Regional utveckling, kultur och bildning
Catarina Rundberg

2021-10-28

Ärendenummer 2021/01946
Dokumentnummer 2021/01946-2

Till Regionala utvecklingsnämnden (2019-01-01 - 2022-12-31)

Remissvar: Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden beslutar

1. att godkänna förslag till remissvar för Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.

Sammanfattning

Förslaget i korthet

Region Halland har på uppdrag av Regeringen upprättat ett förslag till infrastrukturplan för åren 2022 – 2033. Planens syfte är att tydliggöra den långsiktiga investeringsplaneringen i länet. Planförslaget innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till planerade eller pågående åtgärder. Den preliminära ramen är på 1 370 mkr inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018-2021.

Planförslaget med dess prioriteringar har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behovet av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för trans-portsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar som i sin tur innefattar ett eller flera åtgärdsområden. Prioriteringarna är;

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- Goda förbindelser med Stockholm

Region Blekinge har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget till plan senast den 26 november 2021.

Region Blekinges synpunkter

Förslaget är i sin helhet väl utarbetat och klargör på ett tydligt sätt vilka satsningar Region Halland ämnar genomföra under planperioden 2022-2033. Många åtgärder och inriktningar i regionala infrastrukturplaner får direkt eller indirekt inverkan på grannregionerna. Då Blek-inge inte gränsar till Halland geografiskt är det svårt att hitta åtgärder som får en direkt på-verkan på Blekinges transportinfrastruktur. Ur ett sydsvenskt perspektiv med indirekt påver-kan på Blekinge går det att identifiera ett fåtal åtgärder.

Region Halland har som ambition att starta upp regionaltågstrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm. Planen samfinansierar ny mötesstation på Markarydsbanan i Knäred med nationell plan, en viktig åtgärd i förberedelsen för persontågtrafik på Markarydsbanan. 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 Viktigt att all text skrivs i rutan som visas när man ställer pekaren på rubriken sammanfattning.

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.

Karlskrona enligt ovan

Anna-Lena Malm
Regional Utvecklingsdirektör

Johan Roman
Infrastrukturstrateg

Postadress: 371 81 Karlskrona Besöksadress: Wämö center Telefon: 0455-73 10 00 E-post: region@regionblekinge.se
Webbplats: www.regionblekinge.se Organisationsnummer: 232100-0081

Bilaga

Remissversion regional infrastrukturplan Halland 210928

Expedieras till

Region Halland

Postadress: 371 81 Karlskrona Besöksadress: Wämö center Telefon: 0455-73 10 00 E-post: region@regionblekinge.se
Webbplats: www.regionblekinge.se Organisationsnummer: 232100-0081

§ 95/21 Ärendenummer: 2021/01946

Remissvar: Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Regionala utvecklingsnämnden beslutar

1. Att godkänna förslag till remissvar för Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Sammanfattning

Region Halland har på uppdrag av Regeringen upprättat ett förslag till infrastrukturplan för åren 2022 – 2033. Planens syfte är att tydliggöra den långsiktiga investeringsplaneringen i länet. Planförslaget innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till planerade eller pågående åtgärder. Den preliminära ramen är på 1 370 mkr inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018-2021.
Planförslaget med dess prioriteringar har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behovet av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för trans-portsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar som i sin tur innefattar ett eller flera åtgärdsområden. Prioriteringarna är;

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- Goda förbindelser med Stockholm

Region Blekinge har getts möjlighet att inkomma med synpunkter på förslaget till plan senast den 26 november 2021.

Region Blekinges synpunkter

Förslaget är i sin helhet väl utarbetat och klargör på ett tydligt sätt vilka satsningar Region Halland ämnar genomföra under planperioden 2022-2033. Många åtgärder och inriktningar i regionala infrastrukturplaner får direkt eller indirekt inverkan på grannregionerna. Då Blek-inge inte gränsar till Halland geografiskt är det svårt att hitta åtgärder som får en direkt på-verkan på Blekinges transportinfrastruktur. Ur

ett sydsvenskt perspektiv med indirekt påver-kan på Blekinge går det att identifiera ett fåtal åtgärder.
Region Halland har som ambition att starta upp regionaltågstrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm. Planen samfinansierar ny mötesstation på Markarydsbanan i Knäred med nationell plan, en viktig åtgärd i förberedelsen för persontågtrafik på Markarydsbanan. 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 Viktigt att all text skrivs i rutan som visas när man ställer pekaren på rubriken sammanfattning.
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.

Strateg Johan Roman föredrar ärendet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse: Remissvar: Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Bilaga: Remissversion av regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.

Protokollet ska skickas till

Regional utveckling
Region Halland

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Ottosson, Annelie <annelie.ottosson@regionblekinge.se>
Skickat: den 3 november 2021 14:48
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Remissvar regional infrastrukturplan diarienr RS210928
Bifogade filer: 2021-01946-3 Protokollsutdrag från Regionala utvecklingsnämndens sammanträde den 2 november 2 regional infrastrukturplan Hallan.pdf; 2021-01946 Remissvar_ Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.pdf

Hej!

Bifogar regionala utvecklingsnämnden, Region Blekinges svar på regional infrastrukturplan Halland diarienr RS210928.

Med vänlig hälsning

Annelie Ottosson

_____

Annelie Ottosson
Beredningssekreterare regionstyrelsen/regionfullmäktige

Region Blekinge
Regionstaben

Postadress: 371 81 Karlskrona
Besöksadress: Wämö Center

Telefon: 0455-734002
Mobil. 0734-471978
Epost: annelie.ottosson@regionblekinge.se
Internet: www.regionblekinge.se

Karin Björklind, Regionutvecklare
Karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766 084112

Yttrande regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

FÖRSLAG TILL BESLUT

Ordförande i Direktionen beslutar att översända föreslaget yttrande som eget yttrande i ärendet

Ärendebeskrivning

Boråsregion har erbjudits att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Eventuella synpunkter på planförslaget ska vara skriftliga och lämnas senast den 26 november 2021. Direktionen har beslutat om att ett gemensamt yttrande ska skrivas för Boråsregionen.

Boråsregionens synpunkter

Boråsregionen ser positivt på Hallands förslag till regional infrastrukturplan och bedömer att huvuddragen i planförslaget ligger väl i linje med Boråsregionens målsättning för en hållbar regional utveckling.

Västkustbanan: 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.

Samfinansiering av Viskadalsbanan: 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.

Trimningsåtgärder på väg 154: 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.

Beslutsunderlag

Remiss Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Expedieras till

Region Halland

Ulf Olsson (Nov 18, 2021 17:54 GMT+1)

Ulf Olsson
Ordförande Direktionen för Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

Ordförandebeslut Yttrande regional infrastrukturplan Halland

Final Audit Report 2021-11-18

Created:	2021-11-18
By:	Linda Bergholtz (linda.bergholtz@borasregionen.se)
Status:	Signed
Transaction ID:	CBJCHBCAABAAADj6XUk3qoUNTHXqjLJjrJvk_SVMDaGj

"Ordförandebeslut Yttrande regional infrastrukturplan Halland" History

Document created by Linda Bergholtz (linda.bergholtz@borasregionen.se)
2021-11-18 - 4:07:35 PM GMT- IP address: 148.160.250.6

Document emailed to Ulf Olsson (ulf.olsson@boras.se) for signature
2021-11-18 - 4:07:56 PM GMT

Email viewed by Ulf Olsson (ulf.olsson@boras.se)
2021-11-18 - 4:54:29 PM GMT- IP address: 94.234.52.246

Document e-signed by Ulf Olsson (ulf.olsson@boras.se)
Signature Date: 2021-11-18 - 4:54:58 PM GMT - Time Source: server- IP address: 94.234.52.246

Agreement completed.
2021-11-18 - 4:54:58 PM GMT

Adobe Sign

KSau § 136 Dnr KS 000566/2021 - 460

Remiss - Regional transportinfrastrukturplan för Halland 2022-2033

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar:

1. Godkänna detta förslag till yttrande med omedelbar justering.

2. Beslutet och yttrandet expedieras till Region Halland.

Beskrivning av ärendet

Båstads kommun har bjudits in att lämna synpunkter på Region Hallands Regionala infrastrukturplan 2022-2033. Handlingen är på remiss till den 26 november 2021. I planförslaget pekas olika namngivna objekt ut som Region Halland, baserat på olika prioriteringar, mål och analyser, valt att avsätta medel till och prioritera under kommande planperiod 2022-2033. Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 är i stort en uppdatering av föregående plan eftersom merparten av medlen redan är intecknade till pågående åtgärder.

Underlag till beslutet

Tjänsteskrivelse från tillförordnad planchef Klara Harmark-Peters med tillhörande bilagor, 2021-11-15.

Förvaltningens förslag

1. Godkänna detta förslag till yttrande med omedelbar justering.

2. Beslutet och yttrandet expedieras till Region Halland.

Föredragande

Samhällsbyggnadschef Roger Larsson föredrar ärendet.

Datum: 2021-11-25
Handläggare: Klara Harmark-Peters
Dnr: 000566/2021

Till: Kommunstyrelsens arbetsutskott

Yttrande över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Förslag till beslut

Att godkänna detta förslag till yttrande med omedelbar justering.
Att beslutet och yttrandet expedieras till Region Halland.

Sammanfattning av ärendet

Båstads kommun har bjudits in att lämna synpunkter på Region Hallands Regionala infrastrukturplan 2022-2033. Handlingen är på remiss till den 26 november 2021. I planförslaget pekas olika namngivna objekt ut som Region Halland, baserat på olika prioriteringar, mål och analyser, valt att avsätta medel till och prioritera under kommande planperiod 2022-2033. Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 är i stort en uppdatering av föregående plan eftersom merparten av medlen redan är intecknade till pågående åtgärder.

Under rubriken *Aktuellt* (se nedan) följer Båstads kommuns yttrande på planförslaget.

Bakgrund

Den regionala infrastrukturplanen utgår från regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och det efterföljande direktivet till Trafikverket och länsplaneupprättarna. Region Halland är länsplaneupprättare för Halland och har tagit fram det aktuella förslaget som har en samlad ram på 1 370 miljoner kr., att jämföra med att de regionala länsplanerna tillsammans har en ram på 42 miljarder kr. Landets alla regionala planer ska redovisas till regeringen senast 30 april 2022. I den regionala planen ska namngivna objekt som beräknas ha en total kostnad på minst 50 miljoner kr. och som bedöms genomföras under planperioden redovisas. Denna gräns för ett namngivet objekt har dubblerats sedan föregående planperiod.

Trafikverket svarar för den nationella transportplanen där bland annat järnvägar och motorvägar behandlas, vilken kommer vara på remiss under vintern 2021/2022.

Aktuellt

I planförslaget pekas olika namngivna objekt ut som Region Halland, baserat på olika prioriteringar, mål och analyser, valt att avsätta medel till och prioritera under kommande planperiod 2022-2033. Region Halland beskriver att en väl avvägd prioritering är nödvändig då infrastrukturbehoven är mycket stora i ett växande län, och att planmedlen inte räcker till.

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 Båstads kommun delar. 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.

Planförslaget grundar sig i 6 prioriteringar som härrörs från en regional systemanalys av transportsystemet (bilaga till planförslaget):

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- Goda förbindelser med Stockholm

Åtgärdsområdena och objekten som tilldelas medel är kopplade till dessa prioriteringar.

Bilaga 1: Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 - 2033

Åtgärdsområden	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2029	2030-2031	2032-2033	Totalt
Större Järnvägsinvesteringar										**64**
Halmstad C uppställningsbangård						17				17
Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum	20	10	10	7						47
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder										**100**
Markarydsbanan mötesspår	3	3	7	2	15	17				47
Viskadalsbanan	1	2	22							25
Ej fördelade medel							28			28
Större investeringar i regionala vägstråk										**567**
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	17	58	155	159	75					464
Väg 153 stigningsfält	5	5	4	6	5	42	36			103
Mindre investeringar i det regionala transportsystemet										**501**
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	6	6	12	12	12	72
Väg 153 och väg 154 trimmningsåtgärder					15	15	15	24		69
Cykel- och smärreåtgärder										360
- Varav cykel	14	13	14	13	14	13	27	27	27	162
- Varav smärreåtgärder	17	16	17	16	17	16	33	33	33	198
Statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät										**108**
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	5	5	5	5	4	4	8	8	8	52
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	4	4	8	8	8	56
Driftbidrag till regional flygplats										**30**
Halmstad flygplats	3	2	3	2	3	2	5	5	5	30
Summa utfall/prognos	97	126	249	222	158	136	172	117	93	**1 370**

49

Fördelningstabell i remissversionen av Region Hallands Regionala infrastrukturplan 2022-2033.

Västkustbanan återfinns i planförslaget under prioriteringen Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik. Den är i planförslaget beskriven som den viktigaste relationen. Kapaciteten behöver stärkas i synnerhet avseende dubbelspåren Ängelholm-Maria, Maria-Helsingborg (i Skåne) men även Varberg-Hamra (i Halland). Utvecklad tågtrafik med förbättrade restider på Västkustbanan kan leda till ökad regionförstoring och är en angelägen fråga både på lokal och regional så väl som nationell och internationell nivå. Båstads kommun delar uppfattningen 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 regionaltågstrafik 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.

Cykelvägar behandlas i denna plan mer övergripande. 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.

Inom potten cykelåtgärder på regionalt vägnät (162 miljoner kr.) omfattas utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser. De finansieras till 50 procent av planen och till 50 procent genom kommunal medfinansiering. I denna remisshandling ingår inte de specifika cykelvägsobjekten. Prioriteringen av cykelvägarna görs i den regionala cykelplanen (bilaga 2), som kommer aktualiseras och förlängas i samband med att den regionala infrastrukturplanen antas. Medlen går till så väl genomförande av de utpekade objekten i Regional cykelplan 2020-2029 som till nya åtgärder utmed det regionala vägnätet. 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 tillsammans med de båda berörda länsplaneupprättarna och Laholms kommun.

Klara Harmark-Peters, t.f. planchef
Samhällsbyggnad

Beslutet ska expedieras till:
Samhällsbyggnad
Kommunkansliet
Region Halland

Bilagor till tjänsteskrivelsen:
1. Regional infrastrukturplan 2022-2033, remisshandling - Region Halland
2. Regional cykelplan 2020-2029 – Region Halland

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: johan.peterson@bastad.se
Skickat: den 25 november 2021 14:44
Till: REGION HALLAND officiell e-post; klara.harmark-peters@bastad.se
Ämne: Expediering av beslut - Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033
Bifogade filer: Beslut-0005662021-KS-§ 136.docx; Tjänsteskrivelse Yttrande över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.docx

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej!

Expedierar beslut gällande ärenderubriken.

Beslutet har expedierat till:

Region Halland

Samhällsbyggnad (Klara)

Observera att beslutet inte skickas vidare till andra, utan ni får vidarebefordra det till andra berörda parter.

Med vänlig hälsning

Johan Peterson

Falkenbergs kommun

Kommunstyrelseförvaltningen
Hållbarhetsavdelningen
Lisa Ekberg
0346-88 62 15
lisa.ekberg@falkenberg.se

Tjänsteskrivelse
2021-10-15

Vår referens
KS 2021/425

KS 2021/425
2021.4273
2021-11-03

Svar på remiss - regional infrastrukturplan 2022-2033 (KS)

Bakgrund

Den nationella och regionala infrastrukturplanen aktualiseras vart fjärde år. Planförslaget om regional infrastrukturplan omfattar perioden 2022-2033 och är en uppdatering av tidigare plan.

I juni 2021 beslutade riksdagen om infrastrukturpropositionen som anger den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga infrastrukturen under perioden 2022-2033. Den ekonomiska ramen fördelas över två områden: utveckling och vidmakthållande av transportsystemet. Utvecklingsmedlen fördelas i sin tur till den nationella och de regionala planerna. Trafikverkets och regionernas arbete med att ta fram planförslag sker i en samordnad process och parallellt på nationell och regional nivå. Förslag till regionala infrastrukturplaner ska redovisas till regeringen senast den 30 april 2022.

För Hallands län är det Region Halland som har det regionala utvecklingsansvaret och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Planförslaget innebär en förlängning och aktualisering av tidigare plan, vilket innebär att majoriteten av medlen i planen redan är intecknade. Den preliminära ramen för Hallands regionala infrastrukturplan är på 1370 miljoner kronor plus de medel som inte har förbrukats under åren 2018-2021. Den slutgiltiga fördelningen av ramen kommer att fastställas under år 2022.

I Halland omfattas samtliga järnvägsbanor av den nationella planen. Av de större vägarna är E6, väg 25 och 26 nationella stamvägar. Investeringar på dessa järnvägar och vägar finansieras därmed av medel från nationell plan utifrån prioriteringar av Trafikverket och regeringen.

Enligt planförslaget framgår sex utpekade prioriteringar för investeringar i den regionala planen som totalt uppgår till 1370 miljoner kronor:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik, 164 mkr
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling, 128 mkr
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande, 162 mkr
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter, 172 mkr
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer, 714 mkr
- Goda förbindelser med Stockholm, 30 mkr

Övervägande

Generella synpunkter

Förslaget till regional infrastrukturplan är väl genomarbetat och ger en god överblick över transportsystemet i Halland samt dess funktion ur ett regionalt, nationellt såväl som internationellt perspektiv. Planförslaget är i stort sett detsamma sedan förra utgåvan med redan intecknade medel vilket ger begränsade möjligheter för ytterligare åtgärder.

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

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 framförallt 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 kapacitethöjande insatser på Västkustbanan gagnar hela Halland och möjliggör för en mer frekvent trafikering även till och från Falkenberg.

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 bl.a. 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.

Miljökonsekvensbeskrivning för Region Infrastrukturplan Halland 2022-2033.

