopplingar mellan cykelinfrastrukturen och kollektivtrafikstråken.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

### Steg 1- och 2-åtgärder

Idag finns inte möjligheten att söka medel för steg 1 och 2-åtgärder genom statlig medfinansiering. För att steg 1 och 2-åtgärder ska få genomslag och framöver prioriteras bör det även tydligt synas och prioriteras i den nationella och regionala infrastrukturplanen. Inför nästa revideringsprocess ser därmed Falkenbergs kommun det som viktigt att Region Halland ser till möjligheterna att involvera steg 1 och 2-åtgärder i planförslaget.

*Region Hallands kommentar:*

Region Halland tar med synpunkterna till kommande planrevideringsprocess.

Åtgärd: Nej

### Klimatanpassning

Falkenbergs kommun anser att klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet ska belysas i Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033. I kommunens klimatanpassningsplan redovisas vägar som vid kraftiga skyfall och hundraårsregn riskerar att drabbas av översvämningar.

Detta påverkar transportsystemet på flera olika plan; näringslivet och deras transportkedjor drabbas, kollektivtrafiken och tågtrafiken får störningar, utryckningsfordon kan inte ta sig fram till nödställda etcetera. Det finns därmed ett behov av åtgärder i den regionala infrastrukturplanen för Halland 2022 – 2033. Dels konkreta klimatanpassningsåtgärder för att minska risken för störningar vid extremväder och ökad kunskap. Om klimatförändringarna och dess effekter på Halland saknas i planen finns risk att arbetet med klimatanpassning av transportsystemet försenas, med störningar och ökade kostnader som följd.

*Region Hallands kommentar:*

Klimatanpassningsåtgärder på befintliga anläggningar ligger inom underhållsanslaget i nationell plan. Det finns inget uttalat ansvar för de regionala planerna att hantera klimatanpassningsåtgärder i befintlig anläggning. Det är inte heller tillåtet att använda medel ur de regionala planerna till underhållsåtgärder då medel i de regionala planerna ska användas till investering. När det gäller åtgärder i form av nyinvestering i de regionala planerna klimatsäkras dessa vid byggnationen.

Åtgärd: Nej

## Omlastningscentral

I kommunens översiktsplan anges behovet av en omlastningscentral för godstrafik för att skapa flexibla och effektiva transportkedjor. Kommunen tittar redan idag på möjligheterna för en omlastningscentral utifrån näringslivets betalningsförmåga och behov, där nästa steg är att hitta en lämplig lokalisering. Falkenbergs kommun växer idag kring Vinbergsmotet och har långsiktiga planer på att fortsatt anlägga verksamheter utmed E6 och Västkustbanan. Att anlägga en omlastningscentral är därmed angeläget och skulle generera både en regional och nationell nytta samt bidra till goda förutsättningar för intermodala transportkedjor. Kommunen förordar därmed Region Halland att tillfoga en omlastningscentral inom Falkenbergs kommun vid kommande revidering av den regionala infrastrukturplanen.

*Region Hallands kommentar:*

Region Halland tar med synpunkterna om omlastningscentral till kommande planrevideringsprocess.

Åtgärd: Nej

## Halmstad kommun

Förslaget till den Regionala infrastrukturplanen är välskrivet och är enkelt att ta till sig. Det beskriver en komplicerad planeringsprocess på ett enkelt sätt. Halmstads kommun kan konstatera att de medel som finns i den regionala planen inte kommer att täcka de behov som uppstår i en region med stark befolkningstillväxt. Halmstad och Halland växer och tillräckliga medel i den regionala planen behövs för att transportsystemet ska kunna hantera tillväxten. Kommunen vill också framhålla vikten av att ha framförhållning i investeringar som kräver medfinansiering av kommunen som då detta måste anpassas till kommunens ordinarie budgetprocess.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Cykel

Kommunen anser att en pott för samfinansiering av utbyggnad av cykelvägar längs statliga vägar bör finnas med i planen för att påskynda ett genomförande. Kommunen har sedan tidigare spelat in behovet av en cykelväg längs väg 26 då denna bedöms ha potential till ökad arbets- och skolpendling med cykel.

Belysning längs cykelvägar är en fråga som ständigt återkommer, särskilt gällande var investeringen kommer från, vem som ska bygga, äga samt drifta belysningen när den väl är på plats. Belysning längs cykelvägar är en förutsättning för att cykelpendling ska vara ett attraktivt alternativ för invånarna. Ett resonemang kring den regionala planens möjligheter att finansiera detta genom cykelpotterna hade varit önskvärt.

Kommunen har även tidigare lyft frågan kring en förlängning av Kattegattleden ner till hamnen för att möjliggöra att ta cykeln med på båten till Grenå. Detta hade varit ett sätt att

skapa förutsättningar för en ökad cykelturism som strömmar genom Halmstad på väg både från och till Danmark.

*Region Hallands kommentar:*

Regionen anser att det i första hand är statliga medel ur Trafikverkets kassa som ska finansiera utbyggnaden av cykelvägar längs nationellt vägnät. De regionala medlen behövs till att bygga längs regionala vägar. Frågan om finansiering av belysning via cykelpotten prövas lämpligen inom arbetet med regional cykelplan för Halland. Ur Kattegattledens synvinkel är det viktigt att ha en sammanhållen sträckning. För att koppla ihop leden med till exempel hamnar, tågstationer och besöksmål som ligger strax intill ledens sträckning, finns det alternativ skyltning att använda.

Åtgärd: Nej

## Järnväg

Regionen skriver i planen om vikten av att stråket mellan Göteborg och Malmö är bidragande till tillväxt både nationellt, men så även i ett nordiskt perspektiv, där Halmstad är en viktig del av stråket mitt emellan dessa städer. Det är positivt att planen avsätter medel till ny uppställningsbangård och Resecentrum etapp 3 i Halmstad. Gällande uppställningsbangården borde det dock tydliggöras att åtgärden måste samplaneras med utbyggnaden av hamnen och södra infarten.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Projekt som Resecentrum etapp 3 och uppställningsbangården kan allt efter som projektet framskrider och mer planering och detaljstudie görs beräknas bli dyrare. I den regionala planen måste det finnas utrymme att kunna hantera den riskfaktorn. Halmstad kommun kommer inte acceptera att kostnadsfördyringar oskäligen åläggs kommunen på grund av att medel och höjd i den regionala planen saknas för att hantera sådana förändringar. Om det är tänkt att de ej fördelade medlen under Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder ska täcka oförutsedda fördyringar är det viktigt att det finns ett resonemang kring dessa eller ett förtydligande kring de prioriteringar som styr hur dessa medel ska fördelas. Kommunens uppfattning är att det bör förtydligas att de ofördelade medlen i första hand ska vara en buffert för fördyring av redan bestämda projekt. Utöver detta hade en plan B kring dessa ofördelade medel varit önskvärd, om något projekt inte blir av eller skjuts på framtiden är det olyckligt om medlen inte direkt kan gå till ett annat projekt.

*Region Hallands kommentar:*

Potten för samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder är inte tänkt att hantera oförutsedda fördyringar utan ska gå till samfinansiering av kapacitetshöjande åtgärder, så som bland annat förbigångs- och mötesspår. I regel fördelas sam- och medfinansiering med olika procentsatser för de deltagande parterna, vilket innebär att man delar på eventuella fördyringar. Trafikverket är den tydliga motparten vad gäller avtal om sam- och medfinansiering i statlig anläggning.

Åtgärd: Nej

Regionen påtalar vikten av ett bra järnvägsnät där såväl belastningen kommer att öka som att näringslivets behov blir allt större och större. Det krävs investeringar för att bibehålla och utveckla järnvägen för både gods- och persontransporter. Ett bra järnvägsnät skapar tillväxt på alla plan. Det är därför olyckligt att endast drygt 12% av medlen i planen uttalat går till järnvägsåtgärder. Även om vissa pottåtgärder även kan gå till järnvägen är det fortfarande inte tillräckligt för att kunna utveckla järnvägen för den framtid som planen säger sig arbeta mot och som Halmstads kommun ser som nödvändig.

*Region Hallands kommentar:*

Investeringar i järnvägsnätet ska i första hand hanteras inom nationell plan. Regionen bidrar med samfinansiering till särskilt viktiga regionala projekt. I tidigare planomgångar har andelen järnvägsåtgärder varit större (ex. samfinansiering av Varbergsprojektet) men detta varierar från plan till plan. Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Gods

Halmstads kommun har sedan tidigare spelat in ett nytt godsspår i form av triangelspår från Västkustbanan ner till Halmstads hamn och även en kombiterminal i hamnen. Dessa satsningar hade gjort intermodal godshantering i Halland till ett attraktivt och hållbart alternativ för godstransporterna i länet, då godset inte behöver lastas om i Helsingborg eller Göteborg, som i dagsläget är de närmsta kombiterminalerna. Detta hade även minskat godsflödet på E6 som idag är väsentligt. En överflyttning för godset från lastbil till tåg och fartyg är ett viktigt steg för att kunna säkerställa en hållbar framtid, därmed är dessa satsningar på intermodal godshantering i Halmstads hamn ett viktigt steg på vägen mot detta.

Kommunen anser att regionen skriver tydligt vad såväl ambitionerna är som vad nyttan skall vara, men kommunen ställer sig frågande till varför regionen då inte beaktar de ambitioner och planer kommunen har med såväl kapacitetshöjande åtgärder kring Västkustbanan i form av triangelspåret och tanken kring en kombiterminal i hamnen. Detta borde synas i planens fördelning av medel. I direktivet för den nationella planen beskrivs några särskilda satsningar där medel från den nationella planen kan komma att samfinansiera åtgärder i de regionala planerna. Det anges inga belopp för dessa särskilda utpekanden men medel kan komma att avlasta länsplanerna med följden att fler regionala åtgärder kan inrymmas. Bland de nämnda satsningarna är Näringsliv: Hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten en av dem. Här borde triangelspår och kombiterminal vara av yttersta intresse.

*Region Hallands kommentar:*

Regionen tycker också att det är angeläget med hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten, inklusive en bra anslutning till hamnen. Enligt uppgifter från Trafikverket kan dock regional plan inte ge medfinans till kommunala industrispår. Det finns en näringslivspott som enligt Trafikverket skulle kunna komma i fråga. Potten administreras av ett särskilt råd av representanter från näringslivet.

Åtgärd: Nej



## Väg

Halmstad kommun ser ett ökat behov av trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder på våra större regionala vägar. Exempel på detta är korsningen Tiarpsallén (väg 601) Kustvägen (väg 610) samt korsningen väg 565/väg 15 (Trönninge norra). Denna typ av åtgärder ser kommunen kan inrymmas under kostnadsposten för smärreåtgärder.

Kommunen anser att det är problematiskt att Onsalavägen (väg 940) fortsatt utgör den överlägset största kostnadsposten i planen. Att 1/3 av medlen i Regional plan, som ska möjliggöra utveckling i hela länet, fördelas till en väg som kommer väldigt få av länets invånare till gagn rimmar illa med regional utveckling. Då genomförandet uppenbarligen verkar vara högst problematiskt och med tanke på de turer som varit i domstol kanske även olämpligt känns det osäkert om åtgärden ens kommer bli av. Avsättningen av medel åt vägen ligger som en blöt filt och hindrar möjliga satsningar på infrastruktur som är lättare att genomföra och medför nytta till fler av länets invånare. En plan B om åtgärden inte blir av inom rimlig tid hade även här varit önskvärt.

### *Region Hallands kommentar:*

Vi noterar synpunkten om smärreåtgärder och ber kommunen att även ta upp önskemålen med Trafikverket som planerar för åtgärder inom potten. Regionen är medveten om att Onsalavägen är en stor kostnadspost och vi följer nu processen för dispenshantering av skyddade arter. Utfallet bedöms inte påverka innehållet i liggande planförslag men kan komma att påverka den framtida planeringen.

