

Utkast preliminär plan med ändringskommentarer 22-03-17

Regional infrastrukturplan Halland 2022 - 2033

Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling

Ej slutgiltig layout



Innehållsförteckning

Förord	3
Inledning	4
Halland – mitt i ett växande Sydvästsverige	6
Halland växer tillsammans med sin omvärld	6
Halland - en del i en större växande geografi	7
Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling	8
Mål och vision - Halland bästa livsplatsen	9
Regionala mål för infrastrukturen	9
Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025	10
Regional cykelplan 2020 - 2029	11
Nationella mål för transportsystemet	11
Agenda 2030	12
En hållbar tillväxt i Halland	14
Tillsammans utvecklar vi Halland	16
Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling	16
Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet	17
En samplaneringsmodell för en planering i takt	18
Organisation och samverkan	19
Förutsättningar och ramverk	22
Planprocess och uppdrag	22
Nationell och regional plan	24
Planeringssystemet	26
Finansieringsprinciper och åtaganden	28
Prioriteringar i planen	30
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik	31
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling	36
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande	38
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter	40
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer	42
Goda förbindelser med Stockholm	45
Process för framtagande av planen	46
Uppföljning och justeringar av antagen plan	46
Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning	47

Bilagor;

1. Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 – 2033
2. Förordning länsplaner

Not. Miljökonsekvensbeskrivningen är ett separat dokument.

Förord

 Text kommer

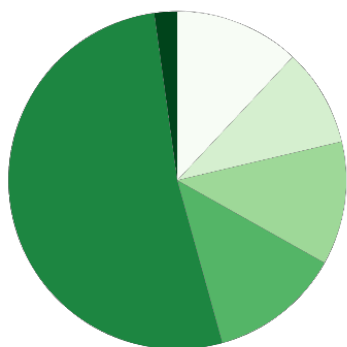
Inledning

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet som en växande befolkning innebär. Med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Infrastrukturen skapar förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Västkustbanan och det övriga transportsystemet i länet bidrar stort till Hallands positiva utveckling.

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, då merparten av medlen i planen redan är in-tecknade 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. 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

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 återfinns i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Planen utgår även ifrån regeringens mål och direktiv och är uppbyggd utifrån sex prioriteringar.

Planmedel fördelat på prioriteringar



- 12% Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik
- 9% En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling
- 12% Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande
- 13% Ett robust transportsystem för näringslivets transporter
- 52% Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer
- 2% Goda förbindelser med Stockholm

Prioriteringar	Summa (mkr)
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik	164
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling	128
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande	162
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter	172
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer	714
Goda förbindelser med Stockholm	30
Totalt	1 370



Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. Samfinansiering av ombyggnad av Halmstad C inklusive en ny uppställningsbangård, samfinansiering av ett mötesspår på Markarydsbanan och mindre järnvägsåtgärder ingår i denna prioritering.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling

Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter, parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter och framkomlighetsåtgärder ingår i denna prioritering.

Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behövs bättre förutsättningar att cykla i Halland. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå och samhället blir mer inkluderande. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidrar även till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängsel. Utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser utifrån utpekade fokusområden och åtgärder i regional cykelplan, ingår i denna prioritering.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Näringslivet ställer allt högre krav på robustheten i transportsystemet. Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet för densamma. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med god tillväxt har också en positiv verkan för sysselsättningen. Åtgärder för att främja näringslivets transporter på väg 153 och 154 ingår i denna prioritering.

Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Hög attraktivitet är ett av de tre målen i Hallands strategi för hållbar tillväxt. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, framkomlighetsåtgärder, tätortsåtgärder samt utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle ingår i denna prioritering.

Goda förbindelser med Stockholm

Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningar för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet. Ett driftbidrag till den regionala flygplatsen i Halmstad ingår i denna prioritering.