Kommunen har inga synpunkter vad gäller remitterade remissversion.

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 landsbyggden. Kommunen ser därmed positivt på fortsatta åtgärder utmed bl.a. 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.

Steg 1 och 2 åtgärder
För att bidra till en hållbar samhällsutveckling och stegvis pröva olika åtgärder i transportplaneringen har fyrstegsprincipen tagits fram. Att arbeta aktivt med steg 1 och 2-åtgärder är viktigt ur ett ekologiskt, ekonomiskt såväl som ett socialt perspektiv.

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.

Klimatanpassning
Falkenbergs kommun anser att klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet ska belysas i Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. I IPCC:s senaste rapport (Climate Change 2021, The Physical Science Basis) framgår det att klimatförändringarna redan påverkar samhället, några exempel för det i närtid är värmeböljan sommaren 2018, skyfallet i Gävleborg och Dalarna i augusti 2021 samt översvämningarna i Europa i juli 2021.

I kommunens klimatanpassningsplan redovisas vägar som vid kraftiga skyfall och hundraårsregn riskerar att drabbas av översvämningar. Bland annat ser vi möjliga konsekvenser på väg 154 mellan Furet och Havsbacka, passagen utmed väg 154 under Västkustbanan och E6/E20 samt busstunneln under Falkenbergs station som riskerar att fyllas med vatten upp till en meter djup. Dessutom finns indikatorer på översvämningar utmed Västkustbanan mellan Slöinge och Heberg samt väg 767 mellan Vindilen och Tröingeberg vilket skulle stänga av många av räddningstjänstens utryckningsvägar. 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 etc. 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 men även 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.

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.

Lisa Ekberg
Trafik o mobilitetsstrat

KS 2021/425
2021.4471
2021-11-17

§ 286

Svar på remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033, KS 2021/425

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. Översända tjänsteskrivelsen som Falkenbergs kommuns svar på Region Hallands remiss om regional infrastrukturplan 2022-2033.

Beskrivning av ärendet

Falkenbergs kommun har beretts möjlighet att yttra sig över Region Hallands förslag till regional infrastrukturplan 2022-2033. Planförslaget om regional infrastrukturplan omfattar perioden 2022-2033 och är en uppdatering av tidigare plan.

Riksdagen beslutade i juni 2021 om infrastrukturpropositionen som anger den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga infrastrukturen under perioden 2022-2033. Den ekonomiska ramen fördelas över två områden: utveckling och vidmakthållande av transportsystemet. Utvecklingsmedlen fördelas i sin tur till den nationella och de regionala planerna. Trafikverkets och regionernas arbete med att ta fram planförslag sker i en samordnad process och parallellt på nationell och regional nivå.

För Hallands län är det Region Halland som har det regionala utvecklingsansvaret och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Planförslaget innebär en förlängning och aktualisering av tidigare plan, vilket innebär att majoriteten av medlen i planen redan är intecknade. Den preliminära ramen för Hallands regionala infrastrukturplan är på 1370 miljoner kronor plus de medel som inte har förbrukats under åren 2018-2021.

Enligt planförslaget framgår sex utpekade prioriteringar för investeringar i den regionala planen som totalt uppgår till 1370 miljoner kronor:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik, 164 mkr
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling, 128 mkr
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande, 162 mkr
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter, 172 mkr
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer, 714 mkr
- Goda förbindelser med Stockholm, 30 mkr

Motivering av beslut

Falkenbergs kommun ser positivt på de prioriterade åtgärdsområdena i den regionala infrastrukturplanen då förslaget sammanfaller väl med kommunens övergripande vision och strategier.

Förbättringsåtgärder utmed Västkustbanan är viktigt för Falkenbergs utveckling där vi ser förkortade restider mellan Falkenberg och Göteborg som centralt för stadens attraktivitet och kompetensförsörjning. Med hänsyn till kommunens utvecklingsplaner i Ullared och för Gekås som destination är planerade åtgärder utmed väg 153 och 154 likaså angeläget.

Som medskick till kommande revideringsprocess ser kommunen det som viktigt att Region Halland ser till möjligheterna att involvera steg 1 och 2 åtgärder i planförslaget. Detta för att arbeta i enlighet med fyrstegsprincipen och att hållbarhetsarbetet får större genomslagskraft. Likaså bedömer kommunen att klimatförändringanas påverkan på transportsystemet ska belysas genom åtgärder för klimatanpassning. Se vidare motivering i tjänsteskrivelse daterad 2021-10-15.

Ekonomi

Planförslaget möjliggör för kommunen att ansöka om statliga medel från nationell eller regional plan i form av följande finansieringsformer:

Medfinansiering- Finansiering med icke-statliga medel till en åtgärd i nationell eller regional plan, exempelvis genom regionen, kommunen eller ett företag.

Statlig medfinansiering- Finansiering med statliga medel från nationell eller regional plan till åtgärder som genomförs av annan aktör än staten (Trafikverket). Exempelvis åtgärder på kommunalt vägnät. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent av en åtgärd. Kommunerna ansöker om medel av Trafikverket årligen.

Underlag för beslut

Beslutsförslag, 2021-10-15
Tjänsteskrivelse, 2021-10-15
Remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033, 2021-09-28
Miljökonsekvensbeskrivning för Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033, 2021-09-22

Yrkande

Anneli Andelén (C), Markus Jöngren (MP) och Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkar bifall till arbetsutskottets förslag.

Markus Jöngren (MP) yrkar att det i yttrandet framgår att Falkenbergs kommun inte stödjer driftbidrag till Halmstads flygplats.

Propositionsordning

Ordföranden ställer proposition på Markus Jöngrens tilläggsyrkande mot avslag och finner att kommunstyrelsen beslutar i enlighet med arbetsutskottets förslag.

Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
Region Halland
Jan Törnell

Ert datum
2021-09-23

Er beteckning
RS210304

Vårt tjänsteställe, handläggare
HKV PROD RPE INFRA FYSPLAN,
Gill Hermansson Wolff,
fysplan@mil.se

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

Yttrande avseende regional infrastrukturplan för Halland 2022-2033

Försvarsmakten har utifrån planens detaljeringsgrad svårt ta ställning 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.

Postadress
Försvarsmakten
107 85 Stockholm

Besöksadress
Lidingövägen 24

Telefon
08-788 75 00

Telefax
08-788 77 78

E-post, Internet
exp-hkv@mil.se
www.forsvarsmakten.se

För frågor gällande ärendet, vänligen kontakta handläggaren.

Gustafsson, Ulrika

C PROD RPE INFRA FYSPLAN

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.

Sändlista

Region Halland regionen@regionhalland.se

Kommunens dnr: KS.2021.189
Mottagarens dnr: RS210304

Gislaveds kommun
Anna Andersson
Anna.Andersson@gislaved.se
070-2399521

Svar på remiss gällande Regional infrastrukturplan för Hallands län 2022-2033

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. Med detta som utgångspunkt har vi yttrat oss om Regional infrastrukturplan för Hallands län 2022-2033.

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 realiseras får det ett flertal konsekvenser för Gislaveds

Postadress:	Besöksadress:	Telefon/fax:	E-post/webb:	Organisationsnr:	Bankgiro:
Gislaveds kommun	Stortorget 1	0371-810 00	kommunen@gislaved.se	212000-0514	426-7225
332 80 Gislaved	Gislaved	0371-940 79	gislaved.se		

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 Landaryd 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 förstorade arbetsmarknadsregioner.

Region Jönköping och Region Halland drar båda fördel av ett utbyte mellan regionerna. Dels har regionerna företagsamheten gemensamt. Dels finns det en vinst i att ytterligare sammanlänka mindre orter med residenshuvudstädernas högskolor för att stärka regionernas kompetensförsörjning och skapa möjligheter för kunskapsutbyten. HNJ-banan är i dagsläget den snabbaste kollektiva resvägen mellan Jönköping och Halmstad. HNJ-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.

Vad gäller godstrafik transporteras i dagsläget bland annat containrar från Göteborgs hamn till Vaggeryd via Värnamo och tunga laster med sand transporteras från Halmstad hamn till Limmareds glasbruk. Hallands Hamnar AB har år 2019 tecknat ett långsiktigt avtal med Stena Line där Halmstad är den nya angöringsorten, istället för som tidigare Varberg. Detta kopplar samman Sverige och Danmark via den så kallade södra korridoren och möjliggör att än fler godstransporter kan fraktas via båt istället för på väg. HNJ-banan kan med rätt utveckling 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 infrastruktursatsningar 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 istället för att det styckas upp och otillgängliggörs för många både person och godstransporter.

Ksau §35 Dnr: KS.2021.189 1.9.1

Svar på remiss-Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Beslut
Kommunstyrelsens allmänna utskott beslutar att uppdra till kommunstyrelseförvaltningen att komplettera yttrandet med att kommunerna längs med HNJ-banan borde fått möjlighet att yttra sig över planen, samt i övrigt att anta föreslaget yttrande som sitt eget.

Ärendebeskrivning
Region Hallands län har översänt ett förslag på Regional infrastrukturplan 2022-2033 för Hallands län för yttrande. En regional infrastrukturplan beskriver de regionala prioriteringar som länet avser göra i transportinfrastrukturen under aktuell tidsperiod.

Planen har samhällsutveckling i fokus genom ökad samplanering, mer hållbart resande och tillväxt för länet och dess företag. Planen redovisar sex prioriterade områden, däribland området *Fler bostäder och arbetsmarknadsförstorning genom utvecklad tågtrafik*. Varje prioriterat område har tillhörande planmedel för olika åtgärdsområden som motiveras utifrån diverse mål och strategier.

Hur Region Hallands län väljer att prioritera och utveckla länets infrastruktur påverkar i hög grad Gislaveds kommuns framtida utveckling och attraktivitet. Således är det viktigt att investeringar i infrastruktur utgår ifrån ett stråktänk där administrativa gränser inte utgör ett hinder för arbetspendling, besöksnäring och företagande.

Beslutsunderlag
Missiv remissversion Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Remissversion Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Miljökonsekvensbeskrivning för regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Stråkutredning Halmstad-Hyltebruk - 2021-06-22 av Sweco
Remissvar för Regional infrastrukturplan region Halland
Kommunstyrelseförvaltningens tjänsteskrivelse daterad den 13 oktober 2021

Yrkanden
Fredrik Sveningson (L): Att uppdra till kommunstyrelseförvaltningen att komplettera yttrandet med att kommunerna längs med HNJ-banan borde fått möjlighet att yttra sig över planen, i övrigt bifall till liggande förslag.

Emanuel Larsson (KD) med instämmande av Anton Sjödell (M) och Marie-Louise Dinäss (S): Bifall till liggande förslag och till Fredrik Sveningsons (L) tilläggsyrkande.

Beslutet skickas till:
Region Hallands län
Handelskammaren
Region Jönköpings län
Värnamo kommun
Vaggeryd kommun
Nässjö kommun

Ks §35 (forts.)

Hylte kommun
Halmstad kommun
Jönköpings kommun
Ljungby kommun

Tjänsteskrivelse Göteborgsregionens kommunalförbund
Handläggare: Sebastian Andersson, regionplanerare
Datum: 2021-10-26, Diarienummer: 2021-00196

Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Förslag till beslut

Förbundsstyrelsen föreslås ställa sig bakom förslag till yttrande daterat 2021-10-26.

Sammanfattning av ärendet

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Region Halland, daterad 2021-09-29 beretts tillfälle att yttra sig över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.

GR välkomnar planförslaget och dess fokus på hållbart resande och samhällsutveckling. Stora delar av Halland är funktionellt kopplade till Göteborgsregionen, med betydande pendlingsströmmar från framförallt Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. Det är positivt att Region Halland lyfter Västkuststråket som ett av de centrala transportstråken. GR vill understryka vikten av att gemensamt hitta lösningar för att möta transportbehovet efter år 2040, vilket pekats ut i Trafikverkets ÅVS:er för Varberg-Göteborg och för väg 158. Det är avgörande för en fortsatt hållbar tillväxt i storstadsregionen.

Beslutsunderlag

Regional infrastrukturplan Halland, Miljökonsekvensbeskrivning, missiv, remissversion.

BESKRIVNING AV ÄRENDET

Bakgrund och syfte

Region Halland har i uppdrag att upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Planförslaget omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan då merparten av medlen i planen redan är intecknade till pågående åtgärder. Den preliminära ramen för Halland är 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021. I infrastruktursammanhang är detta begränsade medel och prioriteringar blir därför viktiga. Investeringar i infrastrukturen behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige. Dessa behov hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen.

Det mellanregionala utbytet och rörligheten mellan Halland och Västra Götalandsregionen är idag stort och utmaningen är att kunna tillgodose resbehoven så att de kan genomföras på ett hållbart sätt. Över 35 000 personer pendlar mellan Halland och Västra Götaland. Den goda tillgängligheten till Göteborgs arbetsmarknad är en av förklaringarna till den höga förvärvsfrekvensen i Halland och Halland bidrar till kompetensförsörjningen i Västra Götalandsregionen genom sin närhet till detta storstadsområde.

I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behoven av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- Goda förbindelser med Stockholm

Till planen hör en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som bland annat illustrerar hur planens olika åtgärdsinriktningar bidrar positivt eller negativt till regionala mål, i relation till satsade medel.

Bedömning

Övergripande synpunkter

GR 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 bostads-byggandet. 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.

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.

Åtgärder bortom 2040

Trafikverkets nyligen genomförda åtgärdsvalsstudie för stråket Varberg-Göteborg har resulterat i åtgärdsförslag som räcker fram till 2040. Det är angeläget att nödvändiga åtgärder kommer med i nationell plan 2022–2033 för att under den perioden tillgodose behovet till 2040.

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.

Övrigt

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.

Helena Söderbäck
Förbundsdirektör

Maria Sigroth
Avdelningschef

Skickas till

Region Halland, regionen@regionhalland.se. Ange diarienummer RS210304.

§ 327. Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Diarienummer: 2021-00196

Beslut

Förbundsstyrelsen ställer sig bakom förslag till yttrande daterat 2021-10-26.

Sammanfattning av ärendet

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) har i skrivelse från Region Halland, daterad 2021-09-29 beretts tillfälle att yttra sig över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.

GR välkomnar planförslaget och dess fokus på hållbart resande och samhällsutveckling. Stora delar av Halland är funktionellt kopplade till Göteborgsregionen, med betydande pendlingsströmmar från framförallt Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. Det är positivt att Region Halland lyfter Västkuststråket som ett av de centrala transportstråken. GR vill understryka vikten av att gemensamt hitta lösningar för att möta transportbehovet efter år 2040, vilket pekats ut i Trafikverkets ÅVS:er för Varberg-Göteborg och för väg 158. Det är avgörande för en fortsatt hållbar tillväxt i storstadsregionen.

Beslutsunderlag

Regional infrastrukturplan Halland, Miljökonsekvensbeskrivning, missiv, remissversion.

Skickas till

Region Halland, regionen@regionhalland.se. Ange diarienummer RS210304.

Signature reference: 7a6503c0-5eb6-4ed5-97a9-9da8bf209597

Från:	Törnell Jan RK
Till:	Anna Engblom
Kopia:	Tue David Bak; Eriksson Bo-Josef RK LEDNING; RK DIARIUM
Ärende:	Sv: Remiss Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Datum:	den 26 november 2021 08:23:59
Bilagor:	image002.png image005.png image004.png

RS 210304

Hej Anna!
Vi tackar för ert svar och skickar över planen till er då den är fastställd.

/Jan Törnell med kollegor

Med rätt investeringar bygger vi ett hållbart Sverige via Halland. Läs mer på viahalland.se

Jan Törnell
Infrastrukturstrateg
Avdelningen för regional samhällsplanering

Telefon: 073-401 14 08
E-post: Jan.Tornell@regionhalland.se
Besöksadress: Södra vägen 9, 30238 Halmstad
www.regionhalland.se

Region Halland

Från: Anna Engblom <ane@greatercph.com>
Skickat: den 25 november 2021 20:12
Till: Törnell Jan RK <Jan.Tornell@regionhalland.se>; Eriksson Bo-Josef RK LEDNING <Bo-Josef.Eriksson@regionhalland.se>
Kopia: Tue David Bak <tdb@greatercph.com>
Ämne: Remiss Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Käre Jan och Bo-Josef,

Vi tackar för att vi fått tagit del av remissversionen av *Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033*. Greater Copenhagen-sekretariatet 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.

Vänliga hälsningar,
Anna

_____
Anna Engblom

Senior Advisor

Greater Copenhagen
Nørregade 7B, 3. Sal
DK-1165 København K
+45 53 60 65 64
ane@greatercph.com
www.greatercph.com

GREATER
CoPENHAGEN

Halmstad

Region Halland

regionen@regionhalland.se

Datum
2021-10-26

Diarienummer: RS210304

Halmstads kommuns yttrande över Regional infrastrukturplan 2022-2033

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.

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.

Järnväg

Regionen skriver i planen om vikten av att stråket mellan Göteborg och Malmö är bidragande till tillväxt både nationellt men 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.

Projekt som resecentrum etapp 3 och uppställningsbangården kan allt eftersom att projektet framskrider och mer planering och detaljstudie görs beräknas bli dyrare. I den regionala planen måste det finnas utrymme att kunna hantera den riskfaktorn. Halmstads 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.

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. Det krävs ett tydligare fokus på konkreta åtgärder i järnvägsanläggningarna i Halland, det räcker inte att skriva att regionen jobbar för ett robustare järnvägsnät när endast 12% av medlen i planen sedan faktiskt läggs på detta.

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.

Väg

Halmstads 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.

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, tidseffektiva 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.