Åtgärd: Nej

## Flyg

Det är positivt att Halmstads flygplats fortsatt kommer få driftbidrag från regional plan. Kommunen anser dock att summan bör indexuppräknas för att hålla jämn takt med inflationen. Väl fungerande, kostnadseffektiva och frekventa förbindelser med Stockholm är viktigt för såväl näringslivet som privatresenären. Det pågår en teknikutveckling inom flygbranschen vilket framöver kommer att minska flygets miljöpåverkan. Redan idag är Halmstads flygplats i framkant när det kommer till grön omställning.

### *Region Hallands kommentar:*

Regionen noterar önskemålet men avser inte att uppjustera den totala summan för driftsbidraget.

Åtgärd: Nej

## Klimat

Att det i planen inte avsätts mer medel för att bidra till att minska klimatpåverkan genom större satsningar på järnväg ända fram till 2033 i samma anda som nationell plan uppfattar kommunen som oroväckande. För att motverka klimatpåverkan krävs inte bara ord, det krävs ekonomiska satsningar för att jobba mot en grön framtid. Kommunen anser även att klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet ska belysas i planen.

Detta påverkar transportsystemet på flera olika plan; näringslivet och deras transportkedjor påverkas, kollektivtrafiken och tågtrafiken får störningar, utryckningsfordon kan inte ta sig fram till nödställda etcetera. Här finns behov av åtgärder i den regionala planen, både ökad kunskap och även konkreta klimatanpassningsåtgärder för att minska risken för störningar vid extremväder. Om klimatförändringarna och dess effekter på Halland saknas i planen finns risk att arbetet med klimatanpassning av transportsystemet försenas, med störningar som följd.

*Region Hallands kommentar:*

Klimatanpassningsåtgärder på befintliga anläggningar ligger inom underhållsanslaget i Nationell plan. Det finns inget uttalat ansvar för de regionala planerna att hantera klimatanpassningsåtgärder i befintlig anläggning. Det är inte heller tillåtet att använda medel ur de regionala planerna till underhållsåtgärder. Medel i de regionala planerna ska användas till investering. När det gäller åtgärder i form av nyinvestering i de regionala planerna klimatsäkras dessa vid byggnationen.

Åtgärd: Nej

## Hylte kommun

Den generella inriktningen i förslaget till regional infrastrukturplan är bra och relevant även för Hylte kommun. På ett övergripande plan stämmer inriktningen väl överens med de utmaningar Hylte kommun står inför och som beskrivs enligt nedan i översiktsplanen för Hylte kommun. *”En viktig del av utmaningen att utveckla Hyltes attraktivitet som boende- och näringslivskommun är att öka tillgången till en större arbetsmarknadsregion, så att det blir lättare för företagen att få tag i den kompetens som behövs och för Hylteborna att få tillgång till fler jobb och utvecklingsmöjligheter. Genom snabba kommunikationer i en stark struktur, där bebyggelse, kollektivtrafik och service samordnas och förstärker varandra och med bra länkar till mindre orter och landsbygd, förbättras förutsättningarna för utveckling och attraktivitet i hela Hylte”.*

Trots att inriktningen är relevant bedöms däremot inget av de konkreta förslag på åtgärder som finns i planen kunna bidra till Hylte kommuns utveckling i enlighet med denna inriktning. Det behövs också en mer nyanserad bild av de olika förutsättningarna inom regionen. Hylte kommun är exempelvis inte en tillväxtkommun utan befolkningmängden har minskat under de senaste åren. Hylte kommun önskar ett bredare perspektiv i infrastrukturplanen så att den verkligen bidrar till att utveckla hela Halland. Nedan följer några exempel som belyser problemen vi ser med infrastrukturplanen från vårt perspektiv och utifrån de prioriteringar som anges i planen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

Enligt översiktsplanen för Hylte kommun skulle en effektivare kommunikationsstruktur för kollektivtrafik kunna ge restider på under en och halv timme till de stora arbetsmarknadsregionerna. Arbetslivet förändras och många yrken förväntas bli mer platsberoende med närvaro på plats två till tre dagar per vecka. Utifrån ett sådant scenario bedöms pendlingstiden vara rimlig och skulle exempelvis möjliggöra pendling till och från Göteborg eller Öresundsregionen. Det skulle också göra det enklare att pendla mellan Hylte och grannkommunerna. De satsningar på tågtrafiken som föreslås i infrastrukturplanen bedöms tyvärr inte ha någon större effekt för Hylte kommun. För att uppnå detta är det andra satsningar som behöver göras, exempelvis satsningar på att föra över kollektivtrafiken mellan Halmstad och Hyltebruk till järnväg samt satsningar på kollektivtrafik från Hyltebruk till Falkenberg.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling

Ett mycket viktigt utvecklingsområde för Hylte kommun när det gäller kollektivtrafik är sträckan Hyltebruk – Torup- Falkenberg. Idag finns här ingen kollektivtrafik alls. Pendling och andra resor till och från Falkenberg sker därför med bil via väg 150. En satsning på kollektivtrafik längs denna sträcka skulle också möjliggöra att kunna ta sig via kollektivtrafik till stationen i Falkenberg och kunna åka vidare med tåg. I förslaget till infrastrukturplan finns inga satsningar alls längs med denna sträcka och inte heller några andra åtgärder som skulle bidra till att Hylte kommun får en mer attraktiv kollektivtrafik.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras och hanteras inom ramen för det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Åtgärd: Nej

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Det är positivt med satsningarna på väg 26 som planeras för sträckan Halmstad-Oskarström. Från Hylte kommun vill vi också framhålla att flera av kommuns tätorter ligger längs med väg 26 och det är viktigt att vägen hela tiden följer med i utvecklingen och möjliggör nya etableringar. Hylte planerar för nya etableringar i framför allt Hyltebruk och Torup och näringslivets transporter längs med denna väg blir därför allt viktigare. Många av näringslivets transporter till och genom Hylte kommun går också via väg 150 vilket gör att även denna behöver beaktas i planeringen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Även denna prioritering är mycket viktig för Hylte kommun, men inte heller här ser vi några satsningar i planen som gynnar vår del av regionen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Goda förbindelser med Stockholm

Vi kan konstatera att när förbindelserna med Stockholm beskrivs nämns inte de möjligheter som finns idag att åka tåg till Stockholm via HNJ-banan, vilket är anmärkningsvärt. Det är mycket viktigt att behålla goda kommunikationer till Stockholm även från inlandet.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Utöver detta anser vi att ett område som saknas i planen är en beskrivning av klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet. Det behövs också en beskrivning av hur man identifierar behov och förslag på åtgärder för klimatanpassning av transportsystemet på regional nivå. I miljökonsekvens-beskrivningen bedöms de åtgärder som föreslås. Det hade varit önskvärt med ett lite större grepp för att få en bättre helhetssyn på miljökonsekvenserna av att man väljer en lösning framför en annan. Till exempel om man väljer att fokusera på åtgärder längs med kusten vad får det för konsekvenser för inlandet.

*Region Hallands kommentar:*

Klimatanpassningsåtgärder på befintliga anläggningar ligger inom underhållsanslaget i Nationell plan. Det finns inget uttalat ansvar för de regionala planerna att hantera klimatanpassningsåtgärder i befintlig anläggning. Det är inte heller tillåtet att använda medel ur de regionala planerna till underhållsåtgärder. Medel i de regionala planerna ska användas till investering. När det gäller åtgärder i form av nyinvestering i de regionala planerna klimatsäkras dessa vid byggnationen.

Åtgärd: Nej

## **Kungsbacka kommun**

Sammanfattande inställning

Planförslaget och dess fokus på hållbart resande och samhällsutveckling ligger helt i linje med vår nya översiktsplan. Kungsbacka kommun vill understryka vikten av att hitta lösningar för att möta transportbehovet efter år 2040, vilket pekats ut i Trafikverkets ÅVS för Varberg—Göteborg och för väg 158. Det är avgörande för en fortsatt hållbar tillväxt för Halland.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

I en växande region tar Kungsbackas översiktsplan, som antas i november 2021, hand om behovet fler bostäder med fokus på Kungsbacka stad med våra två stationer samt stationsorterna Anneberg och Åsa. Vi känner dock en stor oro över möjligheten att kunna följa vår nya översiktsplan om inte de statliga investeringarna går i takt med befolkningsutvecklingen.

Åtgärdsvalsstudier har genomförts av Trafikverket för stråket Varberg—Göteborg där E6, Väst kustbanan och väg 158 ingått och svarar på hur det framtida transportbehovet ska tas om hand på lång sikt. Vi kan nu konstatera att studierna föreslår lösningar fram till 2040 års transportbehov och nu är det av största vikt att. Region Halland dels arbetar för att få nödvändiga åtgärder från Nationell infrastrukturplan genomförda för att klara 2040 års transportbehov, dels omgående startar upp fortsatt utredning för transportbehoven på längre sikt. Klarar vi inte att utveckla en hållbar kapacitetsstark infrastruktur hämmas kommunernas och regionens tillväxt.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

Det finns fyra utpekade mycket starka kollektivtrafikstråk i Halland. Tre av dessa finns i Kungsbacka. Att fokusera utvecklingen till stråk där det finns goda förutsättningar att få fler att resa hållbart bidrar till målet med 30 procent marknadsandel till år 2030 ser vi som positivt. Ett stråk där det finns stor potential att få fler att välja kollektivtrafik framför bilen är med en attraktiv busslinje Onsala, Vallda, Särö, Göteborg. När en sådan införs kan det finnas behov av kollektivtrafikåtgärder på vissa ställen längs stråket.

Kungsbacka stad växer och kommer att växa i en snabb takt vilket också ställer krav på kollektivtrafikens framkomlighet i staden. Ett gemensamt projekt med Hallandstrafiken har precis startats för att utreda behovet för kollektivtrafiken i staden. Med en växande stad kommer också behovet av en attraktivare stadsbussutbud. Dagens 30-minuterstrafik ger mer att önska i framtiden. Ökad framkomlighet och attraktivare utbud är något som vi tillsammans måste gå i takt med för en hållbar och attraktiv stad.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

För att öka trafiksäkerheten och ge cykeln ökad tillgänglighet behövs en tydligare styrning från regional plan för att utveckla för fler säkra cykelpassager längs de regionala statliga vägarna.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras och hänvisas till arbetet med regional cykelplan.

Åtgärd: Nej

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Gods och tjänsteföretag är i dag alltmer beroende av vägsystemet för sin verksamhet och under pandemin har en ökning av transportbehovet märkts. Om denna konsumtionstakt håller i sig eller om människor ändrar sitt köpmönster till en mer hållbar konsumtion får framtiden utvisa. Här behövs en nationell strategi för hur vi löser godset på ett tillfredställande och hållbart sätt.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Miljökonsekvensbedömningen

Kungsbacka kan konstatera att miljökonsekvensanalysen likt tidigare bedömer förändringen jämfört med tidigare plan och inte hela planen som helhet vilket kommunen finner vara olyckligt. Detta gör det mycket svårt att styra om inriktning utifrån nationella och regionala mål. Sveriges mål för transportpolitiken anger att funktionsmålet i huvudsak ska utvecklas inom ramen för hänsynsmålet vilket innebär ett fokus på att minska utsläppen av växthusgaser.

De nationella målsättningarna beskriver en ambition som inte den regionala planen riktigt uppnår. Trivector beskriver i sin analys i miljökonsekvensbeskrivningen de projekt som genererar negativa effekter av växthusgaser både vid byggandet och som kommer att förstärkas i framtiden. Konsekvenserna av denna analys borde gett tydligare avtryck i planen framför allt för att i högre grad kunna efterleva de nationella målsättningarna. Det är speciellt viktigt utifrån de framtida behoven utifrån norra Hallands starka befolkningsutveckling.

*Region Hallands kommentar:*

Den regionala planen ska naturligtvis inriktas mot att uppnå de nationella målsättningarna som bland annat innebär att minska utsläppen av växthusgaser och har flera prioriteringar som bidrar positivt till det målet. Samtidigt har planen en relativt liten roll i den sammantagna transportplaneringen och har enligt förordningen om länsplaner en tydlig inriktning mot att utveckla det regionala vägnätet. I denna planomgång har ett stort vägobjekt fått mycket utrymme vilket skapar målkonflikter. Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## Laholms kommun

I inledningen konstateras att åtgärdsbehovet är stort, att medlen inte räcker och att en prioritering behövt göras. Det skulle vara intressant med en kort redovisning av vad som prioriterats bort, eller senarelagts.