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. I IPCCs senaste rapport framgår det att klimatförändringarna redan påverkar samhället, några exempel för det i närtid är värmeböljan sommaren 2018, skyfallet i Gävleborg och Dalarna i augusti 2021 och översvämningarna i Europa i juli 2021. Även Halmstads kommun har haft problem med översvämningar, framförallt längs med Nissan 2002 och 2020, i Getinge 2014 samt Halmstad 2015, och i samband med värmeböljan 2018 bildades solkurvor på järnvägsspåren med inställda tåg som följd. I framtiden förväntas dessa extremsituationer inträffa med tätare intervall och det förväntas påverka transportsystemet. I Halmstad riskerar exempelvis väg 635, Slottsbron, E6 utanför Påarp och järnvägarna få stora störningar i form av erosion och/eller kustöversvämningar. Dessutom finns det flera viktiga viadukter som riskerar att vattenfyllas vid skyfall.

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 etc. Här finns behov av åtgärder i den regionala planen, dels ökad kunskap men 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.

För Halmstads kommun

Jenny Axelsson, kommunstyrelsens ordförande

Mattias Rossköld, kommundirektör

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: ks.diarium@halmstad.se
Skickat: den 26 november 2021 09:18
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Halmstads kommuns yttrande över Regional infrastrukturplan 2022-2033, dnr RS210304
Bifogade filer: Halmstads kommuns yttrande över Regional infrastrukturplan 2022-2033.pdf; Yttrande.doc

Hej!
Översänder Halmstads kommuns yttrande över Regional infrastrukturplan 2022-2033, diarienummer RS210304.

Med vänlig hälsning
Susanne Johansson
Kommunsekreterare, Halmstads kommun

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Viveca Sylwan <sylwan.viveca@gmail.com>
Skickat: den 18 november 2021 13:08
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Infrastruktur plan förslag

Vi i Varberg vill ha en syn/hörselsamordnare !
Hrf styrelse i Varberg hm Viveca Sylwan Skickat från min iPhone

HYLTE

Kommunstyrelsen

MÖTESPROTOKOLL

Mötesdatum
2021-11-16

Plats och tid	Bolmen kl. 08:30-11:00
Beslutande ledamöter	Ronny Löfquist (S) (ordförande), Anna Roos (C) (2:e vice ordförande), Stina Isaksson (SD), Tommy Edenholm (KV) (1:e vice ordförande), Krister Mattsson (S), Bengt-Åke Torhall (L), Lisa Mogren (V), Nina Larsson (S) ersätter Hanna Kjellin (S), Johnny Winther (SD), Fredrik Engberg (L) ersätter Håkan Bengtsson (C), Thomas Flystam (M) ersätter Bo-Gunnar Åkesson (M)
Ej tjänstgörande ersättare	Kerstin Alexén (SD) Bo Wahlén (V) Ewa Gunnarsson (SD) Victoria Strand (S)
Övriga närvarande	Emma Gröndahl (kommunchef) Lars Tingsmark (ekonomichef) Jenny Hagesjö (kanslichef) Linda Backsten (kommunsekreterare)
Utses att justera	Anna Roos (C) Krister Mattsson (S)
Justeringens plats och tid	
Protokollet omfattar	§226

Underskrifter

Sekreterare	..... Linda Backsten	
Ordförande	..... Ronny Löfquist (S)	……
Justerande	..... Anna Roos (C)	…… Krister Mattsson (S)

ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ	Kommunstyrelsen		
Sammanträdesdatum	2021-11-16		
Datum för anslags uppsättande		**Datum för anslags nedtagande**	
Förvaringsplats för protokollet	Kommunhuset		
Underskrift	.....		

Justerandes sign			**Utdragsbestyrkande**

§226

Svar på remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

(2021 KS0355)

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att anta förslaget till yttrande och överlämna det till Region Halland, med tillägget att väg för omledning av trafiken förbi Derome Timber i Kinnared behöver prioriteras i den regionala infrastrukturplanen.

Beskrivning av ärendet

Region Halland har utarbetat en remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 och Hylte kommun har fått möjligheter att lämna synpunkter på denna.

I planen anges att regionen ser infrastrukturen som ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland och den är uppbyggd utifrån sex prioriteringar. Sammanfattningsvis konstateras att dessa prioriteringar är högst relevanta för Hylte kommun och det hade varit bra om det funnits åtgärder inom dessa områden som kunde bidra till utvecklingen även i Hylte kommun. Med nuvarande utformning av planen saknas det dock sådana åtgärder.

Hylte kommun önskar ett bredare perspektiv i infrastrukturplanen så att den verkligen bidrar till att utveckla hela Halland. Vi skulle därför vilja se följande kompletteringar.

- En mer nyanserad bild av Halland som en tillväxtregion och beskrivning av de olika förutsättningarna som finns inom regionen, där även förutsättningarna för Hylte kommun går att läsa in. Utveckling behövs och sker även i inlandet. Det är även här viktigt med en infrastruktur som möjliggör nya etableringar.
- Ett ökat fokus på infrastrukturen i inlandet. Den har stor betydelse för utvecklingen och kopplingen till regionerna inåt landet. Det behövs en bättre beskrivning av både förutsättningarna och behov av satsningar på de stråk som förbinder de västra och östra delarna av landet, exempelvis väg 150 och HNJ-banan.
- Utöka beskrivningen av avsnittet ”Goda förbindelser med Stockholm”. Det är stort fokus på flyget och avsnittet behöver också behandla de möjligheter som finns att åka tåg till Stockholm, även via inlandet.
- Beakta klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet i planen och hur man tillgodoser behov av klimatanpassningar.
- Bättre helhetssyn i miljökonsekvensbeskrivningen så att det blir tydligare vilka miljökonsekvenserna blir av att man väljer en lösning framför en annan. Till exempel,

Kommunstyrelsen

om man väljer att fokusera längs med kusten – vad får det för konsekvenser för inlandet.

Handlingar i ärendet

- §57 TU Remissvar - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
- Synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
- Synpukter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
- Presentation - dialogmöte 2021-09-15
- Missiv - Remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
- Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 (remissversion)
- Miljökonsekvensbeskrivning för Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Förslag till beslut

Tillväxtutskottet föreslår kommunstyrelsen att anta förslaget till yttrande och överlämna det till Region Halland, med tillägget att väg för omledning av trafiken förbi Derome Timber i Kinnared behöver prioriteras i den regionala infrastrukturplanen.

Beslutet skickas till

Region Halland

Paragrafen är justerad

2021-10-14

Kommunledningskontoret

Dnr. 2021 KS0355

Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033

Sammanfattning

Region Halland har utarbetat en remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 och Hylte kommun har fått möjlighet att lämna synpunkter på denna.

I planen anges att regionen ser infrastrukturen som ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland och den är uppbyggd utifrån sex prioriteringar. Sammanfattningsvis konstateras att dessa prioriteringar är högst relevanta för Hylte kommun och det hade varit bra om det funnits åtgärder inom dessa områden som kunde bidra till utvecklingen även i Hylte kommun. Med nuvarande utformning av planen saknas det dock sådana åtgärder.

Hylte kommun önskar ett bredare perspektiv i infrastrukturplanen så att den verkligen bidrar till att utveckla hela Halland. Vi skulle därför vilja se följande kompletteringar.

- En mer nyanserad bild av Halland som en tillväxtregion och beskrivning av de olika förutsättningarna som finns inom regionen, där även förutsättningarna för Hylte kommun går att läsa in. Utveckling behövs och sker även i inlandet. Det är även här viktigt med en infrastruktur som möjliggör nya etableringar.

- Ett ökat fokus på infrastrukturen i inlandet. Den har stor betydelse för utvecklingen och kopplingen till regionerna inåt landet. Det behövs en bättre beskrivning av både förutsättningarna och behov av satsningar på de stråk som förbinder de västra och östra delarna av landet, exempelvis väg 150 och HNJ-banan.

- Utöka beskrivningen av avsnittet ”Goda förbindelser med Stockholm”. Det är stort fokus på flyget och avsnittet behöver också behandla de möjligheter som finns att åka tåg till Stockholm, även via inlandet.

- Beakta klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet i planen och hur man tillgodoser behov av klimatanpassningar.

- Bättre helhetssyn i miljökonsekvensbeskrivningen så att det blir tydligare vilka miljökonsekvenserna blir av att man väljer en lösning framför en annan. Till exempel, om man väljer att fokusera längs med kusten - vad får det för konsekvenser för inlandet.

Ärendet

Region Halland har utarbetat en remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 och Hylte kommun har fått möjlighet att lämna synpunkter på denna. Den regionala infrastrukturplanen innehåller bland annat en beskrivning av transportsystemets betydelse för regional utveckling, mål, visioner, förutsättningar, organisation och samverkansfrågor.

I planen anges att regionen ser infrastrukturen som ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland och den är uppbyggd utifrån sex prioriteringar. Kommunledningskontoret har formulerat ett förslag till svar där utgångspunkten är fem av de sex prioriteringarna

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.“ (ur översiktsplan för Hylte kommun)

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 befolkningsmängden har minskat under de senaste åren. Nedan följer några exempel som belyser problemen vi ser med infrastrukturplanen från vårt perspektiv och utifrån de prioriteringar som anges i planen.

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 platsoberoende 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.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling
De huvudstråk som finns inom Hylte kommun och är viktiga för att uppnå effektiva kommunikationer mellan kommuner och regioner är

Hyltebruk–Halmstad.
Hyltebruk–Gislaved
Hyltebruk–Falkenberg
Av de mindre stråken som finns i kommunen är det två som är regionala, Torup-Värnamostråket på Halmstad-Nässjöbanan och Hyltebruk-Ullaredstråket.

Arbetspendlingen till och från Hylte kommun är betydande inom länet framförallt när det gäller Halmstad och Falkenberg. Pendling sker även till Värnamo, Gislaved och Smålandsstenar som ligger utanför länet och regionen.

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.

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 kommun planerar för nya etableringar framförallt i 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.

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.

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.

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 miljökonsekvensbeskrivningen 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.

Hylte kommun önskar ett bredare perspektiv i infrastrukturplanen så att den verkligen bidrar till att utveckla hela Halland. Vi skulle därför vilja se följande kompletteringar.

- En mer nyanserad bild av Halland som en tillväxtregion och beskrivning av de olika förutsättningarna som finns inom regionen, där även förutsättningarna för Hylte kommun går att läsa in. Utveckling behövs och sker även i inlandet. Det är även här med en infrastruktur som möjliggör nya etableringar.

- Ett ökat fokus på infrastrukturen i inlandet. Den har stor betydelse för utvecklingen och kopplingen till regionerna inåt landet. Det behövs en bättre beskrivning av både förutsättningarna och behov av satsningar på de stråk som förbinder de västra och östra delarna av landet, exempelvis väg 150 och HNJ-banan.

- Utöka beskrivningen av avsnittet ”Goda förbindelser med Stockholm”. Det är stort fokus på flyget och avsnittet behöver också behandla de möjligheter som finns att åka tåg till Stockholm, även via inlandet.

- Beakta klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet i planen hur man tillgodoser behov av klimatanpassningar.

- Bättre helhetssyn i miljökonsekvensbeskrivningen så att det blir tydligare vilka miljökonsekvenserna blir av att man väljer en lösning framför en annan. Till exempel, om man väljer att fokusera längs med kusten – vad får det för konsekvenser för inlandet.

Tjänstepersoner från Hylte kommun hade en dialog med Region Halland om infrastrukturplanen i mitten av september. Den presentation som Hylte kommun visade då biläggs också för att ge ytterligare bakgrund till detta yttrande.

Cecilia Zryd
Hållbarhetsstrateg

Bilaga: Presentation-Dialogmöte 2021-09-15

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Linda Backsten <linda.backsten@hylte.se>
Skickat: den 26 november 2021 11:14
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304
Bifogade filer: §226 KS Svar på remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.pdf; Synpukter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.docx

Hej!
Här kommer Hylte kommuns remissvar till RS210304.

Ha en fin helg!

Linda Backsten
Kommunsekreterare
Hylte kommun

Telefon: 0729658011
E-post: linda.backsten@hylte.se
Kontaktcenter: 0345-180 00
Webb: hylte.se

Tänk på att e-post till eller från mig kan utgöra allmänna handlingar som allmänhet och media kan begära ut.
Hylte kommun behandlar personuppgifter och e-post i enlighet med gällande lagstiftning, bland annat EU:s Allmänna dataskyddsförordning (EU 2016/679). Läs mer på Hylte.se

Öberg Victor RK

Från: Carl Håkansson <carl.hakansson@hh.se>
Skickat: den 26 oktober 2021 13:13
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Kopia: Registrator
Ämne: RS210304 - Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Hej,

Högskolan i Halmstad har inga synpunkter till den här remissen.

Med vänlig hälsning
Carl

Carl Håkansson
Utredare
Högskolekansliet
Högskolan i Halmstad
Tel: 035-16 72 41
Mobil: 072-977 38 73

Från: Registrator <registrator@hh.se>
Skickat: den 29 september 2021 10:57
Till: Carl Håkansson <carl.hakansson@hh.se>
Ämne: Fw: Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

From: REGION HALLAND officiell e-post <regionen@regionhalland.se>
Sent: Wednesday, 29 September 2021 08:55
To: REGION HALLAND officiell e-post <regionen@regionhalland.se>
Subject: Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Till instanser för samråd

Ni inbjuds härmed att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Eventuella synpunkter på planförslaget ska vara skriftliga och inlämnas senast den **26 november 2021**.

Synpunkterna skickas till regionen@regionhalland.se eller via post till Region Halland, Box 517, 301 80 Halmstad. Ange diarienummer: **RS210304**

Frågor under samrådstiden besvaras av Jan Törnell, jan.tornell@regionhalland.se, Infrastrukturstrateg, avd. Regional samhällsplanering

Bilagor:

- Missiv inkl. sändlista
- Remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
- Miljökonsekvensbeskrivning för Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

/ Regionstyrelsens arbetsutskott

Jan Törnell
Infrastrukturstrateg
Avdelningen för regional samhällsplanering

Telefon: 073-401 14 08
E-post: Jan.Tornell@regionhalland.se
Besöksadress: Södra vägen 9, 30238 Halmstad
www.regionhalland.se

Region Halland

Så behandlar Region Halland dina personuppgifter - https://www.regionhalland.se/dataskydd

§ Ärendenummer RS 2021/1121

Yttrande över regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033

Beslut

Regionala utvecklingsnämnden föreslår att regionstyrelsens arbetsutskott antar redovisat yttrande som sitt svar på regional infrastrukturplan Halland 2022–2033, Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling.

Yttrandet överlämnas till Region Halland.

Bakgrund

Region Kalmar län har av Region Halland getts möjlighet att inkomma med synpunkter på remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033, Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling.

Yttrande

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. Den 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.

Ärendet har behandlats på regionala utvecklingsnämndens sammanträde den 24 november 2021 och på kollektivtrafiknämndens sammanträde den 25 november 2021. Respektive nämnd har föreslagit regionstyrelsens arbetsutskott att anta redovisat yttrande som sitt svar på regional infrastrukturplan Halland 2022–2033, Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling.

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse RUN daterad den 17 november 2021
2. Tjänsteskrivelse KTN daterad den 12 november 2021

3. Remissversion regional infrastrukturplan Halland
4. Ojusterat protokollsutdrag RUN daterat den 24 november 2021

Protokollsutdrag till: Region Halland, Regionala utvecklingsförvaltningen, Kalmar Länstrafik

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: moa.rosholm@regionkalmar.se
Skickat: den 2 december 2021 09:50
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304, distribution av beslut från Region Kalmar län
Bifogade filer: Beslut RSAU 2021-12-01Yttrande över regional infrastrukturplan Halland 2022 2033.docx

Hej,
översänder här Region Kalmar läns yttrande över regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. Vi har sedan tidigare fått anstånd att lämna in yttrandet senast idag, den 2 december. Beslutet togs igår, den 1 december, av regionstyrelsens arbetsutskott och ett ojusterat protokollsutdrag bifogas där även yttrandet finns. Återkom om ett justerat protokollsutdrag önskas.

Hälsningar

Moa Rosholm
Regionsekreterare
Regionstab kansli

Region Kalmar län
Box 601, 391 26 Kalmar
0480-426 608, 073-093 70 54
moa.rosholm@regionkalmar.se
regionkalmar.se

REGION KRONOBERG

§ 106 Remissyttrande – Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304 (21RGK1576)

Beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet med föreslaget tillägg och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland.

Sammanfattning

Region Kronoberg har av Region Halland beretts tillfälle att avge yttrande över ovanstående remiss. Remisstiden är satt till den 26 november 2021.

Region Kronoberg har tagit del av Regional infrastrukturplan från region Halland och ser det som ett väl genomarbetat dokument. Region Kronoberg ger i remissvaret några kommentarer som framförallt berör relationen mellan de båda länen. I övrigt har Region Kronoberg inget att erinra mot förslaget.

Bengt Germundsson (KD) yrkar på följande tillägg till remissyttrandet:

"Sedan trafikstarten i december 2013 trafikeras Markarydsbanan av persontåg endast utmed sträckan Hässleholm och Markaryd. Enligt den Åtgärdsvalsstudie (2017/15007) som Trafikverket presenterade i november 2018 är de samhällsekonomiska effekterna av att trafikera hela sträckan Hässleholm-Markaryd-Halmstad
betydande. Nettonuvärdeskvoten för de åtgärder som föreslås uppgår till +10,8. Slutsatsen i åtgärdsvalsstudien är att etablering av regional persontrafik med timmesfrekvens, med tillhörande infrastrukturella åtgärder, är lönsamt eller mycket lönsamt. Detta faktum understryker betydelsen av att objektet inarbetas i såväl den nationella som regionala planen och att ett genomförande påbörjas omgående."

Förslag till beslut

Regionala utvecklingsnämnden godkänner remissyttrandet och yttrandet är Region Kronobergs svar till Region Halland.

Expedieras till

Region Halland

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut Remissyttrande Regional infrastrukturplan för Hallands län
- Förslag till remissyttrande på LTP Halland 2022-2022
- Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
- Remissversion - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

REGION KRONOBERG

Paragrafen är justerad

Remissyttrande
Diarienr: 21RGK1576
Handläggare: Per Hansson,
Datum: 2021-11-02

REGION KRONOBERG

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

Remissyttrande – Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304

Sammanfattning

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

Remisstiden är satt till den 26 november 2021.

Bakgrund

Region Halland har tillsammans med övriga länsplaneupprättare fått i uppdrag av regeringen att formulera långsiktiga planer för investeringar i regional transportinfrastruktur för åren 2022–2033. Uppdraget skall redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 30 april 2022. Den tilldelade ramen för Region Halland är 1 370 miljoner kronor. Inom parentes ( ) anges Region Hallands prioriteringar i förra planen, dvs 2018-2029.

Sammanfattning av Region Hallands prioriteringar:

Samfinansiering till nationell plan. - Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum - Halmstad C uppställningsbangård - Markaryds banan mötesspår - Ej fördelade järnvägsåtgärder	164 (275)
Större och mindre investeringar på väg - Lv 940 invid Onsala samhälle - Lv 155 stigningsfält - Lv 153 och 154 trimningsåtgärder	636 (459)
Kollektivtrafikåtgärder	72 (60)
Cykel- och smärreåtgärder (Var av cykel 162 (130))	360 (290)
Statlig medfinansiering kollektivtrafik	56 (65)
Statlig medfinansiering Trafiksäkerhet	52 (54)
Driftbidrag flygplats	30 (30)
Totalt	**1 370 (1 233)**

REGION KRONOBERG

Synpunkter

Region Kronoberg har tagit del av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 och ser det som ett väl genomarbetat dokument. Region Kronoberg har också inom ramen för Regionsamverkan Sydsverige och framförallt med arbetet med framtagandet av systemanalys, positionspapper och gemensamma prioriteringar fått följa framtagandet av Region Hallands plan. Region Halland tillhör dock Trafikverkets region Väst vilket gör att det inte alltid finns naturliga kontaktytor.

Region Kronoberg har inget direkt att erinra mot förslaget, men vill peka på några områden.

Region Halland har i sin länstransportplan utgått från sex prioriteringar vilka har sitt ursprung i Region Hallands systemanalys för transportsystemet, augusti 2020. Prioriteringarna är:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik,
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling,
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande,
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter,
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer,
- Goda förbindelser med Stockholm.

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

Utifrån prioriteringarna anser Region Halland att västkuststråket är det högst prioriterade stråket och att Västkustbanan är ryggraden för det hållbara resandet i Halland och en förutsättning för tillväxten i regionen. 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 ryms 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 dominera 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. Som tillexempel kan nämnas att mellan 2017 och 2019 har utpendlingen från Halland till Markaryd ökat med 23 procent till att 2019 dagligen omfatta 430 personer. Omvänt dvs pendlingen från Markaryd till Halland var samma år på 152 personer. Vidare är näringslivet i Markaryd viktigt även för Halland då Markaryds största företag, NIBE, 2019 hade en omsättning på 26 miljarder kr. I jämförelse motsvarar detta summan av

omsättningen för Hallands sex största företag. Även Markarydsbanan bör ses som en viktig länk och revben för arbete med hållbart resande och för tillväxten i Region Halland.

Region Kronoberg ser fram emot ett fortsatt samarbete med Region Halland och Region Skåne för att så snart som möjligt starta persontrafiken på Markarydsbanan och på så sätt stärka och bidra till ett sammanknutet Sydsverige.

Region Halland avsätter 162 miljoner kronor till cykelåtgärder på det regionala vägnätet, vilket är en ökning med 32 miljoner kronor från förra planomgången. I deras förslag 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.

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 KRONOBERG

Thomas Ragnarsson (M)
Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Christel Gustafsson
Regional utvecklingsdirektör

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: patrik.littorin@kronoberg.se
Skickat: den 29 november 2021 10:44
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Remissyttrande på regional infrastrukturplan för Hallands län RS210304
Bifogade filer: Remissyttrande till regional infrastrukturplan för Hallands län 2022-2033.pdf; §106 RUN Remissyttrande – Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033; Dnr RS210304.pdf

Hej,
Bifogar remissyttrande avseende regional infrastrukturplan för Hallands län RS210304.

Med vänlig hälsning
Patric Littorin
Nämndsekreterare | **Kansliavdelningen**
0470 58 30 12 | 0767 20 77 48
patrik.littorin@kronoberg.se
www.regionkronoberg.se

§ 300 Dnr 2021-00982

Svar på Region Hallands remiss över Regional infrastrukturplan för Halland 2022–2033

Beslut

Kommunstyrelsen antar yttrandet, daterat 2021-10-19 och översänder det som sitt svar till Region Halland med följande tillägg i yttrandet under rubriken ”En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling”:

- 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.

Sammanfattning av ärendet

Kungsbacka kommun har fått möjlighet att lämna synpunkter på Region Hallands förslag till ny regional infrastrukturplan som omfattar perioden 2022–2033 vilket innebär i stort en uppdatering av tidigare plan, då merparten av medlen i planen redan är intecknade till pågående åtgärder. Den preliminära ramen för Regional infrastrukturplan Halland är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018–2021.

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar. Prioriteringarna är:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik med avsatta medel på 164 miljoner kronor vilket är 12 procent av planen.
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling med avsatta medel på 128 miljoner kronor vilket är 9 procent av planen.
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande med avsatta medel på 162 miljoner kronor vilket är 12 procent av planen.
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter med avsatta medel på 172 miljoner kronor vilket är 13 procent av planen.
- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer med avsatta medel på 714 miljoner kronor vilket är 52 procent av planen.
- Goda förbindelser med Stockholm med avsatta medel på 30 miljoner kronor vilket är 2 procent av planen.

Utveckling av infrastrukturen har en stor betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling. Investeringar, vilka hanteras både i den nationella- och regionala infrastrukturplanen, behövs för att kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige

Beslutsunderlag

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2021-11-16, § 393

Samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse, 2021-10-19
Yttrande, 2021-10-19
Remissversionen av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033, 2021-09-21
Miljökonsekvensbeskrivning för Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033, 2021-09-21

Förslag till beslut på sammanträdet

Maria Losman (MP) yrkar att kommunstyrelsen ska anta följande yttrande och översända det som sitt svar till Region Halland:

– Utbyggnaden av väg 940, som fortfarande ligger i domstol eftersom den har negativ påverkan på biologisk mångfald, upptar en tredjedel av investeringsutrymmet, 464 miljoner kronor. Miljökonsekvensbeskrivningen som följer infrastrukturplanen visar på hög klimat- och miljöpåverkan. Ett omtag behöver göras och det är rimligt att anta att kostnaden då blir lägre än föreslagen nivå när den obligatoriska fyrstegsprincipen följs. Huvudinriktningen behöver vara förbättringar av befintliga vägar med säkerhet och framkomlighet för kollektivtrafik, bland annat busstråk Onsala, Vallda, Särö, Göteborg. En halvering av objektets volym ger mer utrymme för att investera i järnväg och cykelbanor.

  Hallands samtliga järnvägar behöver bibehålls, då de utifrån behov av godstransporter och förändrade personresemönster i en tid när klimatutsläppen snabbt måste minska, behöver finnas kvar i drift. Bland annat behöver södra delen av Halmstad-Nässjö-Jönköping-banan elektrifieras. Engagemang från Region Halland är en förutsättning för att HNJ-banan ska finnas kvar och utvecklas.

  I en tid när klimatfrågan är akut har vi inte råd att 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 förbättrad anslutningsmöjlighet mot Stockholm och till Kastrup för möjligheter till att nå knutpunkter för långväga flygresor.

  Det finns angelägna investeringar i kollektivtrafik och cykel, både för vardagsresor och för att nå turistmål i Halland. Kommunerna har ett stort investeringsbehov, varför regional plan bör ha höjd beredskap i att samfinansiera kommunernas satsningar, inte minst mot bakgrund av behovet av byggnation av bostadsområden.

Fredrik Hansson (C), Eva Borg (S) och Marie Wadström (KD) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag.

Beslutsgång

Ordförande Lisa Andersson (M) finner att det finns två förslag till beslut, det vill säga kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag och Maria Losmans (MP) yrkande.

Ordföranden ställer kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag och Maria Losmans (MP) yrkande mot varandra, och finner att kommunstyrelsen bifaller kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag.

Protokollsanteckning

Franklin Eck (M) och Stephan Philipson (M) stödjer kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag.

Beslutet skickas till

Region Halland

YTTRANDE
Kommunstyrelsen

Kungsbacka

Till
region@halland.se

Ert diarienummer
RS210304

Datum
2021-10-19

Diarienummer
KS 2021-00982

Yttrande över Region Hallands remiss: Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033

Sammanfattande inställning

Kungsbacka kommun är positiva till planen i helhet men vill skicka med följande synpunkter:

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.

Kommunens inställning i detalj

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, Västkustbanan 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 Regionen 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.

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.

Kommunstyrelsen
kommun@kungsbacka.se

Kungsbacka kommun
434 81 Kungsbacka

Besöksadress
Stadshuset, Storgatan 37

Telefon 0300-83 40 00

www.kungsbacka.se

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.

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.

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.

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Människor vill bo attraktivt med närhet till allt vilket vi i Halland kan erbjuda. Med goda förbindelser känns allt nära. För att vi ska kunna erbjuda detta även till framtida hallänningar måste vi utveckla en fungerande infrastruktur i takt med befolkningsökningen.

Goda förbindelser med Stockholm

Med Västkustbanan som ryggrad för våra regionala transporter som kopplas samman med den framtida Götalandsbanan ges goda förutsättningar för resor mellan Halland och Stockholm.

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.

Kungsbacka kommun

Lisa Andersson
Kommunstyrelsens ordförande

Patrik Johansson
Kommunsekreterare

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: kommun@kungsbacka.se
Skickat: den 26 november 2021 10:05
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304 - Kungsbacka kommuns yttrande - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Bifogade filer: Kungsbacka kommun (Beslut, KS § 300).pdf; Kungsbacka kommun (Yttrande).pdf

Hej,

Med detta mail bifogas Kungsbacka kommuns yttrande i rubricerat ärende.

Hälsningar
Kristian Egstedt
Registrator
_____

Kungsbacka kommun
Kommunledningskontoret
0300-83 43 19
kristian.egstedt@kungsbacka.se

www.kungsbacka.se
www.facebook.com/kungsbackakommun
Värna om miljön! Behöver du skriva ut det här meddelandet?

§ 227 Dnr 2021-000298

Yttrande till Region Halland om regional infrastrukturplan för Halland 2022 - 2033

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen lämnar följande synpunkter på remissen:

Den regionala infrastrukturplanen är som helhet väl genomarbetad och av lagom omfattning.

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.

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 infrastruktursystemet där näringsliv, personresor och transporter förlitar sig på dess funktion och resiliens.

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.

Ärendebeskrivning

Laholms kommun har inbjudits till att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Ärendet har beretts av tjänstemän på samhällsbyggnadsförvaltningen.

forts

forts

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2022 – 2033 och innebär i stort en uppdatering av tidigare plan.

Den preliminära ramen är på 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021. Planförslaget med dess prioriteringar har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behovet av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar som i sin tur innefattar ett eller flera åtgärdsområden.

Prioriteringarna är;
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik,
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling,
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande,
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter,
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer,
Goda förbindelser med Stockholm.

Remissversionen av infrastrukturplanen är ett väl genomarbetat och tydligt dokument som fångar upp Hallands specifika förutsättningar, med ett läge mitt i ett starkt växande Sydvästsverige som ställer krav på infrastrukturen. Inledande konstateras att planmedlen inte räcker till för att täcka de stora åtgärdsbehov som finns och att det finns behov av att prioritera bland förslagna åtgärder. Det framgår inte vilka åtgärder som är bortprioriterade eller senarelagda och i detta önskas ett förtydligande.

Utgångspunkt för prioritering av planmedel är de tre hållbarhetsdimensionerna med tydlig fokus på samhällsutveckling och nyttor samt målet om hög attraktivitet. Dessa strategiska val och prioriteringar baseras på att:

- Fortsätta utveckla Halland som funktionell och tillgänglig region
- Ett samhällsbygge som möjliggör attraktiva livsmiljöer
- Öka takten mot minsta möjliga klimatpåverkan

forts

forts

- Stärka utvecklingen mot en grön omställning
- Vidareutveckla former för samplanering i samhällsplaneringen

En brist i remissversionen är att det saknas en diskussion om hur transportsystemet påverkas av klimatförändringarna. I Laholms kommun är E6 och Västkustbanan två stora pulsådror för transportsystemet som påverkas av både ett stigande hav, skyfall och ökade flöden i både Lagan och Smedjeån. Det samma gäller den framtida Markarydsbanan med sin placering i anslutning till Lagan där vi i februari 2020 fick erfara att stora regnmängder förde med sig att Lagan svämmade över i Knäred, i anslutning till det framtida stationsläget. Ökade skyfall kan föra med sig en ökad risk för ras och erosion utmed vattendragen, samt även påverka infrastrukturkonstruktioner som banvallar, vägbankar och broar. Hur ska detta planeras för och hanteras?

Beslutsunderlag
Ledningsutskottets beslut den 9 november 2021 § 227
Tjänsteskrivelse den 22 oktober 2021
Remissversion regional infrastrukturplan Halland 210928
MKB remiss regional infrastrukturplan Halland

_____

Beslutet skickas till:
Region Halland

Yttrande gällande regional infrastrukturplan för Hallands län 2022 - 2023

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar att yttra sig till Region Halland i enlighet med förslag daterat 2 november 2021.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har tagit fram förslag till Regional infrastrukturplan för Halland 2022–2033. Planen motsvarar det som i Kronoberg kallas för länstranportplan. Genom infrastrukturplanen prioriterar regionen åtgärder på viss statlig trafikinfrastruktur. Planen har även en del möjligheter att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet, framför allt cykelvägar och kollektivtrafikanläggningar. Planen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Totalt prioriteras åtgärder för 1 370 miljoner kronor i planen. Ljungby kommun har inbjudits att lämna synpunkter på planen senast 26 november 2021. Kommunledningsförvaltningen har tagit fram ett förslag till yttrande.

I förslaget daterat 2 november 2021 framgår bland annat att 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. För att närma arbetsmarknadsområdena till varandra behöver först och främst de totala restiderna med kollektivtrafiken minskas. Detta kräver sannolikt en kombination av satsning på expressbussar, tidtabellsoptimering och fysiska kollektivtrafikåtgärder. En utmaning är att skapa bättre möjligheter för snabb busstrafik utan att personbilstrafiken ökar. Ljungby kommun vill framhålla vikten av att både få ner de totala restiderna och minska restidskvoterna för personbil kontra kollektivtrafik för att göra det hållbara resandet attraktivt på längre sträckor (till exempel Halmstad-Ljungby).

I tjänsteskrivelsen från den 2 november 2021 föreslår kommunledningsförvaltningen att kommunstyrelsen beslutar att yttra sig till Region Halland i enlighet med förslag daterat 2 november 2021.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse från kommunledningsförvaltningen, 2021-11-02

Yttrande från kommunledningsförvaltningen, 2021-11-02

Remissversion av region infrastrukturplan för Hallands län 2022 - 2023

Miljökonsekvensbeskrivning till infrastrukturplan för Hallands län 2022 - 2023

Beslutsordning

Ordföranden frågar om kommunstyrelsen kan besluta i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutat i enlighet med kommunledningsförvaltningens förslag till beslut.

Skickas till

Region Halland

2021-11-02
Diarienummer KS 2021-0426.530

Kommunstyrelsen

Region Halland

Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 – remiss, yttrande

Kommunstyrelsen lämnar för Ljungby kommuns räkning synpunkter på Region Hallands förslag till regional infrastrukturplan (länsplan för infrastruktur) enligt nedan.

Utökad regionsamverkan

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. För att närma arbetsmarknadsområdena till varandra behöver först och främst de totala restiderna med kollektivtrafiken minskas. Detta kräver sannolikt en kombination av satsning på expressbussar, tidtabellsoptimering och fysiska kollektivtrafikåtgärder. En utmaning är att skapa bättre möjligheter för snabb busstrafik utan att personbilstrafiken ökar. Ljungby kommun vill framhålla vikten av att både få ner de totala restiderna och minska restidskvoterna för personbil kontra kollektivtrafik för att göra det hållbara resandet attraktivt på längre sträckor (till exempel Halmstad-Ljungby).

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.

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.

Generellt om prioriteringar

Planen har ett tydligt upplägg med tydliga prioriteringar utifrån samhällsutveckling och nyttor, samt hur medel fördelas utifrån dessa prioriteringar.

Det är också positivt att planen konkretiserar vad globala mål och nationella miljökvalitetsmål innebär i kontexten Hallands trafik, transporter och infrastruktur. Det är viktigt att planen framhåller att den ekologiska hållbarhetsdimensionen sätter ramen för utveckling.

Det är genomgående tydligt att det finns tydliga ambitioner att öka det hållbara resandet i regionen, och att det behövs samverkan mellan olika aktörer för att uppnå det. Ljungby kommun ser positivt på att så stor del av planen direkt kopplas till cykel- och kollektivtrafikåtgärder. En reflektion här är att resursfördelningen visar på att väginvesteringar relativt sett är mycket dyra. Trots att få rena vägåtgärder föreslås tar de upp en betydande del av tillgängliga resurser i planen.