*Region Hallands kommentar:*

Under rubriken ”Regional plan” på sidan 25 nämns både genomförda åtgärdsvalsstudier och genomförda SEB:ar (SEB = samlad effektbedömning). Dessa kan ses som exempel på regionala brister och behov. Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Laholms kommun upplever att remissversionen saknar en beskrivning av hur transportsystemet påverkas av klimatförändringarna och önskar att detta ska belysas i Regional infrastrukturplan för Halland 2022 - 2033. Kunskap om och behov av konkreta klimatanpassningsåtgärder är stort och är något som bör finnas med i Regional infrastrukturplan för Halland 2022 - 2033. Detta för att minska risken för störningar på det befintliga och framtida infrastrukturen där näringsliv, personresor och transporter förlitar sig på dess funktion och resiliens.

*Region Hallands kommentar:*

Klimatanpassningsåtgärder på befintliga anläggningar ligger inom underhållsanslaget i Nationell plan. Det finns inget uttalat ansvar för de regionala planerna att hantera klimatanpassningsåtgärder i befintlig anläggning. Det är inte heller tillåtet att använda medel ur de regionala planerna till underhållsåtgärder. Medel i de regionala planerna ska användas till investering. När det gäller åtgärder i form av nyinvestering i de regionala planerna klimatsäkras dessa vid byggnationen.

Åtgärd: Nej

Laholms kommun ser positivt på de uttalade ambitionerna om att stärka utvecklingen mot en grön omställning och vidareutveckla former för samplanering i samhällsplaneringen. I detta ser vi att satsningar på gång- och cykelvägnätet och ombyggnad av hållplatser bör samordnas med satsningar på kollektivtrafik i stort utifrån målet att utöka andelen kollektivtrafikresor. Även vikten av kortare och snabba restider för att göra kollektivtrafiken mer konkurrenskraftig bör vägas in då en attraktiv kollektivtrafik måste kunna konkurrera med bilen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Varbergs kommun

Den största skillnaden från tidigare plan är att mer pengar avsätts till regionala vägstråk däribland Onsalavägen vars budgetpost går från 299 till 464 miljoner samt till ombyggnationer vid Halmstad Central vars budgetpost går från 32 till 64 miljoner. Statlig



medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät går dock ner från 119 till 108 miljoner där i stort sett hela minskningen är på kollektivtrafikåtgärder (9 miljoner).

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten angående statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät är korrekt. Då kommunerna inte har utnyttjat avsatta medel till medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder fullt ut har regionen valt att minska pottens storlek till förmån för andra satsningar.

Åtgärd: Nej

Kommunen delar uppfattningen att prioriteringar från den nuvarande infrastrukturplanen 2018–2029 ska ligga fast. Varbergs kommun anser att många av de stora satsningarna finns i den senare delen av planen. Kommunen anser att det är viktigt att möjliggöra ändringar i prioriteringsordning om det blir förseningar i åtgärder som finns i den tidigare delen av planen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Varbergs kommun pekar på behovet av långsiktig planering i stråket Varberg-Göteborg och möjligheter att få medfinansiering till stationsområdet i Värö. Flera ÅVS:er har under de senaste åren genomförts och många genomförbara åtgärder är identifierade. Det finns en oro att medel inte räcker till för att nå de uppsatta målen. I planen står det att behoven är stora och att prioriteringar måste göras, men det är otydligt vad som prioriterats bort.

Åtgärdsvalsstudier har genomförts av Trafikverket för stråket Varberg-Göteborg där E6, Västkustbanan och väg 158 ingått och svarar på hur det framtida transportbehovet ska tas om hand på lång sikt. Detta omfattar även ny tågstation i Värö samt förbigångsspår i Lekarekulle för att klara den framtida trafiken på Västkustbanan. Vi kan nu konstatera att studierna föreslår satsningar fram till 2040 års transportbehov. Det är nu av största vikt att Region Halland arbetar för att få nödvändiga åtgärder från nationell plan genomförda för att klara 2040 års transportbehov. Det behövs även omgående startas upp fortsatt utredning för transportbehoven på längre sikt. Om vi inte klarar att utveckla en hållbar kapacitetsstark infrastruktur så hämmas regionens och kommunernas tillväxt.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras. Se svar i första stycket gällande Laholms kommun angående prioriteringar.

Åtgärd: Nej

Varbergs kommun vill även lyfta möjligheten till att via regional plan få medfinansiering av pendelparkeringar för cykel och bil samt bussangöringar vid den nya stationen i Värö. Stationen i Värö möjliggör en stor utveckling av Väröbacka samhälle samt nya möjligheter till utveckling av andra orter i norra delarna av Varbergs kommun. Sammantaget innebär etableringen av en station i Värö till stor nytta för såväl Halland som Göteborgs arbetsmarknadsregion.



*Region Hallands kommentar:*

Medel till åtgärder i Värö får prövas inom den regionala planens potter för statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät och mindre investeringar i det regionala transportsystemet.

Åtgärd: Nej

På Viskadalsbanan välkomnas de åtgärder som genomförs, men det behövs ytterligare insatser och fortsatt samverkan.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Det är positivt att medel är avsatta till åtgärder på väg 153. Dock är behovet stort av åtgärder i närtid och behöver därför prioriteras tidigt i planperioden och inte i slutet som nuvarande förslag.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Det finns en oro att de tillsatta budgetmedlen för hållplatsåtgärder inte räcker för att nå de mål som satts upp i trafikförsörjningsprogrammet.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Budgetposten smärreåtgärder på det mindre vägnätet är mycket viktig: Det hade varit av stort intresse om dessa åtgärder listades och att prioriteringen gjordes synlig eftersom många kommuninnevånare kontaktar kommun i frågan.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras. Det är Trafikverket planerar och prioriterar smärreåtgärder.

Åtgärd: Nej

Kommunen kan även konstatera att det är tydligt att tillsatta medel för cykelåtgärder inte är i närheten av de behov som identifierats.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Kommunen kan konstatera att miljökonsekvensanalysen, precis som tidigare, gör en bedömning av förändringarna jämfört med tidigare plan och inte planen som helhet. Detta menar kommunen är olyckligt.

*Region Hallands kommentar:*

Hallands förslag till regional plan 2022 - 2033 är i stora delar oförändrad jämfört med planen 2018 – 2029 vilket ligger till grund för omfattningen av miljökonsekvensanalysen. Innevarande planomgång har också haft en forcerad tidsplan. Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Varbergs kommun anser också att klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet ska belysas tydligare i planen.

*Region Hallands kommentar:*

Klimatanpassningsåtgärder på befintliga anläggningar ligger inom underhållsanslaget i Nationell plan. Det finns inget uttalat ansvar för de regionala planerna att hantera klimatanpassningsåtgärder i befintlig anläggning. Det är inte heller tillåtet att använda medel ur de regionala planerna till underhållsåtgärder. Medel i de regionala planerna ska användas till investering. När det gäller åtgärder i form av nyinvestering i de regionala planerna klimatsäkras dessa vid byggnationen.

Åtgärd: Nej

## Trafikverket Region Väst

Samordning av åtgärder och fördelning av medel över år

Åtgärdena är samordnade med planerade åtgärder i nationell plan. Trafikverket vill dock uppmärksamma planupprättaren på att åtgärder i den nationella planen endast kan genomföras i den takt Trafikverket tilldelas medel inom den ekonomiska ramen. För nya åtgärder som prövas i nationella planen 2022 - 2033 måste åtgärden även prioriteras in i den nationella planen för att åtgärden ska gå att samordnas och genomföras.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Prisnivå

I planförslaget saknas uppgift om att prisnivån för planen är 2021 - 02. Ett tydliggörande i denna del är nödvändig för att undvika framtida missförstånd.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten beaktas och justeras i planen.

Åtgärd: Ja

Samfinansiering

Samfinansiering kan erhållas från Nationell plan för trafiksäkerhetsåtgärder och åtgärder för ökad och säker cykling. Planupprättaren har inte i den årliga fördelningen av medel i planförslaget beaktat eventuell samfinansiering men det framgår av planförslaget att de är medvetna om att det kan komma att bli aktuellt. Med anledning av detta har planupprättaren också redovisat en framtung plan.

*Region Hallands kommentar:*

Region Halland har skrivit om detta under rubriken Nationell plan (sid 26).

Åtgärd: Nej

#### Övriga synpunkter

Vi vill göra planupprättaren uppmärksam på några otydliga skrivningar i planen;

*Sidan 20*, under rubriken Trafikverket. Tydliggör att investeringsansvaret för regionala vägar ligger hos planupprättaren, dvs Region Halland. Förtydligande behövs även av vad som ingår i den nationella planen. Den nationella planen omfattar nyinvesteringar av *stamvägnätet* och järnväg och där finns även medel för drift och underhåll.

*Sidan 26*, andra stycket. ”För alla större investeringsåtgärder...” kan förtydligas med till exempel. ”För investeringar från 50 mkr och uppåt...”.

*Sidan 29*, stycke 1 och 2. Förtydliga att det är Region Halland som har ansvaret för investeringar på det regionala vägnätet.

*Sidan 46*, Process för framtagande av planen, sista meningen. Förtydliga att Regeringen fastslår den ekonomiska ramen för den regionala planen våren/sommaren 2022. Därefter kan planen och dess innehåll beslutas av regionfullmäktige. Regeringen beslutar om innehållet samt den ekonomiska ramen för den nationella planen under våren/sommaren 2022.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna beaktas och justeras.

Åtgärd: Ja

## Länsstyrelsen Halland

#### Allmänna synpunkter

Länsstyrelsen ser det som mycket positivt att det i inledningen konstateras att den regionala infrastrukturplanen utgår från de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

#### Miljömässig hållbarhet

Länsstyrelsen delar bedömningen att infrastrukturen är ”ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland”. Det är också positivt att det finns en tydlighet kring vilka sex prioriteringar som planen är uppbyggd kring. De tre förstnämnda prioriteringarna (utvecklad tågtrafik, attraktiv kollektivtrafik och cykel) bidrar

till ökad hållbarhet och grön omställning. Länsstyrelsen är dock oroad över att inte mer än 33 procent av de utpekade åtgärderna gäller tåg, kollektivtrafik och cykel.

I praktiken har infrastrukturplanen en mycket stark betoning på vägtrafik, vilket vare sig bidrar till ökad hållbarhet eller till grön omställning. Därmed utgör planen delvis ett avsteg från de mål och prioriteringar som Region Halland formulerat i den regionala utvecklingsstrategin och i Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021 – 2028. Eftersom vägåtgärderna har en tydligt dominerande roll i den regionala infrastrukturplanen finns en risk för negativa konsekvenser även för hälsa och inte bara för klimat och landskap. Länsstyrelsen ser trafiksäkerhetsmässiga behov av vissa investeringar på vägarna i länet.