Ljungby kommun ser även positivt på att inriktningarna för social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet i transportsystemet klargörs. Det kunde dock varit ännu tydligare kring hur exempelvis åtgärder som är negativa ur hållbarhetssynpunkt eventuellt kompenseras av andra ur såväl ekologisk som ekonomisk och social synvinkel.

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. Det anges dock att detta ska kompletteras inför slutligt antagande av planen.

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 klargörande kring om fördelningen gjorts rättvist.

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: bruce.byrskog@ljungby.se
Skickat: den 19 november 2021 13:44
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: 2021-0426 Yttrande
Bifogade filer: Beslut-20210426-KS-§ 183.pdf; Yttrande remiss Regional infrastrukturplan 2022-2033.pdf

Hej!

Kommunstyrelsen i Ljungby kommun har beslutat att lämna yttrande gällande Regional infrastrukturplan för Halland 2022-2023. Bifogat finns beslut och yttrande.

Önskar dig en bra dag!

Med vänliga hälsningar

Bruce Byrskog Rambelo

Kommunsekreterare
Kommunledningsförvaltningen
Ljungby kommun
Kansliavdelningen
Olofsgatan 9 Ljungby
341 83 Ljungby
Tel. 0372-78 91 09
Webbplats: www.ljungby.se

2021-11-25

Regional infrastrukturplan för Halland 2022- 2033

LRF Halland har beretts möjlighet att lämna synpunkter på remissen Regional infrastrukturplan för Halland och vi redovisar härmed vårt yttrande.

LRF Halland företräder 6500 medlemmar i regionen varav ett stort antal driver företag i de gröna näringarna. Vi ser positivt på framtiden eftersom vi vet att våra varor och tjänster kommer att bli allt mer eftertraktade i en tid där hållbarhet är ett nyckelord.

Den nationella livsmedelsstrategin som antogs av riksdagen 2017 tar sikte mot år 2030 och innebär en ökad och hållbar produktion av mat som kan leda till fler jobb och hållbar tillväxt i hela landet. Halland är ett viktigt jordbrukslän i Sverige och en tredjedel av arealen är jordbruksmark. Jordbruket är betydande både inom animalieproduktionen, med stark tyngdpunkt på mjölk, och på den vegetabiliska sidan där vi har ett utmärkt klimat för grönsaksproduktion och traditionell spannmålsproduktion.

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 Hallands ägs av familjeskogsbruket att jämföra med 55 procent av rikets skogsareal.

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. Jordbrukets strukturrationalisering har gjort och gör att vi brukar marken på ett sätt som ger mycket stora flöden, både inom och mellan fastigheter. Den tid där man brukade de 50 eller 100 hektar som låg närmast bostadshuset är ett minne blott. Idag kör vi mycket åt varandra, samarbeten sker över stora områden och det finns dessutom många entreprenörer som utför körslor och förflyttar maskiner mellan fastigheterna. Även flödena av varor och förnödenheter är mycket stora då enheterna har växt och ligger på större avstånd från varandra. Detta är kanske inte önskvärt ur ett trafikperspektiv men är likväl en verklighet och vi är helt säkra på att utvecklingen kommer gå åt samma håll under överskådlig tid. Vi är helt enkelt en transportintensiv bransch och behovet finns 24/7/365.

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. Näringens 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.

Biometria, som har uppdraget att hantera data och information om skogsbilvägarna i Sverige, genomför just nu ett arbete för att förbättra informationen om skogsbilvägarnas standard. Initiativet kallas ”Branschgemensam vägklassning i Götaland” och uppdragsgivare är ett antal företag inom skogsnäringen. Syftet är att göra en ny vägklassning och samla in information om vägstandard för samtliga skogsbilvägar. Biometrias klassning ligger till grund för vägens standard i NVDB.

Som ett resultat av Biometrias inventering uppmanas skogsägarna att se över och förbättra vägstandarden för att optimera virkestransporterna. Detta är inte minst viktigt ur ett miljöperspektiv då dåliga vägar snabbt medför ineffektiva virkestransporter. Med detta som bakgrund tillförs ytterligare en dimension av vikten av att det allmänna vägnätet också lever upp till en bra standard. 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.

Anders Richardsson

Ordförande LRF Halland

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Jenny Nilsson <Jenny.Nilsson@lrf.se>
Skickat: den 25 november 2021 19:17
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304
Bifogade filer: Regional infrastrukturplan för Halland 2021.docx

Enligt uppdrag,

Mvh

Jenny Nilsson
Verksamhetsutvecklare
LRF Västra Sverige (Värmland, Västra Götaland, Halland)
Lantbrukarnas Riksförbund

Telefon: 010-18 44 322
Mobil: 070-629 15 70
E-post: jenny.nilsson@lrf.se

Besöksadress: Köpmannagatan 2, 652 26 Karlstad
Postadress: Köpmannagatan 2, 652 26 Karlstad

www.lrf.se

Datum
2021-11-29

Diarienummer
7676-2021

LÄNSSTYRELSEN
HALLANDS LÄN

Region Halland
regionen@regionhalland.se

Remiss om Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Er beteckning: RS210304

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.

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.

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.” (Prop. 2019/20:65, s. 116). Dylika ställningstagande har även förts fram i SOFT-utredningen och i Klimatpolitiska rådets årliga rapporter.

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. 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.

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.

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.

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.

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 avstämda och godkända i och med detta. Tvärtom finns det ett flertal prövningar som redan pågår eller kommer att behövas i andra processer. Det gäller t ex 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.

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.

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.

Ekonomiska 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.

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 Sydvästsverige, 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.

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.

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.

Samplanering är som nämns en nyckelfaktor. Mycket av samhällsplaneringen pågår i Västkuststråket 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 Västkuststråket.

Totalförsvar 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 totalförsvarssynpunkt. 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.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Jörgen Peters med planarkitekt Josefine Carlsson som föredragande. Deltagit har även länsarkitekt Cecilia Engström, samordnare klimatanpassning Frida Sundh, Energi och klimatsamordnare Patrik Ekheimer, lantbruksdirektör Kristin Ovik, naturvårdshandläggare Daniel Helsing, miljövårdshandläggare Anna Helsing Abrahamsson samt beredskapshandläggare Thomas Nederhed-Högardh.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: N-RB-Expediering <expediering.halland@lansstyrelsen.se>
Skickat: den 29 november 2021 13:28
Ämne: Yttrande 2021-11-29, 400-7676-2021
Bifogade filer: Yttrande regional infrastrukturplan(19312225).pdf

Med vänlig hälsning

Länsstyrelsen i Hallands län
REGISTRATOR, ARKIV- OCH DIARIEFUNKTION
Telefon växel: 010- 224 30 00 |
Postadress: 301 86 Halmstad
Besök oss gärna på: www.lansstyrelsen.se/halland

För en effektiv digital hantering av ditt ärende:

- Använd e-postadress halland@lansstyrelsen.se
- Använd dig av det specifika ärendets diarienummer i kommunikationen med oss.
- Om diarienummer saknas, skriv vad ärendet gäller i ämnesraden.

För att kunna skicka stora handlingar, över 15 Mb, till Länsstyrelsen behöver du få en inbjudan till en tjänst som heter Filskick.
Denna inbjudan får du enkelt genom att skicka e-post till halland@lansstyrelsen.se med begäran om detta.

Så här hanterar vi dina personuppgifter
Information om hur vi hanterar dessa hittar du på www.lansstyrelsen.se/dataskydd

MARKARYDS KOMMUN

Protokoll

Kommunstyrelsen 2021-11-16

KS § 182

Remiss - Regional Infrastrukturplan Halland 2022-2033

Dnr 2021/272.500

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar
att lämna yttrande i ärendet enligt förslaget som framgår av paragrafen.

Bakgrund och sammanfattning

Region Halland har den 23 september 2021 skickat en remiss för kännedom med inbjudan att senast den 26 november lämna synpunkter på framtaget förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska som länsplaneupprättare ta fram förslag till en 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 intecknade till planerade och pågående åtgärder.

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. Detaljerad redovisning av skälen för ett återupptagande av persontrafiken, med de investeringsbehov som härav successivt kan bli aktuella, har lämnats i anslutning till tidigare planarbete. Denna redovisning äger fortsatt giltighet och behöver knappast upprepas i detta remissyttrande.

En överenskommelse om ett framtida trafikeringsupplägg har också träffats mellan Region Halland, Region Kronoberg och Region Skåne. Våren 2019 arbetade Trafikverket, Laholms kommun och Region Halland fram en avsiktsförklaring om trafikens återupptagande med timmestrafik. I

dagsläget är ärendet i första hand en fråga för Trafikverkets nationella plan samt för Region Hallands infrastrukturplan.

I förslaget till infrastrukturplan för Region Halland betonas hur angeläget det är att få till stånd regionaltågstrafik på Markarydsbanan. Samtidigt framhåller Region Halland att ombyggnad av Halmstad C samt mötesspår i Knäred måste vara helt genomförda innan persontrafiken på sträckan Markaryd-Halmstad kan återupptas. Som väl torde vara känt sedan tidigare hade persontågstrafiken, utan dessa investeringskrav, kunnat påbörjas långt dessförinnan om än i något mindre skala. Region Hallands förhållningssätt har därmed bidragit till att ytterligare förskjuta tidpunkten för trafikstart.

Förslaget till infrastrukturplan för Region Halland innefattar anvisning av medel för samfinansiering, under perioden 2022-2027, med nationella planen av dels mötesspår utmed Markarydsbanan och dels åtgärder vid Halmstad C.

Sedan trafikstarten i december 2013 trafikeras Markarydsbanan av persontåg endast utmed sträckan Hässleholm och Markaryd. Enligt den Åtgärdsvalsstudie (2017/15007) som Trafikverket presenterade i november 2018 är de samhällsekonomiska effekterna av att trafikera hela sträckan Hässleholm-Markaryd-Halmstad betydande. Nettonuvärdeskvoten för de åtgärder som föreslås uppgår till +10,8. Slutsatsen i åtgärdsvalsstudien är att etablering av regional persontrafik med timmesfrekvens, med tillhörande infrastrukturella åtgärder, är lönsamt eller mycket lönsamt. Detta faktum understryker betydelsen av att objektet inarbetas i såväl den nationella som regionala planen och att ett genomförande påbörjas omgående.

I den nationella planen har medel anvisats för ombyggnad av Halmstad C samt för utbyte av kontaktledningar på Markarydsbanan mellan Eldsberga och Hässleholm. Hittilldags har inga medel anvisats för mötesspår utmed Markarydsbanan. 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 de globala målen nr 11 *Hållbara städer och samhällen*. Speciellt då delmålen 11.2 *Tillgängliggöra hållbara transportsystem*, 11.6 *Minska städers miljöpåverkan* samt 11a: *Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen*. Vidare bedömer Markaryds kommun att investeringstakten på Markarydsbanan gynnar inte det globala målet 9

Hållbar industri, innovationer och infrastruktur med delmål 9.1 *Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer*.

Den arbetsinpendling från Laholms kommun och Halmstads kommun som idag sker via bil skulle till stor del kunna ske via persontrafik på Markarydsbanan. Därav bedömer Markaryds kommun att det globala målet 3 *Hälsa och välbefinnande*, delmål 3.6 *Minska antalet dödsfall och skador i trafiken* samt delmål 3.9 *Minska antalet sjukdoms- och dödsfall* till följd av skadliga kemikalier och föroreningar inte kan uppfyllas med den planerad investeringstakt.

Persontrafik på Markarydsbanan medför färre resor med bil och minskad andel utsläpp av växthusgaser varav det globala målet nr 13 *Bekämpa klimatförändringarna* blir aktuellt. Satsning på persontrafik på Markarydsbanan tillgängliggör ett tryggt och hållbart transportsystem för alla och knyter samman olika områden och minskar miljöpåverkan och risken för olyckor genom färre fordon på vägarna.

Markaryds kommun bedömer att planen inte uppfyller Agenda 2030 med den föreslagna investeringstakten på Markarydsbanan.

Beslutsunderlag

Ksau 2021-11-08, § 198
Missiv Remiss Infrastrukturplan

Beslutet expedieras till:

Region Halland
Miljö- och byggnadschef
Utredningschef

miljöpartiet de gröna
HALLAND

Region Halland
e-post regionen@regionhalland.se Kungsbacka 26 november 2021

Remissvar Regional infrastrukturplan Halland 2022 – RS210304

Den preliminära planen för Region Hallands infrastruktur är på 1 370 miljoner kronor 2022–2033. I infrastruktursammahang är det små investeringsvolymer. Prioriteringar är viktiga att göra.

Regeringen har i direktiven till regionerna inför upprättande av Regional plan fastställt att fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkten. Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder ska vara aktuella och kvalitetssäkrade.

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 allt mer 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.

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.

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.

Miljöpartiet ser också att det finns angelägna investeringar i kollektivtrafik, cykel samt att kommunerna har ett stort investeringsbehov, varför regional plan bör ha höjd beredskap i att samfinansiera kommunernas satsningar, inte minst mot bakgrund av behovet av byggnation av bostadsområden.

Förslaget till justeringar för att förbättra möjligheten till regional utveckling, regionförstoring och minskad klimatpåverkan åskådliggörs i nedanstående tabell.

Åtgärdsområden	Remiss-förslag	MP förslag	Skillnad
Anslutningar för långa flygresor, inklusive satsning på förbättrad trafik mot Sthlm och Copenhagen Airport	64	94	+30
Samfinansiering mindre järnvägsåtgärder Inkl HNJ, Markaryd och Viskadal samt ej fördelat	100	200	+100
Större investeringar i regionala vägstråk Väg 940 Onsala Väg 153 stigningsfält	464 103	264 103	-200 +/-0
Kollektivtrafik	72	120	+48
Väg 153 och 154 övrigt Cykel Smärre åtgärder	69 162 198	69 182 198	+/-0 +20 +/-0
Medfinansiering kommunala vägar inkl trafiksäkerhet, miljö och kollektivtrafik	108	140	+32
Driftsbidrag Halmstad flygplats	30	0	-30
Summa	1370	1370	0

Med vänliga hälsningar

Maria Losman (MP)
Gruppledare Regionfullmäktige
Tel 0709-600219

Jan Riise (MP)
Ordförande MP Halland
Tel 0708-233377

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Jan Riise <jan.riise@mp.se>
Skickat: den 26 november 2021 11:02
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Remissvar RS210304
Bifogade filer: Remiss-infrastruktur-RS210304.pdf

Hej!

Härmed översändes synpunkter från Miljöpartiet de Gröna i Halland, representerade av Maria Losman, gruppledare Regionfullmäktige, och undertecknad Jan Riise, ordförande MP Halland.

Med vänliga hälsningar

Jan Riise

--
Jan Riise
Ordförande MP Halland
Tel 0708-233377

Adress: Dunkilihöjdsv 24, 43994 Onsala.

§ 257

Dnr 00369/20213.1.5.

Remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Beslut

Förslag till Yttrande över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 godkänns och översänds till Region Halland.

Ärendet

Region Halland har översänt sin remissutgåva av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 och bjudit in Mölndals stad att yttra sig.

De regionala infrastrukturplanerna upprättas av respektive regions planupprättande myndighet. I region Halland är Region Halland ansvarig myndighet. De regionala infrastrukturplanerna tas fram parallellt med att Trafikverket tar fram Nationell plan för infrastruktur, vilken gäller den nationella infrastrukturplaneringen.

En del av de statliga infrastrukturanslagen avsätts till regionerna där regionala bedömningar görs om vilken infrastruktur som ska prioriteras för utbyggnad. Den regionala planen omfattar alla typer av investeringar i den statliga infrastrukturen som inte omfattas av nationell plan. Medlen kan avsättas till åtgärder på regionala vägar, samfinansiering av den nationella planen, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder, smärre åtgärder, statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät och bidrag till regional flygplats.

Den preliminära ramen för Halland är 1 370 miljoner kronor inklusive de medel som inte har förbrukats under åren 2018 - 2021. Region Hallands infrastrukturplan beskriver hur regionen avser nyttja de medel som Trafikverket avsatt till regionen för utbyggnad av infrastruktur som är prioriterad ur det regionala perspektivet.

Ärendets behandling

Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteskrivelse den 5 november 2021.
Plan- och exploateringsutskottet har behandlat ärendet den 9 november 2021, § 105.

Förslag till beslut

Plan- och exploateringsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Förslag till Yttrande över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 godkänns och översänds till Region Halland.

Ledamöternas förslag till beslut

Pernilla Övermark (S) föreslår bifall till plan- och exploateringsutskottets förslag till beslut.

Beslutsgång

Ordförande frågar om plan- och exploateringsutskottets förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Expedieras till

Region Halland, plan- och exploateringsutskottet

Vår beteckning

PEU 00223/2021

Er beteckning

RS210304

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

Yttrande över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Mölndals stad har blivit inbjuden att yttra sig över Region Hallands infrastrukturplan 2022-2033. Som närmaste granne i norr önskar Mölndals stad framföra några synpunkter på Region Hallands infrastrukturplan som har betydelse för Mölndal.

Region Halland visar i sin Regionala infrastrukturplan en tydlig ambition att prioritera infrastrukturutbyggnad som bidrar till en hållbar samhällsutveckling. Regionen framhåller framför allt Västkuststråket som en viktig länk i transportsystemet och avsätter också medel som bidrar till tågsystemets utveckling. Västkuststråket är viktigt även för Mölndals stad och Göteborgsregionen och det är välkommet att alla parter hjälps åt och drar åt samma håll för att stärka tågtrafiken i Västsverige.

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 miljökvalitetsnormer och klimatutsläpp negativt.

Den täta trafiken på E6:an skapar också mycket bullerproblem för stationsområdet vid Mölndals station. I Trafikverkets planering för ny järnväg Göteborg-Borås ingår en kraftigt utbyggd station med sex spår och tre mittplattformar. Om miljön på stationen ska bli attraktiv krävs att bullret från E6:an minskar väsentligt. En station i Mölndal på den nya banan kommer även ge möjlighet för resenärer från Halland att få tillgång till snabba resor framför allt till Landvetter flygplats.

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.

Mölndals stad är positiva till att medverka till utbyggnad av tågsystemet och tar ett stort regionalt ansvar för att möjliggöra det som krävs för att öka kapaciteten. Staden upplåter till exempel kommunal mark i området Pilekrogen vid Rävekärr strax söder om Mölndals centrum för Västtrafiks behov av uppställningsspår för sin lokal- och regionaltåg som Trafikverket projekterar just nu. Uppställningsbangården ska stå klar i samband med Västlänkens öppnande 2026 och är en avgörande pusselbit för att få ut full effekt av Västlänken och den ökade kapacitet som behövs för en utökad tågtrafik i Västsverige.

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.

Med vänlig hälsning

Mölndals stad

Kristian Vramsten
Kommunstyrelsens ordförande

Mio Saba Sjösten
Stadsdirektör

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: helen.bergstrom@molndal.se
Skickat: den 6 december 2021 12:38
Till: REGION HALLAND officiell e-post; planexploatering@molndal.se
Ämne: Mölndals stads yttrande över remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033, RS210304
Bifogade filer: Beslut-202100369-KS-§ 257.pdf; Ytttrande.pdf

Hej! Översänder kommunstyrelsens beslut, § 257 Yttrande över remiss - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033, ert dnr RS210304. Yttrande bifogas.

Med vänliga hälsningar

Helén Bergström

helen.bergstrom@molndal.se

Administratör

Mölndals stad

Stadsledningsförvaltningen

Stadskansliet

031-315 10 00 kontaktcenter
För information om hur staden behandlar dina personuppgifter följ länken :
https://www.molndal.se/personuppgifter

Aktuella handlingar för ärende 202100369, Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 bifogas detta e-postmeddelande

Bifogat material kommer från följande handlingar:
Protokollsutdrag 2021-11-24 § 257 Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 | Beslut-202100369-KS-§ 257.docx | ID:83161
Ytttrande | Ytttrande.pdf | ID:82899

Region Halland Halland 2021-11-16
Diarienummer RS210304

Inspel på remissversionen av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

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.

Investering i järnvägsnätet är ur miljösynpunkt att föredraga framför utbyggnad av vägnätet för utökning av kollektivt resande. Järnvägsförbindelserna norr-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 också 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.

Inkludera 65 + i planeringen!

Pensionärsorganisationerna SPF, SKPF, PRO samt RPG i Halland.

Ann-Margret Nilsson
Mobil: 070 612 49 85
Mail: amn.halmstad@gmail.com

Region Halland

Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

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

Sammanfattning

Region Jönköpings län anser att Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033 ger en bra bild av förutsättningarna i länet och på ett tydligt sätt beskriver hur länet samlat ser på behovet av utveckling av transportinfrastrukturen.

Synpunkter på förslaget

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. Bl.a. 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.

Regionledningskontoret
Box 1024
551 11 Jönköping

Telefon: 010-241 00 00
E-post: regionen@rjl.se
Hemsida: www.rjl.se

Organisationsuppgifter
Bankgiro: 5216-2849
Orgnr: 232100-0057

REGION JÖNKÖPINGS LÄN

Marcus Eskdahl
Ordförande nämnd för Trafik, Infrastruktur och miljö

Karin Hermansson
Regional utvecklingsdirektör

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Byman Linda <linda.byman@rjl.se>
Skickat: den 18 november 2021 13:14
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Yttrande RS 210304 Regional infrastrukturplan Halland
Bifogade filer: Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.docx

Från Region Jönköpings län bifogas yttrande över RS 210304 Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033

Med vänlig hälsning

Linda Byman
Nämndsekreterare
Tel. 070-271 45 75
linda.byman@rjl.se

Regionledningskontoret
Region Jönköpings län
www.rjl.se

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

2021-11-26

Yvonne Danielsson
Konsulent inom området funktionshinder
Hälsa och funktionsstöd

Region Halland

Remissvar Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033

Yttrande över förslag till regional infrastrukturplan 2022 – 2033 för Region Halland lämnas av Regionala funktionshinderrådets remissgrupp bestående av Anna Kinch, Elisabeth Berglund och Marita Johansson.

Synpunkter har inhämtats från ledamöter och ersättare från funktionshinder-organisationerna i Regionala funktionshinderrådet samt ledamöter i Regionala funktionshinderrådets referensgrupp.

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 t ex har en synnedsättning.

I detta remissvar utgår remissgruppen från de delar som behandlar tillgänglighet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning. Begreppet ”Attraktiv kollektiv trafik” 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”.

Remissgruppen tycket 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.

Det bör också framhållas vikten av att infrastrukturen kring vägar och järnvägar i from av terminaler mm göres tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Några synpunkter har inkommit som ligger mer på detaljnivå men remissgruppen vill ändå nämna dem.

BÄSTA LIVSPLATSEN
Region Halland

2021-11-26

I byggandet av fler bostäder måste man tänka på att bostäderna också blir anpassade och tillgängliga för fler människor bland annat personer med funktionsnedsättning och äldre. Många skulle ha nytta av höj och sänkbara inredningar och större hygienutrymmen.

All kollektivtrafik skulle lätt kunna vara utrustade med mobila hopvikbara ramper. Skulle underlätta för inte bara för personer som använder rullstol utan även för föräldrar med barnvagn.

Singelplatser borde finnas för personer som t ex på grund av funktionsnedsättning har svårt med närkontakter.

Stor del av dagarna i glesbygden kör bussarna med bara någon enstaka person. Varför inte satsa på minibussar.

Flera synpunkter har inkommit på att man i planen utgår från att ”alla” kan cykla och utifrån det drar man ner på t ex tillgängliga parkeringsplatser.

Det finns också en grupp invånare som måste använda tillgängliga cyklar t ex trehjulingar och parcyklar. Då måste cykelbanorna vara bredare.

Remissgruppen vill också påpeka att det på Kattegattsleden finns sträckor där det saknas cykelbana.

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

För RFRs remissgrupp
Med vänlig hälsning

Yvonne Danielsson
sekreterare

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Danielsson Yvonne ADH HFS KANSLI
Skickat: den 26 november 2021 16:40
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304
Bifogade filer: Remissvar Infrastrukturplan 2022-2033.docx

Hej
översänder Regionala funktionshinderrådet synpunkter på Regional infrastrukturplan 2022-2033.

Mvh/Yvonne

Yvonne Danielsson
Konsulent
Stab Hälsa och funktionsstöd

Telefon: 035-14 61 11
Mobil: 070-519 48 38
E-post: Yvonne.Danielsson@regionhalland.se
Besöksadress: Hallands sjukhus Halmstad, Ingång 4, Målpunkt K, 30185 Halmstad
www.regionhalland.se

Regionala utvecklingsnämnden

Tobias Moberg
Tobias.Moberg@skane.se

YTTRANDE

Datum 2021-11-08
Ärendenummer 2021-POL000460

Remiss. Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

regionen@regionhalland.se

RS210304

52BE6289-39F2-92D1-F8F8-B6580FBBB72F:5682A4D3-23CD-BC46-82F9-054897A513E7

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken utför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken. Region Skåne är dessutom regionplaneorgan och har sedan januari 2019 även ansvar för den regionala fysiska planeringen i länet, och uppdraget att ta fram en regionplan för Skåne till år 2022.

Region Halland har det regionala utvecklingsansvaret och därför upprättat ett förslag till en regional infrastrukturplan för perioden 2022–2033.

Den regionala infrastrukturplanen utgår ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa god tillgänglighet och utveckla hela Halland. Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor. I Hallands strategi för hållbar tillväxt finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behoven av åtgärder i transportsystemet utgår från den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar.

Planförslaget innebär en förlängning och uppdatering av nuvarande plan, vilket innebär att majoriteten av medlen i planen redan är intecknade. Ramen för Hallands regionala infrastrukturplan är på 1 370 miljoner kronor.

Region Skånes synpunkter
Region Skåne har fått Region Hallands förslag till Regional infrastrukturplan 2022–2033 på remiss. Parallellt remitteras ett motsvarande förslag för Skåne. Viss avstämning mellan regionerna har skett under hand i planeringsarbetet i regionsamverkan Sydsverige.

Region Skåne välkomnar att få ta del av remisshandlingen. Både Region Skåne och Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och har kommuner som delar regiongräns.

Region Halland har som angränsande region till Region Skåne många frågor som berör Skåne och som kan gynnas av ett utvecklat mellanregionalt samarbete över regiongränsen. Många planeringsfrågor spänner över de kommunala och regionala gränserna och vinner på att ses i ett regionalt och även mellanregionalt sammanhang och stärker föreslagna satsningar i länstransportplanerna för infrastruktur. 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 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 Halland kontanterar 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 man i planen tydligt uttalar 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 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 Markrydsbanan 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.

Med vänlig hälsning

Region Skåne

Anna Jähnke

Ordförande regionala utvecklingsnämnden

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Roosvall Eva <Eva.Roosvall@skane.se>
Skickat: den 10 december 2021 15:42
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Kopia: Moberg Tobias; Appelgren Anna; Johansson Fredrik A
Ämne: Remissvar RS210304 från Region Skåne
Bifogade filer: Yttrande - Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.pdf

Hej!
Översänder Region Skånes yttrande över remiss RS210304.

/ enligt uppdrag

Vänliga hälsningar

Eva Roosvall
Nämndadministratör
Koncernkontoret
Koncernstab kansli

Region Skåne
Postadress: Region Skåne Koncernstab kansli, 291 89 KRISTIANSTAD
Besöksadress: Rådhus Skåne, Kristianstad
tfn +46 (0) 44- 309 31 32
sms + 46 (0) 705- 51 14 36
eva.roosvall@skane.se
Skane.se

Region Skåne ansvarar för hälso- och sjukvården, utvecklingen av näringsliv, kollektivtrafik, kultur och samarbete med andra regioner i och utanför Sverige.

När du skickar e-post till Region Skåne behandlar vi dina personuppgifter i enlighet med gällande lagstiftning. Mer om hur dina personuppgifter behandlas hittar du på Skane.se/personuppgifter.

Swedavia Airports

Swedavia AB
Göteborg Landvetter Airport
2021-11-26

Region Halland
Box 517
301 80 Halmstad

e-post: regionen@regionhalland.se

Yttrande avseende Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Ert Diarienummer: RS210304

Swedavia AB, Göteborg Landvetter Airport, har beretts möjlighet att lämna synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och vill lämna följande synpunkter:

Sveriges ekonomi är till stor del beroende av utrikeshandel. För att denna ska kunna fungera krävs hög och utvecklad tillgänglighet med flyg. Eftersom flyget i princip fullt ut bekostar sin egen infrastruktur via biljettpriset skapar flyget dessutom tillgänglighet utan att belasta den offentliga finansieringen. Flygets i sammanhanget begränsade infrastruktur innebär också att flyget kan hantera upp- och nedgångar i efterfrågan utan att för den skull bli sittande med stora fasta kostnader. I ett land med Sveriges demografi, geografi och ekonomi bör flygets betydelse lyftas fram ännu tydligare som ett centralt och samhällsekonomiskt klokt transportmedel som sammankopplas med de övriga trafikslagen. Flyget har därutöver en tydlig färdplan till 2050 avseende utsläpp och klimatpåverkan.

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 också belysa flygens roll och möjligheter för regionens framtid, och belysa 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 besöksnäringsnäringen 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 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.

Med vänlig hälsning

Anna Strömwall
Flygplatschef
Göteborg Landvetter Airport

Swedavia remisshantering
Handläggare Ulf Pettersson, Swedavia
Tel: 010-109 03 82. Mobil: 0708 - 49 49 04
E-post: remisser@swedavia.se

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: SVAR SWEDAVIA: Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. Diarienummer: RS210304
Bifogade filer: Yttrande Swedavia. 20211126. Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. Dnr-RS210304.pdf

---

Från: Ulf Pettersson (Anläggningar och System - Planering och Analys) <ulf.pettersson@swedavia.se> **För** Swedavia Remisshantering
Skickat: den 2 december 2021 15:22
Till: REGION HALLAND officiell e-post <regionen@regionhalland.se>
Kopia: Swedavia Remisshantering <remisser@swedavia.se>; Törnell Jan RK <Jan.Tornell@regionhalland.se>
Ämne: SVAR SWEDAVIA: Remiss av Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. Diarienummer: RS210304

Hej

Skickar härmed Swedavias synpunkter på rubricerad remiss.

Hälsningar
Ulf Pettersson, Swedavia

Swedavia Airports

Ulf Pettersson
Planering & Analys
Swedavia remisshantering

Tel: 010-109 03 82 Mobil: 0708 - 49 49 04
E-post: ulf.pettersson@swedavia.se

Swedavia AB
Stockholm Arlanda Airport
Tel växel: 010-109 10 00
www.swedavia.se

Borlänge den 8 december 2021

Synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland, RS210304

Riksorganisationen Sveriges MotorCyklister, SMC, har tagit del av Länsplanen i Region Halland. SMC representerar en halv miljon oskyddade trafikanter på motorcykel och moped i hela landet. Trafiksäkerhet vårt viktigaste område. Det viktigt att alla trafikanter tillgodoses i de viktiga transportplanerna för Sveriges 21 regioner. SMC har därför valt att läsa och besvara planen i Hallands län. 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 I och II på sträckor som är för långa för promenad och cykling och där kollektivtrafik saknas.

Nollvisionen

Sveriges riksdag beslutade 1997 att utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet skulle vara Nollvisionen, det vill säga att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken. Från Trafikverkets hemsida: *”Trafiksäkerhetsarbetet ska utgå från att allt ska göras för att förhindra att människor dödas eller skadas allvarligt. Samtidigt som åtgärder ska vidtas för att förhindra olyckor, måste transportsystemet utformas med hänsyn till insikten om att människor gör misstag och att olyckor därför inte kan undvikas helt. Den perfekta människan finns inte. Nollvisionen accepterar att olyckor inträffar, men inte att de leder till allvarliga personskador.”*

Den 1 september 2016 beslutade regeringen om en nystart av Nollvisionen med ett fokus på oskyddade trafikanter. Oskyddade trafikanter är enligt VGU: *”gående, cyklande, den som färdas på en moped eller motorcykel utan karosseri samt sådana trafikanter som avses i {1 kap. 4 § trafikförordningen (1998:1276)”.*

Fakta om MC-och mopedolyckor

De flesta olyckorna med motorcyklar sker på det lågtrafikerade vägnätet. De vanligaste olycksplatserna är kurvor och korsningar. Det handlar om vägar som ingår i regionernas transportplaner. På vägar med hastighetsgräns 60-80 km dör och skadas flest allvarligt (1).

Drygt hälften av dem som dör på moped och en femtedel av de mopedister som skadas svårt gör det på det statliga vägnätet. Även här handlar det om det mindre och lågtrafikerade vägnätet (2).

Ett relativt nytt fordon är mopedbilen som ökat kraftigt och snabbt. Nationellt har mopedbilarna ökat med 312 %, i vissa kommuner med upp till 1500 % på tio års tid. Med ökat antal fordon har också olyckorna ökat, särskilt anmärkningsvärt bland mopedbilar där antalet olyckor sedan 2009 ökat med 900 %. 2019 skedde 10,6 olyckor/1000 fordon för mopedbilar (3).

Var fjärde allvarligt skadad motorcyklister uppger att grus varit en bidragande faktor (1). Ofta kommer gruset från mindre lagningsarbeten som förseglingar, snabellagningar och stödremsor. Friktion är den viktigaste egenskapen för trafiksäkerhet. Friktion har en avgörande betydelse för alla tvåhjuliga fordon; cykel, moped och motorcykel. Här kan trafiksäkerheten öka mycket genom att sopa bort grus efter förbättringsarbeten och val av metoder.

I regeringens uppdrag till länsplaneupprättare framhävs etappmålet för trafiksäkerhet, som innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor ska halveras till år 2030.

Regeringsuppdrag till Trafikverket för att öka MC-säkerheten

Sommaren 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister på det statliga vägnätet, bland annat räcken.

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 8 december 2021

Trafikverket redogjorde i en rapport som presenterades i början av november att man ska montera slätare räcken med underglidningsskydd på 140 platser, byta ut vägmärken i kurvor, skapa handledning för väghållare och entreprenörer för arbetet med de regionala vägarna, inleda en dialog med länsplaneupprättarna för att skapa ett ekonomiskt utrymme för fysiska åtgärder på det regionala vägnätet och ta fram en långsiktig plan och underlag om MC-säkerhet under 2022 (4).

Just nu pågår arbete runt om i landets 21 regioner där regionala transportplaner ska tas fram för perioden 2022-2033. För SMC är det viktigt att ta del av underlagen för att se hur regionerna planerat utifrån Trafikverkets svar till regeringen. Det är viktigt att trafiksäkerhetsarbetet omfattar MC under den kommande tolvårsperioden. Om MC-perspektivet saknas i regionernas transportplaner är det viktigt att SMC dels påtalar motorcyklisternas behov, dels ger förslag på åtgärder som kan genomföras på det regionala vägnätet.

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 står till regionens förfogande i att ta fram den handledning som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4).

SMC står till regionens förfogande i den dialog med länsplaneupprättarna som beskrivs i Trafikverkets rapport till regeringen (4).