*Region Hallands kommentar:*

Vilka typer av investeringar som den regionala planen får innehålla framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. I den sammantagna transportplaneringen har de regionala planerna en tydlig inriktning mot att utveckla och investera i det statliga regionala vägnätet. Andra behov hanteras inom nationell plan för transportinfrastrukturen och i annat arbete för att ställa om till mer hållbara transportsätt. Det uppstår naturligtvis målkonflikter vad gäller just vägprojekt där bland annat trafiksäkerhet och tillgänglighet på ena sidan ska balanseras mot klimat och landskap. Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Länsstyrelsen noterar att den regionala infrastrukturplanen utgår från ett antagande om att ökad befolkning genererar ökat transportbehov och ökad efterfrågan på transporter. Länsstyrelsen menar att detta antagande är alltför förenklat och därmed både felaktigt och förlegat. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan påtalas att: ”För att etappmålet för inrikes transporter och det övergripande klimatmålet ska kunna nås behöver Sverige bli ett mer transporteffektivt samhälle, där trafikarbetet kan minska utan att göra avkall på tillgängligheten.” Med ett transporteffektivt samhälle åsyftas ett samhälle där trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskar. Detta kan ske dels genom överflyttning till mer energieffektiva färdmedel eller trafikslag, dels genom att transporter effektiviseras, kortas eller ersätts helt. I Halland är bilinnehavet högre än i alla angränsande län. Kollektivtrafiken måste vara så attraktiv att man väljer den trots att man har tillgång till bil. Därför är framkomligheten för kollektivtrafiken viktig.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

I planen nämner Region Halland att konkurrenskraften kan ökas om kollektivtrafiken ges bättre framkomlighet än biltrafiken genom till exempel ett eget körfält eller signalljusprioritet. Länsstyrelsen hade gärna sett mer satsningar på sådana prioriteringar. Det ger minskade utsläpp med stora vinster för miljön. Det ger även stora fördelar i städerna då motsvarande mängd resenärer i buss tar betydligt mindre plats än motsvarande mängd i bil. Räknar man dessutom in platsen bilisterna tar då de står parkerade är vinsten ännu högre.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Länsstyrelsen konstaterar att det gröna perspektivet och dimensionen ekologisk hållbarhet inte är tillräckligt hanterat i den regionala infrastrukturplanen. Den samlade bedömningen som görs i miljökonsekvensbeskrivning, visar att planen ger en negativ påverkan avseende fokusområdet landskap. Miljökvalitetsmålet rikt växt- och djurliv påverkas i negativ riktning och vad gäller hållbarhetsaspekterna enligt Agenda 2030 går planförslaget i negativ riktning avseende biologisk mångfald. Avsnitten om ekologisk hållbarhet koncentrerar sig på klimatpåverkan och att planen har tydligt negativ påverkan inom flera områden är enbart ett konstaterande. Planen bör utvecklas med vad som kan göras för att undvika negativa effekter på biologisk mångfald samt växt- och djurliv dels i samband med de föreslagna satsningarna, dels genom kompensationsåtgärder.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Miljökonsekvensbedömningen hanterar inte några alternativa utformningar av infrastrukturplanen utan är egentligen bara ett krasst konstaterande att ett genomförande av infrastrukturplanen påverkar miljön. Den uppfyller därför inte de grundläggande bestämmelserna i 6 kap Miljöbalken om strategiska miljöbedömningar. Miljökonsekvensbeskrivningens slutsatser om påverkan på miljön har därför inte heller någon synbar påverkan på utformningen av och innehållet i infrastrukturplanen.

*Region Hallands kommentar:*

Innevarande planomgång har haft en forcerad tidsplan. Hallands förslag till regional plan 2022 - 2033 är också i stora delar oförändrad jämfört med planen 2018 – 2029 vilket ligger till grund för omfattningen av miljökonsekvensbedömningen. Den miljökonsekvensbeskrivning som genomfördes senaste planomgången bedömer vi alltså är gällande i stort. Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Klimatförändringarna kommer framöver att bli tydligare i länet och påverka befintlig infrastruktur. Detta kommer i sin tur att kräva åtgärder för att säkerställa framkomligheten. I planen saknas analyser av hur klimatförändringar kan påverka framtidens halländska transportsystem, vilka sårbarheter som finns i systemet samt vilka anpassningar som behöver genomföras.

*Region Hallands kommentar:*

Klimatanpassningsåtgärder på befintliga anläggningar ligger inom underhållsanslaget i Nationell plan. Det finns inget uttalat ansvar för de regionala planerna att hantera klimatanpassningsåtgärder i befintlig anläggning. Det är inte heller tillåtet att använda medel ur de regionala planerna till underhållsåtgärder. Medel i de regionala planerna ska användas till investering. När det gäller åtgärder i form av nyinvestering i de regionala planerna klimatsäkras dessa vid byggnationen. Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Vad gäller åtgärder som har en tydlig påverkan på markanvändningen, framför allt nya vägsträckor, vill Länsstyrelsen poängtera att utpekanden i infrastrukturplanen inte kan likställas med att projekten är avstämnda och godkända i och med detta. Tvärtom finns det ett flertal prövningar som redan pågår eller kommer att behövas i andra processer. Det gäller till exempelvis projekt som påverkar riksintressen, Natura 2000-områden eller andra höga naturvärden i form av skyddsvärda miljöer eller arter. Länsstyrelsens yttrande över infrastrukturplanen är inte ett ställningstagande om de föreslagna projektens lämplighet.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras. Hanteras framför allt i projekten.

Åtgärd: Nej

Social hållbarhet

Kopplingen i planen till Agenda 2030 och de globala målen är bra. Dock saknas kopplingen till mål 4 God utbildning och mål 5 Jämställdhet. Mål 4 innebär att skapa god infrastruktur som möjliggör resor till studier säkerställer en inkluderande och likvärdig utbildning och främjar livslångt lärande för alla. Länsstyrelsen vill här lyfta kollektivtrafikens roll för att möjliggöra för fler unga att fullfölja gymnasiet med goda resultat. Det bör finnas bra pendlingsmöjligheter för elever på landsbygden och i inlandet samt turer anpassade till gymnasieelevernas behov, så att elever kan nå skolan med rimliga restider och fler kan bo kvar hemma under gymnasieåren. Mål 5, Jämställdhet, anger att anta välgrundad politik för att främja jämställdhet samt ge kvinnor lika rätt till ekonomiska resurser. Kvinnor reser mer kollektivt men pendlar kortare sträckor och har därmed inte tillgång till hela arbetsmarknadsregionen. En utvecklad infrastruktur ger ökade möjligheter för pendling till exempel för mer kvalificerade arbeten i nivå med kvinnors utbildning.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Avsnittet Inriktning för social hållbarhet (sid.17) beskriver området på ett bra sätt. Länsstyrelsen ställer sig positiv till att planen ser behov av att analysera fördelningen av olika effekter som transportsystemet medför, med hänsyn till befolkningens mångfald genom att belysa olika befolkningsgruppers behov respektive socioekonomiska förutsättningar att ta del av de nyttor som transportsystemet ger upphov till. Det vore intressant om en sådan analys gjordes redan nu på den aktuella regionala infrastrukturplanen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras och tas med till nästa planomgång.

Åtgärd: Nej

Ekonomisk hållbarhet

Länsstyrelsen vill särskilt betona infrastruktursystemens länsöverskridande betydelse i vägar, järnväg och hamnar för transporter av gods och arbetspendling samt samverkan inom kollektivtrafiken för tillgängligt och hållbart resande. Effektiva och hållbara transportsystem är en förutsättning för att utvidga och knyta ihop arbetsmarknadsregioner, boendeutveckling och att skapa förutsättningar för företag och kompetensförsörjning. Även hamnarnas betydelse för tillväxt och utveckling för hållbara transporter samt del i transportsystemet bör nämnas.

Goda möjligheter till arbetspendling bidrar till kompetensförsörjningen för arbetsgivare och matchning mellan utbildning och näringsliv då fler kan hitta passande arbeten. Ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv samt tillvaratagandet av allas resurser och potential stärker utvecklingen framåt, liksom strävan efter ökad flexibilitet och rörlighet på arbetsmarknaden.

Länsstyrelsen är positiv till och främjar samverkan med flera närliggande län och regioner kring gemensamma intressen såsom infrastruktur och kollektivtrafik, arbetsmarknad, kultur och kompetensförsörjning. Det finns även en omfattande samverkan med sydlänen, både genom Region Halland och Länsstyrelsen. Denna samverkan är viktig att ta tillvara och utveckla.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Hela Halland – även landsbygden

Länsstyrelsen lyfter fram värdet och behovet av investeringar och utveckling för hållbara transporter och resor i hela länet. Länsstyrelsen ser mycket positivt på att det i planen konstateras att både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen och att det finns fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i både städer och på landsbygden. Planen anger att genom stärkt kollektivtrafik ska en mer hållbar regional utveckling främjas och att en attraktiv och väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till att skapa attraktivitet i mindre orter. Samtidigt ser länsstyrelsen att infrastrukturplanen ser Halland nästan uteslutande som en del av Sydvästsvrige, därav fokus på förbindelser i nord-sydlig riktning. Halland är dock även del av Sydsverige och bra kommunikationer österut är en förutsättning för att utnyttja den potentialen fullt ut. En viktig bieffekt är att landsbygden i Hallands inland stärks om sådana satsningar koordineras på ett genomtänkt sätt.

Tvärförbindelserna österut utmed de tre järnvägslinjerna och parallella riksvägar är viktiga för Halland för att skapa bra förbindelser till andra tillväxtregioner för gods- och persontransporter. Dessa förbindelser är också betydelsefulla ur ett internt hallandsperspektiv, då de kan bidra till att minska obalansen mellan trycket på kustremsan och det större halländska inlandet. För att stärka länets utveckling och vidga arbetsmarknaden skulle man kunna överväga att stärka ytterligare några kollektivtrafikstråk inåt landet. Att utveckla orter i inlandet skulle också kunna underlätta för att hitta mark för exploatering som inte nyttjas som jordbruksmark. Länsstyrelsen vill lyfta att möjligheten att bo och verka på landsbygden kan vara ännu mer attraktivt i ett framtidsperspektiv med en ökad digitalisering och förändrade arbetssätt. Kollektivtrafik, digital infrastruktur och



service på landsbygden kommer därmed att få ökad betydelse. Där är utvecklad busstrafik med en turtäthet och trafikutbud som möjliggör resor för arbete och studier, men också för fritid, inom och mellan kommuner viktig.

Här bör särskilt förbindelserna till tillväxtregioner som Värnamo, Jönköping och Sveriges fjärde storstadsregion Linköping/Norrköping nämnas. En välfungerande järnvägsförbindelse är en förutsättning för att möjliggöra attraktiva och hållbara transporter i det stråket, dvs. en upprustning av HNJ-banan. På så sätt kan Halland även dra nytta av den planerade höghastighetsjärnvägen Stockholm-Malmö med stopp i Värnamo. Med tanke på de i planen nämnda kapacitetsbristerna i Göteborgsområdet är det strategiskt viktigt att Halland har alternativa järnvägsförbindelser för passagerare och gods mot Stockholmsområdet, vilket kan säkerställas genom att de tre regionala banorna i länet håller en hög standard.

*Region Hallands kommentar:*

Region Halland fångar upp många av de ovanstående synpunkterna genom strategisk planering i olika processer och former. Samplanering är här ett viktigt angreppssätt som involverar flera olika aktörer och inte minst kommunerna. Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Den regionala infrastrukturplanen hänvisar till det statliga ansvaret när det gäller järnvägen. Som planen nämner finns det ett stort upprustningsbehov av stora delar av det svenska järnvägsnätet vilket medför prioriteringsbehov för staten. En regional samfinansiering av en upprustning av HNJ-banan skulle understryka ett genuint intresse och behov för åtgärden i Halland och underlätta finansieringen på nationell nivå. Detta visas med tydlighet i grannlänet Jönköping som i årtionden satsat på HNJ-banan norr om Värnamo och där Trafikverket nu planerar en upprustning.

*Region Hallands kommentar:*

I nuvarande plan inryms inte denna prioritering. Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Två av målen i regional infrastrukturplan kan uppfattas göra det svårt för landsbygden vad gäller regional utveckling och kollektivtrafik. Ett mål är att beläggningen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energiutnyttjande. Ytterligare ett mål är att utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Länsstyrelsen menar att det kan behövas satsningar där dessa mål eller villkor till en början inte är uppfyllda, till exempel i små orter på landsbygden. För en positiv befolkningstillväxt i det halländska inlandet är kollektivtrafiken särskilt viktig för. Därför är det också mycket bra att prioriteringen innefattar kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät liksom att stärka möjligheterna att cykla i de större städerna och på landsbygden.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej



Samplanering är som nämns en nyckelfaktor. Mycket av samhällsplaneringen pågår i Väst kuststråket och det blir naturligt ett fokus på åtgärder där. Länsstyrelsen tycker dock det är oklart vem som driver utvecklingen mot att hela Halland ska utvecklas samtidigt som större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande, vilka företrädesvis finns i Väst kuststråket.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

### Totalförsvaret för ett robust Halland

I ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv som kan innebära höjd beredskap, är det viktigt med redundans över tid för samhällsviktiga transporter och att flera alternativa transportslag kan användas, då störningar och avbrott i transportsystemet kan förekomma. I sammanhanget är infrastrukturens utbyggnad väsentlig för tidskritiska transporter av betydelse. Länsstyrelsen bedömer att det är viktigt att omhänderta totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen genom en väl förberedd infrastrukturplanering för flygtransport, järnvägstransport, sjötransport och vägtransport samt kollektivtrafik.