2+1-vägar

Den åtgärd på vägsidan som får mest ekonomiska medel i regionen är utbyggnad av 2+1-vägar. Det som lyfts fram i sammanhanget är ökad framkomlighet, snabbare transporter och ökad trafiksäkerhet. Men, en ökad räckesutbyggnad på nära avstånd till vägbanan ger fler räckeskollisioner för samtliga fordonsslag Enligt VGU, det regelverk som reglerar avstånd till hinder i vägmiljön får ett mitträcke placeras 0,35 meter från vägbanan och ett sidoräcke 5 centimeter från vägbanekanten. Det är ett begränsat vingelutrymme om något oförutsett inträffar i en hög hastighet. Forskning på detta område visar att ökat avstånd till räcken och andra fasta hinder i vägmiljön ger säkerhetsvinster. Olycks- och skaderisken minskar genom att öka både vägens och den belagda vägrenens bredd. Flera studier säger att olycksrisken minskar genom att öka vägrenens bredd till 1,5-2,5 meter, bland annat den norska Trafikksikkerhets-håndboken (7).

När en 2+1-väg byggs försvinner vägrenen och vingelutrymmet. Det finns ingen plats för tvåhjulig moped klass I som färdas i 45 km/t, inte heller för mopedbilar och A-traktorer. Saknas GCM-väg ska även fotgängare, cyklister och moped klass II färdas på vägen som saknar vägren. Trafikverket säger på sin hemsida att ungefär fyra personer per år får sätta livet till när de får motorstopp, punktering eller liknande på motorvägar och mötesfria 2+1 vägar (5).

Varje gång en 2+1-väg byggs installeras fasta hinder som innebär ökad skaderisk för alla oskyddade trafikanter som krockar med det. Räcken är det vanligaste krockvåldet i singelolyckor med dödlig utgång på tvåhjulig MC och var tionde svensk motorcyklister dör i krock med räcke.

Det finns alternativ till mitt- och sidoräcken. Att välja mitträfflor är en åtgärd som ökar säkerheten men är betydligt billigare jämfört med sidoräcken. Det går att bygga om till vägar med omkörningsfält och mitträfflor. Att välja förlåtande sidoområden istället för sidoräcken ökar säkerheten för alla trafikanter och särskilt de oskyddade (fotgängare, cyklister, mopedister och motorcyklister) samt de som färdas i långsamtgående fordon som traktorer och mopedbilar. Att göra räfflor mellan vägbanan och vägrenen skulle ge oskyddade på cykel och moped ett utrymme om GCM-bana saknas.

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 8 december 2021

SMC föreslår att regionen inte ensidigt ser på mittseparering genom mitträcken utan även utreder möjligheten att använda mitträfflor.

SMC föreslår att regionen ser på säkerheten för alla trafikanter vid ombyggnation till 2+1-väg, även de oskyddade på moped klass I och II samt MC.

Hur kan MC-och mopedsäkerheten öka i regionen?

De trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som beskrivs i underlaget är mitträcken, viltstängsel och korsningsåtgärder. Utredaren beskriver att nyttorna tillfaller framförallt biltrafiken men även kollektivtrafik samt gång- och cykel. Viltstängsel är bra även för motorcyklister och mopedister. Däremot är det inte självklart att mitträcken ökar säkerheten. Här har val av räcke och räckets placering stor betydelse för säkerheten bland de som färdas på MC och moped klass I samt för dem som av någon anledning måste stanna sin bil på en 2+1-väg.

Det finns en mängd olika åtgärder som kan genomföras för att öka säkerheten för alla som färdas på två hjul i trafiken; motorcykel, moped klass I och II samt cykel. SMC har redogjort för dessa i skriften ”*Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen*” (6). Skriften har skickats digitalt till alla kommuner och regioner samt till tjänstemän vid Trafikverket, Transportstyrelsen och departement. Skriften bifogas detta remissvar.

De trafiksäkerhetsåtgärder SMC föreslår handlar inte om astronomiska summor. Det finns enkla och kostnadseffektiva åtgärder som skulle kunna verkställas under planperioden. Åtgärderna skulle öka säkerheten för alla trafikanter på MC, moped och cykel.

Några av de åtgärder som minskar olycksrisken för alla trafikanter är:

- Att välja hinder som medför minsta möjliga skaderisk vid påkörning för de oskyddade trafikanterna, till exempel aldrig välja räcken med utstickande delar (7)
- Att välja förlåtande sidoområden i stället för sidoräcken där det är möjligt (7,8)
- Att skapa ett vingelutrymme mellan vägbana och sidohinder och minimera olika hinder inom vägens säkerhetszon som stolpar och räcken (7, 8)
- Skapa en förutsägbar vägmiljö, framför allt i fråga om kurvor
- Välja mitträfflor för att förhindra mötesolyckor
- Genomföra friktionsmätningar vid ny beläggning
- Göra en generell upprustning av vägarna för att minimera sprickor, hål och spårbildningar
- Förstärka stödremsor så att de inte dras ut på vägen vilket minskar olycksrisken bland tvåhjuliga motorfordon och cyklister, viktigast i kurvor och korsningar
- Sopa bort grus snabbare samt kontrollera att det gjorts efter förseglingar, snabellagningar och tankbeläggningar
- Vidta åtgärder i korsningar för att förbättra synbarheten för oskyddade trafikanter
- Vidta åtgärder i kurvor där flest olyckor sker bland oskyddade trafikanter på landsväg, till exempel vägmarkering för rätt kurvteknik (9)
- Öppna kollektivkörfält för motorcyklar för ökad säkerhet och framkomlighet. Finns i Stockholm sedan 1981 och ökar i omfattning i hela världen (10)

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 8 december 2021

Trafikverket Region Stockholm har under 2019-2020 genomfört förbättringar på landets mest olycksdrabbade väg för MC-förare, LV 257 ”Slingerbulten”. Trafikverket har för avsikt att utveckla detta koncept genom att skapa en handledning och det fortsatta arbetet med förbättringar, främst för det regionala vägnätet. Även om handledningen saknas idag finns kunskapen om varför olyckor sker och hur de kan undvikas. Det finns också gott om erfarenheter nationellt och internationellt. Det finns därför inga hinder att påbörja ett trafiksäkerhetsarbete för motorcyklisterna i regionen.

SMC står till regionens förfogande i trafiksäkerhetsarbetet för motorcyklister och mopedister i regionen.

SMC står till regionens förfogande då det gäller att skapa en handledning som beskriver åtgärder för MC-säkerhet.

Moped klass I och II

Det finns en strategi för säker cykling i regionen men tyvärr nämns inte moped klass II som enligt lag ska färdas på samma sätt som cykel på väg och GCM-banor. I VGU definieras GCM som en förkortning för gång, cykel och mopedklass II. Men mopedisterna, som ofta är unga trafikanter, är exkluderade från planeringsunderlaget. Det handlar både om de som färdas på moped klass I och II.

SMC har tidigare uppmärksammat att mopedisterna stängs ute från GCM-vägar genom lokala föreskrifter på flera platser i landet. Då SMC påtalat detta är svaret att man enbart fokuserar på oskyddade trafikanter på cykel och fotgängare.

Mopedister på klass II-mopeder har stora likheter med cyklister och bör behandlas som trafikanter med likartade behov. Alla delar i underlaget som behandlar cykel bör också omfatta moped klass II.

Tvåhjulig moped klass I får inte framföras på GCM-väg utan ska köras på alla vägar utom motorväg och motortrafikled. Det gäller även mopedbilarna. För dessa fordonstyper finns ett stort behov av asfalterad vägren för att de inte ska vara bromsklossar på vägar där tillåten hastighet är upp till 100 km/h. För **tvåhjulig** moped klass I skulle säkerheten öka om de fick framföras på GCM-vägar istället alternativt hänvisas till ett alternativt vägnät. Vägverket lämnade i december 2006 in förslag till ändringar i trafikförordningen avseende möjligheten att införa lokala trafikföreskrifter som tillåter moped klass I på cykelbanor i vissa fall. Vägverket har funnit att trafiksäkerhetshöjande effekter kan uppnås genom att möjliggöra för lokala myndigheter att genom lokala trafikföreskrifter tillåta moped klass I att föras på cykelbana i vissa fall. De särskilda fall där liknande regleringar kan vara nödvändiga är framför allt utom tättbebyggt område, till exempel på vajerräckesvägar med alternerande ett och två körfält, där det finns en medlöpande gång- och cykelbana. På dessa platser förekommer redan en stor del av trafiken med moped klass I på cykelvägen trots att det inte är tillåtet (11).

SMC ber regionerna att ändra i all text som rör GCM-väg så att regionen nämner <u>alla</u> 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 också regionerna att vara uppmärksamma så att inte GCM-vägar ändras så att moped klass II stängs ute från dessa vägar, varken på det statliga eller kommunala vägnätet.

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.

Sveriges MotorCyklister
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
0243-669 70
www.svmc.se

Sveriges MotorCyklister

Borlänge den 8 december 2021

Ekonomiskt utrymme

Regionen beskriver att det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplat 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.

För Sveriges MotorCyklister

Jesper Christensen
Generalsekreterare
E-post: jesper.christensen@svmc.se
Telefon: 070-557 75 00

Maria Nordqvist
politisk sekreterare
E-post: maria.nordqvist@svmc.se
Telefon: 070-538 39 38

Källhänvisningar

1. Statistik MC- och mopedolyckor 2014-2019 (STRADA och polis), Trafikverket

2. Gemensam inriktning för säker trafik med cykel och moped 2018, Trafikverket

3. Mopedbilar och A-traktorer, dess användare och trafiksäkerhet, Koucky & Partners AB, En studie finansierad av Skyltfonden 2021

4. Regeringsuppdrag Utreda trafiksäkerhetshöjande åtgärder för motorcyklister, Trafikverket 2021

5. Trafikverkets hemsida

6. Säkrare gator och vägar för motorcyklister och mopedister – en självklarhet i Nollvisionen, SMC 2019

7. Definition av ett säkert räcke för motorcyklister, Fredriksson, Nordqvist, Wenäll 2015

8. Säkrare sidoområde från ett MC perspektiv, Thomson m fl VTI 2015

9. Sondermarkierungen Motorradverkehr, Winkelbauer et al, KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) 2021

10. SMC:s hemsida

11. Ökad säkerhet på motorcykel och moped, Gemensam strategi för åren 2010-2020, version 1.0, Trafikverket 2010

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Maria Nordqvist <Maria.Nordqvist@svmc.se>
Skickat: den 8 december 2021 11:30
Till: Törnell Jan RK; REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: synpunkter på förslag till Regional infrastrukturplan Halland
Bifogade filer: Regional transportplan RS21030_ SMC.pdf

Hej!
Jag ber om ursäkt för att svaret kommer in 1,5 vecka efter avslutad remissrunda. Hoppas ändå att ni tar med våra synpunkter bland de övriga. SMC står till regionens förfogande i frågor som rör MC- och mopedsäkerhet i regionen.

Med vänliga hälsningar/kind regards

Maria Nordqvist

Sveriges MotorCyklister,
Gamla Tunavägen 30, 784 60 Borlänge
Tel: 0243-669 79
Mobil: 070-538 39 38
E-post: maria.nordqvist@svmc.se
www.svmc.se

Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Region Halland
Box 517
301 80 Halmstad

Diarienummer RS210304
regionen@regionhalland.se

Remissvar till ”*Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033*”

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har tagit del av ”*Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033*” som Region Halland utsände den 29 september 2021.

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.

Infrastruktur och transporter förbinder geografiskt åtskilda områden och förbättrar ekonomiska förhållanden över hela världen – både mellan och inom länder. Vi vet från studier att ökad tillgänglighet hänger samman med högre produktivitet och därmed tillväxt. Avstånd, närhet och tid är viktiga komponenter för utvecklingen Sveriges regioner och den geografiska spelplan de formar. Ju kortare geografiskt avstånd, desto bättre förutsättningar för många och täta kontaktytor mellan företag och individer. Och med större lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) ökar sannolikheten för företag att hitta rätt kompetens, utbyta kunskap, forma konkurrenskraftiga affärsnätverk och förena innovativa kompetenser.

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.”

Det är i stor utsträckning samma län som har haft få investeringar i nationell plan som också fått flest beslut om sänkta hastigheter. Halland har många exempel på nedskyltningar. Detta träffar regionen mycket påtagligt. Eftersom underhållet släpar efter, tappar vägarna i prestanda och detta kombinaterat med nationellt mål om trafiksäkerhet gör att vägar får

sänkt hastighet. Man vill helt enkelt öka trafiksäkerheten genom att sänka tillgängligheten istället för att investera. Detta sker systematiskt och drabbar främst glest befolkade områden, och har därför stor betydelse för sysselsättning och de många viktiga företag som är lokaliserade i mindre orter.

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.

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.

Malmö den 23 november 2021
SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN

Per Tryding
Vice VD och Policychef

Ärendenummer
TRV 2021/113459
Motpartens ärendenummer
RS210304

Dokumentdatum
2021-11-24

Mottagare
Region Halland
regionen@regionhalland.se

Remissvar på förslag till Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033

Inledning

Trafikverket har till uppgift att utveckla ett effektivt och hållbart transportsystem utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt. I nära dialog med, bland andra, regioner och kommuner ska Trafikverket svara för en samlad, långsiktig infrastrukturplanering för samtliga trafikslag. Trafikverket har också ansvar för att bygga, driva och underhålla de statliga vägarna och järnvägarna. Därtill ska Trafikverket ansvara för att infrastrukturen utnyttjas effektivt och främjar säkra och miljöanpassade transporter.

Enligt regeringens direktiv 2021-06-23 (I2021/01904, I2021/01876 (delvis), I2021/00336) har Trafikverket fått i uppdrag att upprätta en nationell trafikslagsövergripande transportplan för perioden 2022-2033. Länsplaneupprättarna har enligt samma direktiv fått i uppdrag att upprätta trafikslagsövergripande länsplaner för perioden 2022-2033.

Förslagen till länsplaner ska lämnas till Regeringen den 30 april 2022 och förväntas att fastställas under våren/sommaren 2022.

De statliga medel för åtgärder som finns upptagna i länstransportplanerna administreras av Trafikverket och Trafikverkets ansvarar även för genomförandet av flertalet åtgärder i länsplanerna. Det finns beskrivet i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur vad medlen i länsplanerna kan användas till.

Trafikverket har fått möjlighet att lämna synpunkter på Region Hallands förslag till Länstransportplan för Halland län 2022-2033 med diarienummer RS21004. Trafikverket har i sitt remissvar fokuserat på planens genomförbarhet eftersom vi ansvarar för genomförandet av åtgärderna i planen.

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
405 33 Göteborg
Besöksadress: Vikingsgatan2-4

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Barbro Gabrielsson
Strategisk planering, PLväst
Direkt: 010-124 16 76
barbro.gabrielsson@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2021/113459
Motpartens ärendenummer
RS210304

Dokumentdatum
2021-11-24

Övergripande utgångspunkter för planeringen

Planförslaget förhåller sig till Infrastrukturpropositionen 2020/21:151, regeringens direktiv 2021-06-23, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar mm samt de transportpolitiska målen.

Planförslaget förhåller sig även till regionala mål vilka finns i Regional utvecklingsstrategi 2035 (RUS) med visionen *Halland – bästa livsplatsen*, Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021-2028, Regionalt trafikförsörjnings-program och Regional cykelplan. Region Halland har även upprättat en regional systemanalys för transportsystemet, augusti 2020, som ligger till grund för planförslaget.

Samordning av åtgärder och fördelning av medel över år

Åtgärderna 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.

Den regionala planen håller sig totalt inom tilldelad ram. Planen är framtung vilket framförallt beror på planerad byggstart år 2023 av väg 940 Rösan-Forsbäck.

Hantering av anläggningskostnadskalkyler för namngivna investeringar

För samtliga investeringsprojekt med en kostnad över 50 mkr upptagna i planförslaget finns anläggningskostnadskalkyler vilka är godkända av Trafikverket.

Samlade effektbedömningar

För de nya (icke byggstartade) namngivna investeringsobjekt i planförslaget finns samlade effektbedömningar (SEB). Dessa SEB går att finna på Trafikverkets hemsida under rubriken ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag”, vilket Regionen hänvisar till i sitt planförslag.

TMALL 0422 Brev 4.0

Trafikverket
405 33 Göteborg
Besöksadress: Vikingsgatan2-4

Texttelefon: 010-123 50 50
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Barbro Gabrielsson
Strategisk planering, PLväst
Direkt: 010-124 16 76
barbro.gabrielsson@trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2021/113459
Motpartens ärendenummer
RS210304

Dokumentdatum
2021-11-24

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

Medfinansiering

I planen redovisas avtal respektive avsiktsförklaringar för aktuella åtgärder samt för GC-vägarna.

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.

Statlig medfinansiering

Planförslaget redovisar vad som planeras för miljö- och trafiksäkerhets-åtgärder respektive kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät på ett tydligt sätt.

Bidrag till icke statliga flygplatser

I planen avsätts 30 miljoner kronor för driftbidrag till regional flygplats under perioden 2022 - 2033, ett bidrag om 2,5 miljoner kronor årligen till Halmstad City Airport.

Övriga synpunkter

Vi vill göra planupprättaren uppmärksam på några otydliga skrivningar i planen. Trafikverket föreslår att innan planupprättaren fattar beslut om den regionala transportinfrastrukturplanen ses texterna över på följande sidor.

- Sid 20, under rubriken Trafikverket. Tydliggör att investerings-ansvaret 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.

- Sid 26, andra stycket. *”För alla större investeringsåtgärder…”* kan förtydligas med t.ex. ”För investeringar från 50 mkr och uppåt…”.

TMALL 0422 Brev 4.0

Ärendenummer
TRV 2021/113459
Motpartens ärendenummer
RS210304

Dokumentdatum
2021-11-24

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

- Sid 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.

Trafikverket ser framemot ett fortsatt gott samarbete med Region Halland.