Samhällsplanering och beredskapsplanering behöver ha en nära koppling till varandra. Hallands förmåga att möta fredstida störningar är grundläggande för möjligheten att verka under kriser och i krig. Länsstyrelsen bedömer att Halmstad City Airport är av stor betydelse ur totalförvarssynpunkt. Det är positivt att ett driftbidrag till den regionala flygplatsen i Halmstad ingår som en fortsatt prioritering. Länsstyrelsens uppfattning är att flygplatsen i framtiden bör ingå i nätet med beredskapsflygplatser.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## Region Blekinge

Genom att införa regional persontågtrafik på Markarydsbanan kan sydöstra Sverige knytas ihop med västkusten och Göteborg. Detta kan således ha ett värde för ökad persontrafik mellan Blekinge Kustbana via Hässleholm till Halmstad. Längs sträckan finns flertalet städer och större orter som kan utgöra res underlag och öka kontakterna mellan länen. Ur ett Blekingeperspektiv kan sträckan Halmstad-Hässleholm-Kristianstad-Karlskrona således vara ett intressant alternativ att utveckla. Ur detta perspektiv blir även åtgärden på Halmstad C viktig då det krävs ökad kapacitet och möjlighet till uppställning av tåg på stationen för att kunna införa persontrafik på Markarydsbanan.

Planen beskriver också att det de senaste åren genomförts en åtgärdsvalsstudie för Riksväg 15 där trimningsåtgärder tagits fram. För Blekinges del, inte minst för de västra kommunerna i länet, är Riksväg 15 från E22 via Olofström-Markaryd-Halmstad ett viktigt stråk för att binda samman Blekinge med E20/E4 och vidare upp mot Göteborg. Åtgärder på Riksväg 15 i Halland är således positivt för Blekinges transportinfrastruktur.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## **Region Jönköpings län**

Region Jönköpings län anser att Regional infrastrukturplan Halland på ett tydligt sätt beskriver de utmaningar och möjligheter som finns i länet. Det är positivt att planen innehåller en bild av de storregionala sambanden och det är önskvärt med en beskrivning av länsgränsöverskridande stråk.

Det angeläget att investeringar görs för att främja att mer gods- och persontransporter överförs från väg till järnväg. Att kapacitet och standard stärks på gemensamma regionala banor. Bland annat HNJ-delen (Halmstad–Nässjö Järnväg).

Av de prioriterade objekten ser Region Jönköpings län extra positivt på de satsningarna som stärker kopplingen mellan länen. Satsningarna på väg 153 samt de pengar i Järnvägspotten som kan komma att användas till Halmstad-Nässjö järnväg ses som mycket positiva för att förbättra tillgängligheten mellan länen och Region Jönköpings län välkomnar fler framtida satsningar på de gemensamma stråken.

Vidare anser Region Jönköpings län att det är angeläget att de gemensamma positioner och prioriteringar, inte minst kring nya stambanor, som har beslutats inom Regionsamverkan Sydsverige beaktas i den kommande infrastrukturplaneringen både nationellt och regionalt.

Hur medlen i planen i övrigt har prioriterats har Region Jönköpings län inga synpunkter på.

*Region Hallands kommentar:*

Kommentar HNJ och stråket.

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## **Region Kalmar län**

Genom regionernas gemensamma samverkan inom Regionsamverkan Sydsverige finns ett gemensamt intresse av att tillsammans verka för ett bättre sammanknutet Sydsverige. Det behöver ske inte minst genom snabbare järnvägsförbindelser mellan våra tillväxtmotorer. Det är därför positivt att Region Hallands infrastrukturplan innehåller två samfinansieringar av mindre järnvägsåtgärder på storregionala järnvägsstråk i Sydsverige. Ett nytt mötesspår föreslås på Viskadalsbanan som knyter både samman tillväxtmotorerna Varberg och Borås med varandra och ansluter till Kust till Kustbanan mellan tillväxtmotorerna Kalmar och Göteborg. På Markarydsbanan som knyter samman tillväxtmotorerna Halmstad och Hässleholm/ Kristianstad med varandra föreslås förbättringar av plattformar.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## Region Kronoberg

Prioriteringarna tydliggör syftet med investeringarna, men gör det svårt att enkelt se Region Hallands prioritering mellan samfinansiering järnväg, väg, cykel och kollektivtrafik, det vill säga i stort de åtgärdsområden som presenteras på sidan 31 (och i bilaga 1). Planen skulle vinna på om detta samband tydliggjordes.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten beaktas och sambanden tydliggörs.

Åtgärd: Ja

En väl fungerande Västkustbana är av betydelse för hela Sydsverige. Även om Västkustbanan är viktig, är det Region Kronobergs uppfattning att det inom ramen för Region Hallands prioriteringar också rymts utveckling av de stråk som förbinder våra båda län. Här framstår primärt väg 25 Halmstad-Ljungby-Växjö samt de båda delvis parallella stråken längs med väg 15 och järnvägen Markarydsbanan som viktiga. Region Kronoberg ser det som positivt att Region Halland prioriterar järnvägsåtgärder genom att avsätta 164 miljoner kronor till samfinansiering, även nu när dubbelspår genom Varberg med resecentrum inte dominerar den regionala planens prioriteringar.

Region Kronoberg vill särskilt lyfta betydelsen av åtgärder för att starta trafikering på Markarydsbanan, vilket vi ger Region Halland vårt stöd till att det sker så snart som möjligt. Markaryd och företagen i den kommunen är viktig för Hallands kommuner.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Region Halland avsätter 162 miljoner kronor till cykelåtgärder på det regionala vägnätet, vilket är en ökning med 32 miljoner kronor från förra planomgången. I förslaget ska cykelvägar finansieras med 50 procent via planen och 50 procent genom kommunal medfinansiering. Med medfinansieringen inkluderad uppgår summan för cykelåtgärder därmed till det dubbla. Region Halland anger bland annat att cykelvägar längs med Kattegattleden ska prioriteras. Region Kronoberg ser också fram mot samverkan även inom detta område för att på sikt kunna knyta samman Kattegattleden med Sydostleden.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras. Den totala summan av medel till cykelvägar tydliggörs.

Åtgärd: Ja

Prövning av barnets bästa, Barnkonventionen, blev svensk lag den 1 januari 2020. När Region Kronoberg skriver remissvar inom ett område som påtagligt och direkt rör barn ska barnrättsperspektivet redovisas genom dokumentet ”Barnrättsbaserade beslutsunderlag - Enkel prövning av barnets bästa vid remissvar”. Vid framtagande av Region Kronobergs synpunkter på Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 har ingen bedömning kunnat genomföras huruvida remissförslaget påtagligt eller inte påtagligt; direkt rör barn eller barn

som närstående. Det har dock kunnat konstateras att Region Halland i Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 inte specifikt redovisar något som berör barnrättsperspektivet.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras till framtida planomgång.

Åtgärd: Nej

## Region Skåne

Region Skåne vill särskilt lyfta fram i detta sammanhang, utifrån ett regionalt planeringsperspektiv, betydelsen av fortsatt samverkan kring hållbar tillväxt över regiongränserna. Förmågan att dra nytta av omlandets kritiska massa, utveckla en gemensam gränsregional arbetsmarknad och hantera utmaningar i form av större transportflöden och miljöbelastningar är avgörande för att få till stånd en hållbar tillväxt. Med utgångspunkt från ovanstående ser Region Skåne samarbetet som sker inom Regionsamverkan Sydsverige där även Region Halland ingår, en stor potential för vidare utveckling inom infrastruktur, kultur, kollektivtrafik samt arbetsmarknad och kompetensförsörjning.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Region Skåne välkomnar Region Halland tydliga ambition kring förtätning och utveckling av kollektivtrafiknära lägen och ser det som positivt då det stärker möjligheten till hållbara resor mellan regionerna. Detta stämmer även väl överens med *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*, granskningsförslaget till *Regionplan för Skåne 2022 – 2040* och *Trafikförsörjningsprogram för Region Skåne 2020–2030* som lyfter vikten att prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära läge samt att kollektivtrafiken ska ha en strukturbildande roll vid tätortsutbyggnad för att få en effektiv kollektivtrafikförsörjning. Region Skåne är därför positiva till Region Halland och dess kommuners önskan om samarbete för att tillsammans kunna utveckla kollektivtrafiken i gemensamma stråk. Region Skåne ser även framemot framtagandet av gemensamt kunskapsunderlag kring Ortsstrukturen och funktionella samband som underlag för fortsatt gränsregionalt samarbete.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Region Halland konstaterar att pendlingsutbytet med västra Skåne är inte lika utvecklat som utbytet mellan Göteborgsområdet och Halland, men här finns en stor potential. Region Skåne instämmer att det finns en stor potential att utveckla pendlingen mellan Skåne och

Halland. Region Hallands satsningar i planen skapar ökade förutsättningar för ökad pendling mellan våra regioner.

Region Skåne ser mycket positivt på att planen tydligt påtalar betydelsen av Västkustbanan och att den byggs ut med ökad kapacitet. Samfinansiering av ombyggnad Halmstad C och mindre järnvägsåtgärder ingår i denna prioritering. Region Skåne har också avsatt medel i remissförslaget till ny Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 för att finansiera en utbyggnad Västkustbanan med en samfinansiering av sträckorna Ängelholm-Maria och Maria-Helsingborg till en total summa av 350 miljoner kronor.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Region Skåne instämmer i prioriteringen av en ombyggnad av Halmstad C. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör idag en begränsning för utveckling av persontågtrafiken både på Västkustbanan och Markarydsbanan. Genom att skapa ytterligare kapacitet på Halmstad C skapas bättre förutsättningar för persontågtrafik på Markarydsbanan. Region Skåne är positiv till förlängd trafik med Pågatåg från Markaryd till Halmstad. Persontåg på Markarydsbanan är utpekad i Region Skånes *Persontågstrategi 2020–2040*. Persontåg på Markarydsbanan skulle bidra till att bättre knyta ihop nordöstra Skåne och västra Blekinge med den svenska västkusten och Göteborg. Region Skåne är därför positiv till att Region Halland samfinansiering av mötesspår längs med Markarydsbanan.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Västra Götalandsregionen

Västra Götaland och Halland är idag sammankopplade regioner i form av delvis gemensamma arbetsmarknader där invånarna bor i den ena regionen och arbetar i den andra eller tvärtom. Det mellanregionala utbytet och rörligheten mellan Halland och Västra Götaland är idag stort både för person och godstransporter. Tillgänglighet till Göteborgs arbetsmarknad är en av förklaringarna till det stora flödet.

Det finns flera funktionella samband mellan Västra Götaland och Region Halland där transportinfrastrukturen spelar en avgörande roll för att förbättra tillgängligheten för näringslivet samt invånarna för att ta del av arbete, studier, service samt kultur- och nöjesutbud. Regionerna har ett gott samarbete inom transportområdet bland annat inom Västsvenska Paketet vilket pekar på den sammankopplade transportinfrastrukturen.

En sammanhängande och funktionell transportinfrastruktur i Region Halland och Västra Götaland är av stor betydelse för Västsverige, inte minst när det gäller STRING-samarbetet. En snabb och modern järnväg mellan Köpenhamn och Oslo genom Göteborg bidrar till ekonomisk tillväxt för hela landet och är ett stort steg mot ett hållbart resande i Västsverige, vilket lyfts också i Hallands infrastrukturplan.

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

Region Hallands inriktning för sin regionala infrastrukturplan samspelar väl med ambitionerna i Västra Götalandsregionen gällande hållbar utveckling av transportinfrastruktur. Vi vill understryka vikten av god framkomlighet och tillgänglighet för godstrafiken i Västkuststråket samt E6 för näringslivets transporter i Sverige, vilket lyfts tydligt i Hallands infrastrukturplan. Det är positivt att Region Halland samfinansierar järnvägsåtgärder på Västkustbanan och Viskadalsbanan.

Det finns tydliga satsningar på kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet vilket är också i linje med prioriteringar i Västra Götaland. Väg 41 och väg 158 från ett regionalt och väg E6 från ett nationellt perspektiv är av stor vikt för person- och godstransporter mellan Region Halland och Västra Götaland.

En hållbar utveckling i Västsverige förutsätter ett fortsatt gott samarbete mellan våra regioner inte minst inom infrastrukturområdet.

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

## **Mölndals stad**

Mölndals stad har ett brett näringsliv med många arbetsplatser och ett stort antal hallänningar arbetspendlar till Mölndal. Vi ser det som positivt att Region Halland har ambitionen att utveckla tågtrafiken så att fler kan arbetspendla med kollektivtrafik och minska belastningen på den hårt trafikerade E6:an. En överflyttning av såväl persontrafik som godstrafik till järnvägen är positivt då transittrafiken genom Mölndal på E6:an i stor utsträckning påverkar miljö kvalitetsnormer och klimatutsläpp negativt.

Att det finns tillräcklig spårkapacitet på Västkustbanan ligger i både Region Hallands och Mölndals stads intresse. I Trafikverkets ÅVS för Varberg- Göteborg finns åtgärdsförslag som innebär utbyggnad av Kungsbacka station och ett förbigångsspår i Lekarekulle. På sikt behövs också ett förbigångsspår inom Mölndals kommun. En förstärkt Västkustbana innebär att tågtrafiken kan utökas på tåglinjer som har betydelse för Mölndal: både Kungsbackapendeln och det Varbergståg som trafikerar med begränsat utbud idag men som planeras utökas när infrastrukturen så medger.

Vi välkomnar att Region Halland också tar ansvar för utvecklingen av Västkustbanan och tågsystemet i stort i Västsverige. Ett gemensamt positivt förhållningssätt till utbyggnad av tåginfrastruktur är avgörande för att kunna åstadkomma den överflyttning av både gods- och persontrafik som vi alla strävar efter.

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

## Gislaveds kommun

Som gränskommun mellan Region Halland, Region Kronoberg, Region Västra Götaland och Region Jönköping påverkas Gislaveds kommuns attraktivitet och framtida utveckling i stor grad av hur de fyra regionerna samarbetar kring och beslutar att prioritera vad gäller infrastrukturinvesteringar. Den långsiktiga och strategiska plan som infrastrukturplanerna innebär är en möjlighet för regioner och kommuner att tillsammans få till stånd ett sömlöst infrastrukturnätverk som ser till alla kommuners utveckling.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

### *HNJ-banan*

Under avsnittet *Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik* i Regions Hallands infrastrukturplan 2022 - 2033 beskrivs att reinvestering är viktigt längs Halmstad - Nässjö Järnväg (HNJ-banan) för att den ska kunna bibehålla en god standard och robusthet. En referens görs till en pågående stråkstudie som ska syfta till att kartlägga framtida behov och förutsättningar för utveckling, dock endast i stråket mellan Halmstad-Hyltebruk. Denna stråkstudie är nu färdigställd och konkluderar att om stråket ska kunna utvecklas innebär det att befintlig Krösatågslinje mellan Halmstad och Smålandsstenar behöver slopas. På sträckan mellan Smålandsstenar och Hyltebruk föreslås en expressbusslinje och att sträckan Värnamo-Smålandsstenar fortsatt har en tåglinje. Sträckan mellan Smålandsstenar och Värnamo är dock i dagsläget hotad i och med planerad elektrifiering av järnvägen med start vid Värnamo och upp till Jönköping/Nässjö.

Om stråkutredningens rekommendationer för ett starkt stråk mellan Halmstad-Hylte realiserar får det ett flertal konsekvenser för Gislaveds kommun, såväl som för andra kommuner på sträckan. Möjligheterna att åka tåg mellan Smålandsstenar och Halmstad försvinner samtidigt som sträckan mellan Värnamo och Nässjö planeras att bli elektrifierad. Detta gör sträckan mellan Smålandsstenar och Värnamo till en smal flaskhals för kollektiva resor åt båda håll. Tågförbindelsen mellan Smålandsstenar till Landeryd och Kinnared skulle försvinna helt, och för kollektiva resor mellan Halmstad och Jönköping skulle detta dessutom innebära tre byten mellan olika trafikslag som skulle behöva matchas och förmodligen därför få en ännu längre restid än i dagsläget. Detta går tvärt emot infrastrukturplanens mål om förstörade arbetsmarknadsregioner.

HNJ-banan är i dagsläget den snabbaste kollektiva resvägen mellan Jönköping och Halmstad. Banan är även viktig för näringslivet, då den möjliggör för regionöverskridande pendling och godstransporter utan att ytterligare belasta väg 26. Hylte kommun är exempelvis den tredje största pendlingskommunen både in till och ifrån Gislaveds kommun och har ökat in till Gislaveds kommun mellan åren 2013 - 2019. HNJ-banan kan med rätt utveckling vara en del av framtidens koldioxidneutrala transportsystem och spela en viktig roll för tunga godstransporter genom och inom Jönköpings län.

Gislaveds kommun vill poängtera vikten av att investeringar i infrastruktur bör utgå ifrån ett stråktänk där administrativa gränser inte utgör ett hinder för arbetspendling,



besöksnäring och företagande. Därför borde det även vara en självklarhet att de kommuner som ligger längs med HNJ-banan ska få möjlighet att yttra sig kring Region Hallands infrastrukturplan, och inte bara de närmsta gränskommunerna. Region Jönköpings län och Region Halland bör ta ett gemensamt ansvar i frågan och arbeta för att påverka de aktörer som beslutar om infrastruktuursatsningar för att Krösatågen fortsatt ska kunna bidra till tillgänglighet mellan Jönköpings och Hallands län. Region Halland bör arbeta för att stärka hela stråket mellan Halmstad och Jönköping i stället för att det styckas upp och otillgängliggörs för både person- och godstransporter.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## Ljungby kommun

Ljungby kommun vill betona vikten av kopplingen från Region Halland österut. Det finns potential för ökad arbetspendling mellan Ljungby och i första hand Halmstad, särskilt med tanke på att kommunerna har arbetsmarknader som kan komplettera varandra. Båda regionerna har med andra ord mycket att vinna på utökade arbetsmarknadsområden och skulle därför gynnas av att samverka i infrastrukturfrågor, men även en rad andra områden.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Väg 25

Den viktigaste länken mellan Halland och Ljungby kommun är riksväg 25. Förbättringar behöver ske av vägstandarden särskilt på Hallandssidan, varför det är mycket positivt att en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) ska tas fram för sträckan. I ÅVS:en behöver frågor kring restid och trafiksäkerhet på vägen hanteras och vägas samman. Eftersom en stor andel av resorna från Kronoberg och österut längs väg 25 har sitt slutmål i Halmstad, är det viktigt att tillgängligheten mellan E6:an och Halmstads centrum med resecentrum också hanteras i samband med framtagandet av denna ÅVS.

Väg 25 har även stor betydelse för gods- och turisttrafik nu och i framtiden, samt kopplingen mellan dessa och färjetrafiken Halmstad-Grenå. Åtgärder på väg 25 finansieras visserligen huvudsakligen ur nationell plan, men det är viktigt att ha med sig helhetsperspektivet hela vägen från Halmstads centrum till länsgränsen och genom Ljungby kommun för att pendling ska kunna bli ett mer attraktivt alternativ.

Ljungby kommun bedömer även att både Halland och Kronoberg har mycket att vinna på samarbete kring förbättrade transportmöjligheter för turister. Att göra olika besöksmål och turistleder mer tillgängliga är positivt för både besökare och besöksnäringen. Tillsammans erbjuder de båda länen ett brett utbud av turistmål som gynnas av varandra och möjligheten att förflytta sig mellan dem. Här är bland annat ett helhetsgrepp kring gemensamma cykelturistleder som Banvallsleden önskvärt.

*Region Hallands kommentar:*



Synpunkterna noteras.  
Åtgärd: Nej

Det är ur hållbarhetssynpunkt önskvärt att olika metoder nyttjas för att kraftigt minska mängden korta bilresor. Samtidigt får de begränsande åtgärder som utförs noga väljas så att de inte försvårar alltför mycket för de resor där bilen är enda alternativet, till exempel längre resor till och från mindre orter i angränsande kommuner. Samverkan är centralt för att få till en bra helhet vid länsöverskridande resor. Ljungby kommun förutsätter att Region Halland i kontakterna med Trafikverket Region Väst poängterar vikten av ett bra samarbete mellan Trafikverkets olika regioner, så att förbindelser som korsar regiongränser inte försummas.

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

Något som inte heller är tydligt är om och hur miljökonsekvensbeskrivningen på något sätt har påverkat prioriteringen av åtgärder. Även information och resonemang kring åtgärder som prioriterats bort i planarbetet saknas.

*Region Hallands kommentar:*  
Under rubriken ”Regional plan” (sid 25) nämns både genomförda åtgärdsvalsstudier och genomförda SEB:ar (samlad effektbedömning). Dessa kan ses som exempel på regionala brister och behov. Åtgärd: Nej

En ytterligare oklarhet rör den regionala fördelningen. Hur fördelas åtgärder och resurser mellan länets olika delar, till exempel på kommunnivå? Ett resonemang som väger de lokala nyttorna mot helhetsperspektivet hade varit klagörande kring om fördelningen gjorts rättvist.

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

## Markaryds kommun

Planen framhåller att infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Markaryds kommun betonar att den planerade investeringstakten på Markarydsbanan inte skapar dessa förutsättningar för vare sig Markaryds kommun, Region Kronoberg, Region Halland eller Region Skåne. Det måste återigen påpekas att den viktigaste infrastrukturåtgärden för Markaryds kommun är att persontrafiken på Markarydsbanan mellan Markaryd och Halmstad återupptas så snart som möjligt. Detta skapar förutsättningar för regiontillväxt i SV Kronoberg, södra Halland och NÖ Skåne.

Förslaget till infrastrukturplan för Region Halland innefattar anvisning av medel för samfinansiering, under perioden 2022 – 2027 med nationella planen. Dels av mötesspår utmed Markarydsbanan och dels av åtgärder vid Halmstad C. Mot bakgrund av i nuläget gällande förutsättningar är det av avgörande betydelse att ett mötesspår inarbetas som ett prioriterat objekt i den nationella planen, att en planerad tidpunkt för trafikstart redovisas och att berörda regioner med eftertryck framhäver detta. Markaryds kommun bedömer att planen inte uppfyller Agenda 2030 med den föreslagna investeringstakten på Markarydsbanan.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## **Örkelljunga kommun**

Det är i dagsläget mycket tydligt att det är en läns- och regiongräns mellan Skåne och Halland vid vår kommungräns. Denna administrativa gräns innebär en betydande barriäreffekt för kollektivtrafik och cykling. Av insatserna som presenteras i nu föreliggande infrastrukturplan finns inga som skulle leda till en förbättring avseende denna barriäreffekt. Barriäreffekter är sällan gynnsamma ur ett utvecklingsperspektiv. Region Halland och Region Skåne, Laholms och Örkelljungas kommuner hade mått bra av fysiska sammanlänkningsvägar.