Med vänlig hälsning

Jörgen Einarsson
Regional direktör, Region Väst

jorgen.einarsson@trafikverket.se
Direkt: +46 10-123 15 03

TMALL 0422 Brev 4.0

§ 219 Dnr KS 2021/0459

Remissvar - Regional infrastrukturplan för Halland 2022–2033

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. översända yttrande daterat 22 oktober 2021 som svar på remiss över Regional infrastrukturplan 2022–2033,
2. paragrafen justeras omedelbart.

Beskrivning av ärendet

Region Halland har inbjudit Varbergs kommun att lämna synpunkter på förslag till *Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033* med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Halland är en del av ett starkt växande sydvästsverige och ligger i ett stråk som förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn, och två av tre svenska storstäder, Göteborg och Malmö. Pendlingsutbytet med de omkringliggande länen är stort. Halland kompletterar Göteborgs bostads- och arbetsmarknad och det finns starka funktionella samband i hela Sydvästsverige. Västkuststråket med Västkustbanan och väg E6 är det högst prioriterade stråket i Halland och investeringar i Västkuststråket behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige och därigenom bidra till den svenska tillväxten. Åtgärder på Västkustbanan och väg E6 ska i första hand finansieras från nationell plan men kan samfinansieras från regional plan.

Ramen för Hallands regionala infrastrukturplan är på 1370 miljoner kronor. Planförslaget har ett tydligt fokus på samhällsutveckling och nyttor och i den halländska tillväxtstrategin finns mål och strategiska val som planen ska bidra till. Behoven av åtgärder i transportsystemet återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet, som ligger till grund för planen. Planen utgår även ifrån regeringens direktiv och de sex prioriterade samhällsutmaningar som anges däri. Planen är uppbyggd utifrån sex prioriteringar, vilka utgår ifrån direktivet och systemanalysen.

Prioriteringarna är:

- Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik.
- En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling.
- Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande.
- Ett robust transportsystem för näringslivets transporter.

- Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer.
- Goda förbindelser med Stockholm.

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).

Beslutsunderlag

Arbetsutskottet 9 november 2021, § 436.
Beslutsförslag 26 oktober 2021.
Yttrande - Regional Infrastrukturplan Halland 2022–2033 daterat 22 oktober 2021.
Hamn- och gatunämnden 7 oktober 2021, delegationsbeslut.
Remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033, Region Halland, 28 september 2021.

Övervägande

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.

Varbergs kommun pekar på behovet av långsiktig planering i stråket Varberg-Göteborg och möjligheter att få medfinansiering till stationsområdet i Värö. På Viskadalsbanan välkomnas de åtgärder som genomförs, men det behövs ytterligare insatser.

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.

Det finns en oro att de tillsatta budgetmedel för hållplatsåtgärder inte räcker för att nå de mål som satts upp i trafikförsörjningsprogrammet. Kommunen kan även konstatera att det är tydligt att tillsatta medel för cykelåtgärder inte är i närheten av det behov identifierats.

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.

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

Protokollsutdrag: Region Halland

VARBERGS KOMMUN

Region Halland

Samhällsutvecklingskontoret
Max Wehlin, 0340-880 00

Yttrande - Regional Infrastrukturplan Halland 2022-2033

Varbergs kommun har fått förslag till Regional Infrastrukturplan 2022 - 2033 - Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling i Halland på remiss.

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.

Flera ÅVS:er har under de senaste åren genomförts och många genomförbara åtgärder är identifierade. Det finns en oro att tillsatta medel inte räcker för att nå de uppsatta målen. I planens står det att behoven är stora och att prioriteringar måste göras men det är otydligt vad som prioriterats bort.

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

Västkustbanan

Åtgärdsvalsstudier har genomförts av Trafikverket för stråket Varberg - Göteborg där E6, Västkustbanan och väg 158 ingått och svarar på hur det framtida transportbehovet skall 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 lösningar fram till 2040 års transportbehov. Det är nu av största vikt att Region Halland arbetar för att få nödvändiga åtgärder från nationell infrastrukturplan 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 kommunernas och regionens tillväxt.

Varbergs kommun vill även lyfta möjligheten 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 bidrar etableringen av en station i Värö till stor regional nytta för så väl Halland som Göteborgs arbetsmarknadsregion. Varbergs kommun är medvetna om att detta idag inte finns med i den regionala infrastrukturplanen, men vill lyfta upp objekten om genomförandet andra objekt i den regionala planen inte blir av. Kommunen är ser även möjligheter att söka medel för detta i det västsvenska paketet, men detta är en mer osäker finansieringsform.

Viskadalsbanan

För Viskadalsbanan har genom nationell plan resurser tillförts för omfattande åtgärder på banan med spårbyten och ny kontaktledning. I regional plan tillförs medel för åtgärder på stationsplattformar. Detta är välkommet och mycket behövligt för att klara framtida trafikering med nya tågset. I sammanhanget är det också värt att upprepa att Varbergs kommun önskar en fortsatt dialog om plattformsåtgärder vid station Tofta och hur lösningar för stationen utvecklas i framtiden.

Det finns emellertid ytterligare behov av åtgärder på banan för att få upp standarden och öka möjligheterna till snabbare förbindelser mellan Varberg och Borås. Detta omfattar åtgärder för att minska antalet plankorsningar, utbyggnad av mötesspår samt införande av fjärrblockering. För att lösa detta och få en tillfredställande standard på banan krävs fortsatt samverkan mellan staten, Region Halland, Västra Götalandsregionen/Sjuhärads kommunalförbund (Boråsregionen) samt kommunerna längs Viskadalsbanan. Varbergs kommunen bidrar gärna med en aktivroll i ett sådant arbete.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Det är positivt att medel är avsatta till åtgärder på väg 153. Detta fanns ju också med i den nu gällande regionala infrastrukturplanen. ÅVS för 153/154 har identifierat en rad 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. Det är även av största vikt att de trimningsåtgärder som planeras för väg 153 inte påverkas av eventuella kostnadshöjningar för åtgärder för stigningsfält på sträckan. Varbergs kommun ser det därför som positivt att trimningsåtgärder och stigningsfält ligger som två olika objekt. Varbergs kommun ser gärna att det så snart som möjligt påbörjas förprojektering av trimningsåtgärderna på väg 153 för att snabbare kunna genomföra dem.

Åtgärder för ökad säkerhet på väg 153 blir ännu viktigare i ljuset av den utökade verksamheterna vid bergtäkterna i Obbhult och Olofstorp. Den utökade verksamheten kommer att leda till fler tunga transporter som påverkar säkerheten i orterna längs väg 153.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

I Regionalt trafikförsörjningsprogram är mål uppsatta att "Kollektivtrafikstråken i stadsbusstrafiken ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025" och att "Hållplatser/Bytespunkter med mer än 20 påstigande per dygn ska vara tillgänglighetsanpassade år 2025. Det finns en oro att de tillsatta budgetmedel inte räcker för att nå de mål som satts upp i trafikförsörjningsprogrammet.

Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

I arbetet med den regionala cykelplanen var det tydligt att tillsatta medel för cykelåtgärder inte är i närheten av det behov kommunerna identifierat. Listorna på framtida objekt är långa och ett fullt utbyggt cykelvägnät kommer dröja med dagens utbyggnadstakt. För på ett säkert sätt utnyttja de lågtrafikerade statliga och enskilda vägarna kan mindre åtgärder behövas för att binda ihop nätet. Medel behöver därför tydligt avsättas till mindre åtgärder så som gång- och cykelpassager och kortare sakande kopplingar.

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Budgetposten "Smärreåtgärder på regionalt vägnät" är mycket viktig och mindre åtgärder på det regionala vägnätet kan ge stor effekt på trafiksäkerheten och den upplevda tryggheten för de boende längs med de statliga vägarna i kommunerna. Det hade varit av stort intresse om dessa åtgärder listades och att prioriteringen gjordes synlig eftersom många kommuninvånare kontaktar kommunen i frågan.

Miljökonsekvensbedömning och klimatanpassning

Varbergs kommun kan konstatera att miljökonsekvensanalysen som tidigare gör en bedömning av förändringarna jämfört med tidigare plan och inte hela planen som helhet. Detta menar kommunen är olyckligt. Det 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. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att vägprojekten genererar negativa effekter vid byggandet och som kommer att förstärkas i ett 2050-perspektiv. Utbyggnaden av järnväg ger negativa effekter vid byggandet medan de överlag ger långsiktigt positiva effekter. Dessa slutsatser borde gett tydligare avtryck i planen framförallt för att i högre grad kunna efterleva de nationella målsättningarna men också för att i det lokala perspektivet kunna åtgärda de stora framtida bristerna i trafiksystemet i norra Halland som bedöms uppstå efter 2040. Som det är nu föreslås i planen en ökning av vägsatsningar och en minskning av järnvägssatsningar.

Varbergs kommun anser att klimatförändringarnas påverkan på transportsystemet ska belysas i Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. I IPCCs senaste rapport framgår det att klimatförändringarna redan påverkar samhället, några exempel för det i närtid är värmeböljan sommaren 2018, skyfallet i Gävleborg och Dalarna i augusti 2021 och översvämningarna i Europa i juli 2021. Även Varbergs kommun har haft problem med översvämningar, framförallt i Viskadalen. I framtiden förväntas dessa extremsituationer inträffa med tätare intervall och det förväntas påverka transportsystemet.

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 etc. Här finns behov av åtgärder, dels ökad kunskap men även konkreta klimatanpassningsåtgärder för att minska risken för störningar vid extremväder, i den Regionala infrastrukturplanen för Halland 2022-2033. Om klimatförändringarna och dess effekter på Halland saknas i planen finns risk att arbetet med klimatanpassning av transportsystemet försenas, med störningar som följd.

Kommunstyrelsen

Ann-Charlotte Stenkil (M)
Kommunstyrelsens ordförande

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Sara Bengtsson <sara.bengtsson1@varberg.se>
Skickat: den 1 december 2021 08:35
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304, KS 20211130, § 219 - Remissvar - Regional infrastrukturplan för Halland 2022-2033
Bifogade filer: KS 20211130, § 219 - Remissvar - Regional infrastrukturplan för Halland 2022-2033.pdf; Undertecknat Yttrande - Regional Infrastrukturplan Halland 2022 - 2033.pdf

Hej!

Översänder beslut som tagits av kommunstyrelsen 30 november 2021.

Vänliga hälsningar

Sara Bengtsson
Kansliadministratör
Kommunkansliet

Telefon: 0340-881 04
E-post: sara.bengtsson1@varberg.se

Varbergs kommun
Kommunstyrelsens förvaltning
432 80 Varberg

Varberg direkt: 0340-880 00
Webbplats: varberg.se

Så här behandlar Varbergs kommun personuppgifter: varberg.se/GDPR

§ 239

Yttrande över remiss om Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033

Diarienummer RUN 2021-00336

Beslut

1. Regionutvecklingsnämnden godkänner yttrande över remiss om regional infrastrukturplan Halland 2022–2033.

Sammanfattning av ärendet

Region Halland har skickat regional infrastrukturplan för perioden 2022–2033 på remiss.

Västra Götalandsregionen svarar, genom regionutvecklingsnämnden, i egenskap av rollen som länsplaneupprättare. Västra Götalandsregionens yttrande fokuserar på de gränsöverskridande transporter som sker mellan våra respektive län. Regionernas samverkan inom det Västsvenska paketet är ett tydligt exempel på hur transportinfrastrukturen är sammankopplad.

Västra Götalandsregionen ser att Regions Hallands strategiska inriktning går i linje med Västra Götalands ambitioner. Prioriteringarna i Hallands infrastrukturplan stärker den västsvenska transportinfrastrukturen och bidrar till Västsveriges hållbara utveckling.

Beslutsunderlag

- Tjänsteutlåtande daterat 2021-10-26

Skickas till

- Region Halland: regionen@regionhalland.se, ange diarienummer RS210304

Yttrande
Datum 2021-10-26
Diarienummer RUN 2021-00336

Yttrande över remiss om regional infrastrukturplan Halland 2022–2033

Västra Götalandsregionen (VGR) lämnar här sitt remissyttrande över regional infrastrukturplan för Region Halland 2022–2033. VGR svarar utifrån behovet av en funktionell gränsöverskridande transportinfrastruktur.

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. 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.

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 positiv att Region Halland samfinansierar Järnvägsåtgärder i Nationell plan på

Postadress: Regionens hus 455 44 Göteborg
Besöksadress: Bergslagsgatan 2 411 04 Göteborg
Telefon: 010-441 00 00
Webbplats: www.vgregion.se
E-post: regionutveckling@vgregion.se

Västkustbanan och Viskadalsbanan. Det finns tydliga satsningar på kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet vilket är också i linje med prioriteringar i Västra Götaland.

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

Regionutvecklingsnämnden

Västra Götalandsregionen

Kristina Jonäng	Helena L Nilsson
Ordförande	Regionutvecklingsdirektör

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Jonatan Engström <jonatan.engstrom@vgregion.se>
Skickat: den 26 november 2021 14:19
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304 - Västra Götalandsregionens yttrande över remiss om Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033
Bifogade filer: Protokollsutdrag från regionutvecklingsnämndens sammanträde den 18 november 2021 - Yttrande över remiss om Regional infrastrukturplan Halland 2....pdf; Yttrande över remiss om regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.pdf

Hej,

Översänder, efter beslut i regionutvecklingsnämnden, Västra Götalandsregionens yttrande över Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033.

Vänliga hälsningar,

Jonatan Engström
Nämndsamordnare regionutvecklingsnämnden
Koncernavdelning Ärendesamordning & kansli
Koncernkontoret
Västra Götalandsregionen
Telefon: 073-032 14 36
Epost: jonatan.engstrom@vgregion.se

Dr: RS210304

Västsvenska Handelskammarens yttrande angående Regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033

Västsvenska handelskammaren tackar för möjligheten att lämna synpunkter på planförslaget och vill anföra följande.

Övergripande

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.

Planförslagets fördelning

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.

Framtiden bortom planförslaget

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. Står hoppet till den nationella planen, till Västra Götalandsregionens regionala plan eller till nästa regionala plan för Halland? Större tydlighet hade även varit önskvärd rörande kollektivtrafikmyndigheternas intentioner att minska effekterna av länsgränsen mellan Halland och Västra Götalandsregionen. Hur går det med intentionen, märks den för resenärerna?

Västsvenska handelskammaren genom

Markus Ottemark
Ansvarig infrastrukturfrågor

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Markus Ottemark <Markus.Ottemark@vastsvenskahandelskammaren.se>
Skickat: den 26 november 2021 13:43
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: RS210304 - remissyttrande från Västsvenska Handelskammaren
Bifogade filer: Yttrande från Västsvenska Handelskammaren om regional plan Halland.pdf

Hej,
Översänder här Västsvenska Handelskammarens yttrande på förslaget till ny regional infrastrukturplan.

Hälsningar

MARKUS OTTEMARK
Ansvarig infrastruktur
Västsvenska Handelskammaren
Mob 0761-197707
markus.ottemark@västsvenskahandelskammaren.se
www.västsvenskahandelskammaren.se

VÄSTSVENSKA HANDELSKAMMAREN

This email message and any attachments may contain confidential information and may be privileged. If you are not the intended recipient or otherwise not authorized to receive this message, you are prohibited to use, copy, disclose or take any action based on this email or any information contained herein. If you are not the intended recipient, please advise the sender immediately by replying to this email and permanently deleting this message and any attachments from your system. Email communication is not always secure so we encourage you not to include sensitive data in your emails to us. Please also read our privacy policy.

KS § 181 KLK.2021.307 011

Regional infrastrukturplan för Halland 2022-2033

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att ställa sig bakom stadsarkitektens förslag till yttrande och översända detsamma till Region Halland.

Sammanfattning
Ordföranden ställer frågan om kommunstyrelsen kan besluta enligt arbetsutskottets förslag och finner att så sker.

Bakgrund
Region Halland har remitterat sitt förslag gällande regional infrastrukturplan för Halland 2022-2033. Stadsarkitekten har tagit fram ett förslag till yttrande över förslaget.

Beslutsunderlag
Tjänsteskrivelse
Stadsarkitektens yttrande
Remissversion regional infrastrukturplan Halland 210928
MKB remiss reg infrastrukturplan Halland.pdf

Expedieras till:
Stadsarkitekt Maria Månsson Brink
Region Halland

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Maria Månsson Brink
plan@orkelljunga.se

Yttrande över Region Hallands remiss av "Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033 – Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling"

Region Halland har remitterat en remissversion av Regional infrastrukturplan Halland 2022–2033. Remissversionen består av mål, visioner, förutsättningar och prioriteringar, samt av en miljökonsekvensbeskrivning.

Örkelljunga kommun tackar för den inbjudna möjligheten att komma med synpunkter på infrastrukturplanen. 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 sammanlänkningar.

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.

Örkelljunga kommun ser med spänning fram emot Region Hallands fortsatta infrastrukturarbete och är glad för inbjudan till dialog och samarbete.

Maria Månsson Brink
Stadsarkitekt

Daniels Per-Erik RK STAB

Från: Jesper Bokefors <Jesper.Bokefors@orkelljunga.se>
Skickat: den 10 november 2021 16:42
Till: REGION HALLAND officiell e-post
Ämne: Expediering av kommunstyrelsens beslut, ert diarienummer RS210304
Bifogade filer: Kommunstyrelsens beslut 2021-11-03 § 181.docx; Stadsarkitektens yttrande.pdf

Hej,

Kommunstyrelsen översänder härmed sitt remissvar, se bilagor.

Med vänlig hälsning

Jesper Bokefors
Kommunjurist
Kommunledningsförvaltningen

Telefon: 0435 552 19
jesper.bokefors@orkelljunga.se

ÖRKELLJUNGA KOMMUN

Örkelljunga
- en del av Familjen Helsingborg
familjenhelsingborg.se