Till Markaryd, som också ligger på andra sidan en administrativ gräns, har Örkelljunga kommun förhållandevis goda kollektivtrafikkopplingar. Därför är det glädjande att ta del av planerna för en utbyggnad av Markarydsbanan, som kommer att få effekter för Örkelljunga kommun och även till viss del bidra till en bättre tillgänglighet för oss till Halmstad och Göteborg.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## **Båstad kommun**

Infrastruktur och kollektivtrafik beskrivs gå hand med exempelvis näringslivsutveckling, större arbetsmarknadsregioner och även internationella förbindelser. Region Halland belyser vikten av samverkan och samplanering för att hitta så goda lösningar som möjligt för invånarna, en syn som delas av Båstad kommun. Vi vill trycka på vikten av god samverkan och samplanering mellan vår egen Region Skåne och vår grannregion Region Halland, inte minst i dessa frågor.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Kommunen delar uppfattningen om att Västkustbanan behöver betydligt ökad kapacitet genom fortsatta åtgärder i olika skalor längs järnvägen. Det är en förutsättning för ökade kollektiva resor och effektiva transporter mellan och via våra regioner, samt vidare över de nationella gränserna. Även Markarydsbanan associeras till prioriteringen Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik. Markarydsbanan är omledningsbana för annan trafik och är viktig nationellt sett och längs denna sträcka kommer även regional tågtrafik införas framöver. För detta behövs åtgärder på Halmstad C i syfte att öka kapacitet och möjligheter till uppställning av tåg. Markarydsbanan främjar utbytet mellan regionerna, vilket Båstads kommun ser positivt på.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Den nationella cykelleden Kattegattleden, anses kunna bidra till att stärka det lokala näringslivet längs leden och gynna utvecklingen av cykelturism. Även Båstads kommun menar att Kattegattleden medför goda möjligheter till fortsatt destinationsutveckling. I Regional cykelplan 2020 - 2029 återfinns cykelväg Hasslöv-Östra Karup, som dock till 100 procent finansieras med kommunala medel, enligt cykelplanen. För Båstads kommun är denna cykelvägsförbindelse viktig. Vi ser fram emot en fortsatt dialog kring projektet.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Göteborgsregionen

Göteborgsregionen välkomnar planförslaget och dess fokus på hållbart resande och samhällsutveckling, vilket generellt ligger i linje med GR:s överenskommelser Hållbar tillväxt, Strukturbilden samt Inriktningsunderlag för transportinfrastrukturen i storstadsregionen.

Planens sex prioriteringar speglar sambandet mellan infrastruktur och regional utveckling, särskilt betoningen på kollektivtrafikens effekter på bostadsbyggandet. Det är också positivt att planen fokuserar på utveckling av regional cykelinfrastruktur. GR ser gärna en utvecklad samverkan för att genomföra Cykelplan för Göteborgsregionen där sträckan Göteborg-Kungsbacka är ett av de prioriterade stomcykelstråken.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Stora delar av Halland är funktionellt kopplade till Göteborgsregionen. Resandet över regiongränsen utgör en av Sveriges tyngsta länsöverskridande pendlingsrelationer. Kungsbacka, Varberg och Falkenberg ingår i Göteborgs arbetsmarknadsregion. Västkuststråket är ett centralt transportstråk av betydelse för hela arbetsmarknadsregionen, dess förtätning och förstoring. GR välkomnar, liksom i tidigare remissvar, att detta lyfts så

tydligt i Region Hallands infrastrukturplanering. Samverkan över regiongränserna är avgörande för en funktionell arbetsmarknad med storstadsregionen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

För väg 158 behövs åtgärder på kort, medellång och lång sikt, i enlighet med Trafikverkets ÅVS för sträckan. Många av åtgärderna hanteras inom ramen för regional infrastrukturplan för Västra Götalandsregionen, men eftersom vägen sträcker sig över länsgränsen är det viktigt med samordning mellan regionerna. Även för väg 158 täcker de föreslagna åtgärderna bara behovet fram till 2040 och ÅVS:en uppmärksammar behovet av en långsiktig kollektivtrafiklösning efter det.

GR vill mot den bakgrunden understryka vikten av att redan nu utreda åtgärder för att möta upp transportbehovet bortom 2040. De södra delarna av Göteborgsregionen, såväl Göteborgs sydliga stadsdelar som Mölndal och Kungsbacka är mycket expansiva. I kommunernas översiktsplaner finns tydliga intentioner om stads- och ortsutveckling kring stationer och kollektivtrafikstråk. Det ställer allt hårdare krav på att transportsystemet kan stödja kommunernas tillväxt. I ett större sammanhang är detta avgörande för en hållbar tillväxt i hela storstadsregionen. GR bistår gärna i en gemensam process att utreda och identifiera långsiktiga lösningar för transportsystemet.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) utgör en bilaga till planförslaget men hade med fördel kunnat integreras i själva planen. Planens konsekvenser för, och bidrag till, övergripande mål, hade belysts tydligare om de ingått i planförslaget.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## **Boråsregionen**

Boråsregionen ser att prioriteringar av åtgärder på Västkustbanan för förbättrad kapacitet och för att realisera framtida potential gynnar både västra Sverige, Sverige nationellt och internationellt. Det ökar möjligheten för en omställning till ett hållbart resande i västra Sverige där dagens tågsystem inte har tillräcklig kapacitet. Inom Målbild Tåg 2035 inom Västra Götaland är kopplingar till Västkustbanan en viktig tågrelation och åtgärder gynnar resenärer från Boråsregionens medlemskommuner då hela tågsystemet blir mer robust.

Boråsregionen ser potential för att öka det hållbara resandet genom att arbeta tillsammans med region Halland för att skapa en helhetslösning med ny stambana mellan Borås och Göteborg, förstärkningsalternativet till Kust-till kustbanan med en kopplingspunkt väster

om Mölnlycke, Västlänken och Västkustbanan. På detta sätt möjliggörs ett effektivt resande inom tågsystemet där det exempelvis blir möjligt att resa från Herrljunga via Borås, Mölndal och vidare söderut.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Region Halland prioriterar samfinansiering av åtgärder på Viskadalsbanan vilket visar att det finns en samsyn mellan regionerna i att påverka nationellt för behovet av åtgärder på de regionala tågbanorna. De regionala tågbanorna Viskadals- och Älvsborgsbanan kommer att ha en viktig funktion framöver då godstrafik behöver ledas om både när Västlänken byggs och när den är i drift. Det är då viktigt att frekvensen av godstrafiken inte leder till köer i tätorter vid järnvägsövergångarna. Varberg är sedan länge en målpunkt för resande mot kusten från medlemskommunerna, det sker ett utbyte både för arbets- och rekreationsresor i bägge riktningarna på Viskadalsbanan mellan Borås, Kinna och Varberg.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Väg 154 ingår i det regionala transportstråket Falkenberg, Ullared och vidare in i Svenljunga kommun. Åtgärder på väg 154 syftar till ett robustare transportsystem och förbättrar för näringslivets transporter över regiongränsen mot Västra Götaland. Dessutom är Ullared i Halland en viktig arbetsplats för boende i Svenljunga kommun.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## **Swedavia AB** (Göteborg Landvetter Airport)

Swedavia vill belysa att det krävs en bredare transportplanering med en hög grad av samordning och samverkan mellan olika myndigheter och aktörer. Det hade därför varit intressant att belysa flygens roll och möjligheter för regionens framtid, och belys de samhällsekonomiska fördelarna med en stark flygmarknad. Det är viktigt att säkerställa ett konkurrenskraftigt transportnät med internationella flyglinjer och effektiva byten till regionala och lokala transportslag för att attrahera företag samt stärka besöksnäringen i regionen.

Swedavia arbetar också aktivt med flygets klimatomställning och anser att flyget kommer att i framtiden kunna bidra till att stödja de uppsatta klimatmålen. Att flyget i så hög grad bortses från de möjligheter den kan ge, bidrar till att underutnyttjade möjligheter och till felaktiga avvägningar och prioriteringar för framtidens infrastrukturplanering. Vi vill därmed förtydliga vikten av framtida hållbara kommunikationer till och från våra

flygplatser, inte minst till Göteborg-Landvetter Airport och där många resenärer startar och avslutar sin resa i Region Halland.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## Västsvenska handelskammaren

Handelskammaren instämmer i den beskrivning av Hallands relation till Västsverige och Göteborgsregionen som beskrivs i dokumentet, ”Den goda tillgängligheten till Göteborgs arbetsmarknad är en av förklaringarna till den höga förvärvsfrekvensen i Halland och Halland bidrar till kompetensförsörjningen i Västra Götalandsregionen”.

Göteborgsregionen är dragloket för norra Halland men loket framförs till betydande del av personal från Halland. Därtill finns förstås ett antal stora och för hela Västsverige betydelsefulla företag i norra Halland. Med detta sagt anser Handelskammaren att Region Halland bör prioritera infrastrukturinvesteringar som stärker stråket Varberg – Kungsbacka – Göteborg i form av kortare restider och robusta godstransporter.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Handelskammaren anser att förslaget till fördelning mellan olika trafikslag och delregioner är rimligt. Det går också i linje med näringslivets önskan att prioritera det pendlingsintensiva stråket mellan norra Halland och Göteborgsregionen, inte minst avseende satsningen på väg 940 som får drygt en tredjedel av medlen i den regionala planen. I vilken annan region som helst hade en sådan slagsida mot ett enskilt objekt varit ytterst tveksam men kan här, enligt Handelskammaren, anses befogad då vägen sedan länge planerats och befolkningstillväxten i området är stor.

Även satsningarna på väg 153 och Viskadalsbanan är välkomna även om den i det senare fallet främst är av symbolisk betydelse utan någon större förbättring för resenären. Handelskammaren är dock medveten om att ansvaret för Viskadalsbanan och andra regionala banor i första hand är statens. Parallellt med Viskadalsbanan går väg 41. På andra sidan länsgränsen planerar Västra Götalandsregionen relativt stora investeringar i vägen och inte minst för godstransporterna vore det önskvärt med en höjning av vägens standard även på den halländska sidan av gränsen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Det konstateras i planförslaget att ÅVS:er har genomförts för bland annat väg 158 och för stråket Varberg – Göteborg samt att regionen därmed har god överblick av behov och brister. Ett förtydligande om hur och när Region Halland vill åtgärda dessa brister hade varit välkommet. Större tydlighet hade även varit önskvärd rörande kollektivtrafikmyndigheternas intentioner att minska effekterna av länsgränsen mellan Halland och Västra Götalandsregionen.

*Region Hallands kommentar:*

Framtida brister får hanteras i kommande planomgångar och det är svårt att säga vilka prioriteringar som kan bli aktuella och när i tid det sker, då detta kräver politiska beslut. Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Sydsvenska industri- och handelskammaren

Handelskammaren ser positivt på sammanhängande investeringar i större stråk. Att bygga många små utspridda projekt blir kostnadsdrivande. Längre sammanhållna stråk gör att det i många fall blir möjligt att skörda produktivitetsvinster som uppstår genom arbetsmarknadsförstoring. Handelskammaren anser att det är av vikt att investerade pengar i den regionala infrastrukturplanen leder till bättre tillgänglighet och att åtgärder som leder till förstoring av arbetsmarknadsregioner prioriteras.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Målsättningar kring trafiksäkerhet som inte åtföljs av investeringar genomförs nu på många håll genom nedskyltning av hastighet på en rad regionala vägar. Syftet med de åtgärder som vidtagits på senare år avseende nedskyltning är att uppnå nationella trafiksäkerhetspolitiska mål. Men det är uppenbart att detta nu sker på bekostnad av tillgänglighet i sådan omfattning att det äventyrar regeringens övergripande transportpolitiska mål om att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Flera av dessa objekt som påverkas omfattas av den regionala infrastrukturplanen. Det är därför av största vikt att Region Halland beaktar detta. Handelskammaren har föreslagit en större och mer åtkomlig nationell pott för att rusta upp i stället för att skylta ner. Det är viktigt att regionerna som huvudmän för regionens infrastruktur är aktiva i detta arbete och försöker få till stånd konkreta samfinansierade satsningar.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

Vad gäller konkreta investeringar ser vi det som särskilt positivt med satsningar på Markarydsbanan och åtgärder längs väg 153 och 154. Dessa har stor betydelse för



regionens kompetensförsörjning och integration med inlandet. En upprustning av Halmstad C är också viktig och vi delar denna prioritering.

Strategiskt är Halland en viktig region som spelar stor roll för att förverkliga den så kallade String-korridoren med förbindelser Oslo-Göteborg-Halland-Öresundsregionen. Att intensifiera detta arbete gemensamt är en viktig prioritering under kommande år.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## Försvarsmakten

Försvarsmakten har utifrån planens detaljeringsgrad svårt att ta ställning till och lämna synpunkter på regional infrastrukturplan för Halland.

Försvarsmakten noterar dock att flygplatser och hamnar inte ingår i någon större utsträckning i underlaget och framför därför dess vikt för en helhetsbild av regionens transportinfrastruktur. Vidare bör en regional infrastrukturplan, för att ge en helhetsbild, även innefatta en planering utifrån totalförsvars- och beredskapsbehov. Försvarsmakten vill även betona vikten av att förändringar av infrastruktur ska ta hänsyn till framkomligheten för Försvarsmaktens tyngsta och bredaste fordon.

Vid fortsatt planering av om och nybyggnad av vägnätet som berör Försvarsmakten, önskas att samråd sker med Försvarsmakten, gärna i ett tidigt skede.

*Region Hallands kommentar:*

Regionen noterar särskilt synpunkten om att planen bör innefatta planering utifrån totalförsvars- och beredskapsbehov. Detta får beaktas i kommande planomgångar.

Åtgärd: Nej

## LRF Halland

Det gröna näringslivet utmärker sig genom att vara platsbundet och våra företag har behov av infrastruktur i form av fungerande vägnät. Transporterna uppkommer på varje enskild plats i hela Halland.

Även skogsbruket är av stor vikt för länet vilket kanske inte är självklart för den som mest färdas på E6 eller befinner sig kustnära. Nästan hälften av all mark i Halland är täckt av skog och skogsindustrin är en av Hallands största exportnäringar. Närmare 90 procent av skogsmarken i Halland ägs av familjeskogsbruket att jämföra med 55 procent av rikets skogsareal.

Under planperioden fram till 2029 har det mindre och finmaskiga vägnätet prioriterats ner både vad gäller investering och underhåll och detta oroar oss. Vår förhoppning är att en viss förskjutning sker i kommande planperiod. De transporter som de gröna näringarna ger upphov till är både tunga, långa och i många fall även breda vilket gör framkomlighet till en



viktig fråga. Näringsens struktur ger vid hand att alla vägar är viktiga. Det är omöjligt att klustra jord- och skogsbruk invid en motorväg eller i en förort.

Den satsning som görs på BK4 och bärighetsförstärkningar i samband med reformen är lovvärda men tyvärr hamnar pengarna i det större vägnätet. De regionala bärighetsmedlen kan lätt ätas upp av en enstaka bro eller två. Eftersom de halländska transporter som alls kommer upp i 74 ton nästan uteslutande kommer från skogen måste satsningen ske på större bredd eftersom skogen ligger just – i skogen. Precis som i resonemanget om BK4 måste satsning på vägstandard generellt göras i ett brett perspektiv för att alls få effekt i verkligheten.

Sammanfattningsvis vill vi därför trycka på hur viktig delen ”Ett robust transportsystem för näringslivets transporter” är för vår näring och att den måste ta grepp om hela Halland. Vi förstår att de flesta fokuserar på städer och större industri men i vår livsviktiga näring är prioriteringen en annan. En framtid med en biobaserad ekonomi utgår från ett aktivt jord- och skogsbruk och där har vi alla förutsättningar att lyckas. Idag står det gröna näringslivet för 8 procent av jobben i länet och möjligheten till flera jobb är uppenbar.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## Greater Copenhagen

Greater Copenhagensekretariatet har inga synpunkter på den föreslagna planen. De föreslagna åtgärderna ligger i linje med politiskt beslutat Trafikcharter i Greater Copenhagen varför vi stöder de föreslagna åtgärderna. Vi mottar gärna fastställd regional infrastrukturplan för Halland 2022 - 2033.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Regionala funktionshinderrådet

Först vill gruppen framföra, då man tagit del av att samråd skett med civilsamhället på nationell nivå, att ett sådant samråd borde skett även på regional nivå i ett tidigare skede. Då hade funktionshinderorganisationerna kunnat komma in med sina synpunkter utifrån ett tillgänglighetsperspektiv långt tidigare i processen.

Gruppen konstaterar även att remissutgåvan av Infrastrukturplanen inte följer Region Halland riktlinjer över tillgänglig information, teckensnittet är alldeles för litet (ska vara minst 12 p) och kontrasten på flera ställen oläsbar om man till exempel har en synnedsättning. I detta remissvar utgår remissgruppen från de delar som behandlar tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning.

Begreppet ”Attraktiv kollektivtrafik” används vid flera tillfällen – vad menas med det? Borde inte ett av målet i en infrastrukturplan i stället vara att man gör samhället tillgängligt

för alla, utifrån begreppet ”ett universellt utformat samhälle”. Det bör också framhållas vikten av att infrastrukturen kring vägar och järnvägar i form av terminaler mm göres tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Flera synpunkter har inkommit på att man i planen utgår från att ”alla” kan cykla och utifrån det drar man ner på till exempel tillgängliga parkeringsplatser. Det finns också en grupp invånare som måste använda tillgängliga cyklar till exempel trehjulingar och parcyklar. Då måste cykelbanorna vara bredare. Remissgruppen vill också påpeka att det på Kattegattleden finns sträckor där det saknas cykelbana.

Remissgruppen tycker att HNJ banan bör prioriteras upp i planen. Det borde vara angeläget att få en förbindelse från Halmstad till höghastighetsjärnvägen i Värnamo. Det är viktigt utifrån att för personer med funktionsnedsättning är alternativet järnväg betydligt bättre än buss.

Till slut vill remissgruppen framföra att när man kommer ner på den nivån i planeringen som till exempel arbetet med tillgängliga busshållplatser förutsätter gruppen att funktionshinderrådet kommer in tidigare i planeringen.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

## **Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF, PRO samt RPG i Halland**

En väl fungerande strategi för investeringar i Hallands infrastruktur är av yttersta vikt för fortsatt utveckling av regionens tillväxt och för alla hallänningars gemensamma framtid. Hallands invånare består till ca 25 % av människor i ålder 65+, alltså människor utanför produktionen. Även dessa berörs av framtida strategier vilket infrastrukturplanen i vissa fall helt har missat. Inkludera 65 + i planeringen!

Investering i järnvägsnätet är ur miljösynpunkt att föredraga framför utbyggnad av vägnätet för utökning av kollektivt resande. Järnvägsförbindelserna norr till söder ska prioriteras men lika viktigt är att järnvägslederna tvärs genom regionen, Viskadalsbanan, Halmstad-Nässjö och Markarydsbanan tillgängliggörs för ökad persontrafik. Viktigt är att plattformarna utformas på ett säkert sätt så att äldre känner sig trygga vid på- och avstigning och att nivåskillnader bebyggs med ramper och räcken.

Vid satsning på vägnätet ska beaktas att tung trafik ska kunna passera runt tätorten och att omlastningscentraler byggs utanför, dels för att minska koldioxidutsläppen, men dels för att minska buller.

God tillgänglighet till bussar i kollektivtrafik krävs och då även i kombination med järnvägstrafiken.

Nya vägar bör undvikas att byggas på åkermark och på områden där biologisk mångfald kan komma till skada. Det ska vara en prioritering att skydda naturen.

Att bygga säkra cykel- och gångstråk är positivt men inte på bekostnad av minskat antal parkeringsplatser. Äldre invånare cyklar allt mindre och ska företrädesvis ha möjlighet att åka kollektivt och om det inte fungerar, använda sin egen bil.

Förstärkt fördjupad dialog mellan kommunerna är av yttersta vikt för framtida utveckling och då även med perspektivet på äldres behov. Äldres behov är inte alltid att snabbt komma fram utan bara att kunna komma fram till vårdcentraler, apotek, affärer mm.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej

### ***Tillkommande remissinstanser (2 svar):***

#### **Miljöpartiet de gröna i Halland**

Utbyggnad av väg 940 vid Onsala samhälle ”Onsalavägen” ligger tidigt i förslaget till Regional plan 2022–2026. Objektet är på 464 mnkr och upptar 1/3, en tredjedel! av förslaget till Regional plan och är därtill placerat så att det tar en majoritet av investeringsutrymmet fram till år 2026. Objektet ligger för närvarande i domstol då komplikationer finns ur miljöhänseende.

Miljöpartiet vill påpeka behovet av att modernisera och uppdatera de underlag som ligger till grund för beslut om Onsalavägen så att de överensstämmer med de krav som ställs av regering avseende trafikplanering idag. Miljöpartiets bedömning är att ett omtag behöver göras.

Ett alternativ som tycks alltmer angeläget är att med fyrstegsprincip och trafikslagsövergripande förhållningssätt investera i åtgärder på den befintliga Onsalavägen (väg 940). Det är rimligt att anta att kostnaden då blir lägre än föreslagen nivå för en ny väg när fyrstegsprincipen följs. Miljöpartiet föreslår en halvering av projektets budget och att huvudinriktningen blir lämpliga förbättringar i vägstandard och kollektivtrafikframkomlighet. För att förbättra framkomlighet och säkerhet så snart som möjligt bör åtgärderna prioriteras.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

Principiellt är det en huvuduppgift för staten att säkerställa standard på landets järnvägar. De senaste planeringsomgångarna har en omfattande samfinansiering mellan regionala planer och nationell plan blivit praxis. Miljöpartiet de gröna ser ett behov av att Hallands samtliga järnvägar behöver finnas kvar i drift, i en tid när klimatutsläppen snabbt måste minska och både godstransporter och pendlings- och personresemönster förändras. Vi gör bedömningen att järnvägen Halmstad–Nässjö (HNJ) riskerar att läggas ned helt om Region Halland prioriterar bort den. En sådan utveckling hotar att avfolka orter längs banan. I stället bör en mindre summa läggas in i regional plan för att påbörja ett arbete med

utredning av elektrifiering. Även näringslivet bör involveras i arbetet med tanke på behovet av godstransporter.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

I en tid när klimatfrågan är akut kan vi inte subventionera flyg på sträckor där tåg utgör ett rimligt alternativ. Vi förordar därför att bidrag till Halmstad flygplats stryks och att objektets kostnader – 30 miljoner kronor – satsas på ytterligare åtgärder för förbättrade anslutningar till Copenhagen Airport och Stockholm för möjligheter att nå knutpunkter för långväga flygresor.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkten noteras.

Åtgärd: Nej

## Sveriges MotorCyklister - SMC

Sammanfattningsvis konstaterar SMC att det helt saknas åtgärder som handlar om att öka säkerheten för dem som färdas på MC och moped i underlaget. Tvåhjuliga motorfordon kan bidra till förbättrad framkomlighet i regionen om pendling ökar med motorcykel och Moped klass 1 och 2 på sträckor som är för långa för promenad och cykling och där kollektivtrafik saknas.

SMC föreslår att en del av de medel som finns avsatta för att kunna genomföra åtgärdsvalsstudier och andra utredningar används för att undersöka hur MC-säkerheten kan öka i regionen.

SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner alla trafikanter som har rätt att färdas där; fotgängare, cyklister och mopedister och att förtydliga var Moped klass II ska framföras för att öka deras säkerhet.

SMC ber regionerna att se över möjligheten att hänvisa tvåhjulig Moped klass I och mopedbilar från 2+1-vägar och liknande högtrafikerade stråk till alternativa mindre vägar samt undersöka om tvåhjulig Moped klass I skulle kunna få framföras på GCM-väg på dessa sträckor.

Regionen beskriver att det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplade till de stråk som beskrivs. Det handlar om punktinsatser som till exempel är kopplade till trafiksäkerhetsåtgärder, detta även för oskyddade trafikanter. Detta utrymme skulle kunna användas för åtgärder som ökar säkerheten för MC-och mopedtrafiken.

*Region Hallands kommentar:*

Synpunkterna noteras.

Åtgärd: Nej