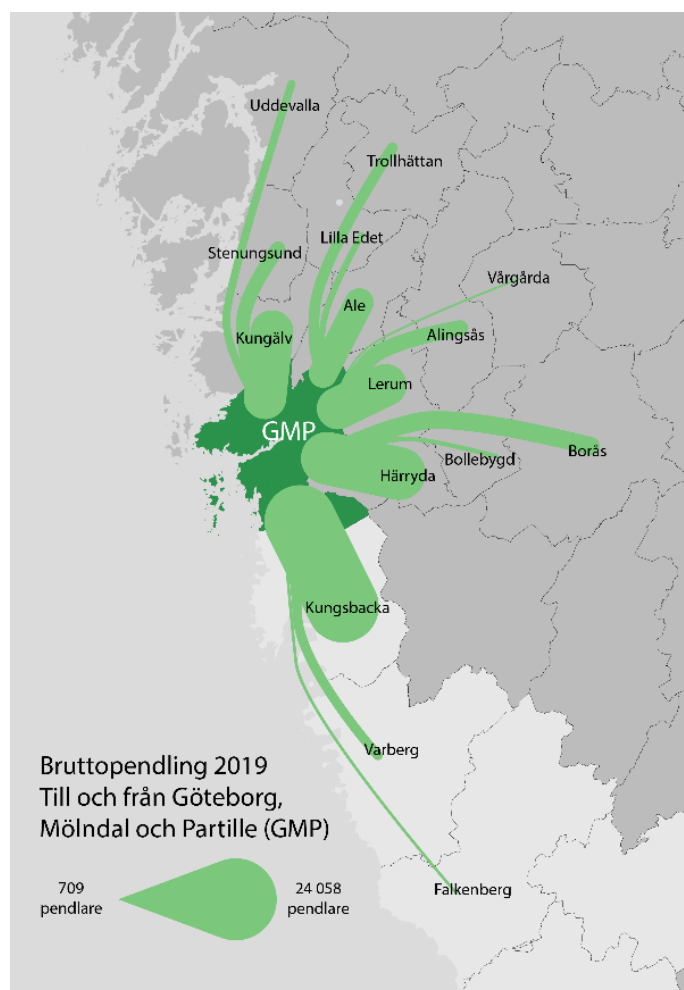
Halland – mitt i ett växande Sydvästsverige

Halland växer tillsammans med sin omvärld

I Halland finns en tydligt flerkärnig struktur bestående av en blandning av städer, orter och landsbygd. Blandningen av funktioner skapar förutsättningar för attraktiva boendemiljöer, miljöer för näringslivet att verka, växa och utvecklas i samt sammankopplingar och synergieffekter dem emellan. Hela Halland växer och förväntas fortsätta växa framöver. Befolkning och sysselsättning ökar vilket i sin tur också leder till större flöden av både pendling och näringslivets transporter.

I Hallands sex kommuner bor cirka 336 000 invånare. Av dem bor nästan 75 procent längs kusten, väster om E6:an och Väst kustbanan och det är även här vi ser den största ökningen av såväl befolkning som arbetstillfällen. Samtidigt finns det en positiv befolkningstillväxt i det halländska inlandet. För att fortsätta utveckla Halland behövs en integrerad samhällsutveckling och infrastrukturinvesteringar som baseras på behov och genererar samhällsnytta.

Halland kännetecknas av korta avstånd då länet är en del av flera arbetsmarknader. De korta avstånden är också ett resultat av en ortstruktur med flera förhållandevis jämbördiga kommunhuvudorter som gör att det finns flera tydliga målpunkter i länet. De korta avstånden skapar goda förutsättningar för hela Halland att utvecklas. 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.



Pendlingsutbytet med västra Skåne är inte lika utvecklat som utbytet mellan Göteborgsområdet och Halland, men här finns en stor potential. Genom öppningen av tunneln genom Hallandsåsen och det planerade dubbelspåret mellan Ängelholm och Maria utökas kapaciteten och restiderna sänks. Utbytet mellan Halland och Helsingborg samt vidare mot Malmö och övriga Öresundsregionen kan stärkas och utökas. Det tredje största pendlingsutbytet är med Stockholms län. Förbindelserna med Stockholm är viktiga för hallänningen men även för de många huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i huvudstaden.

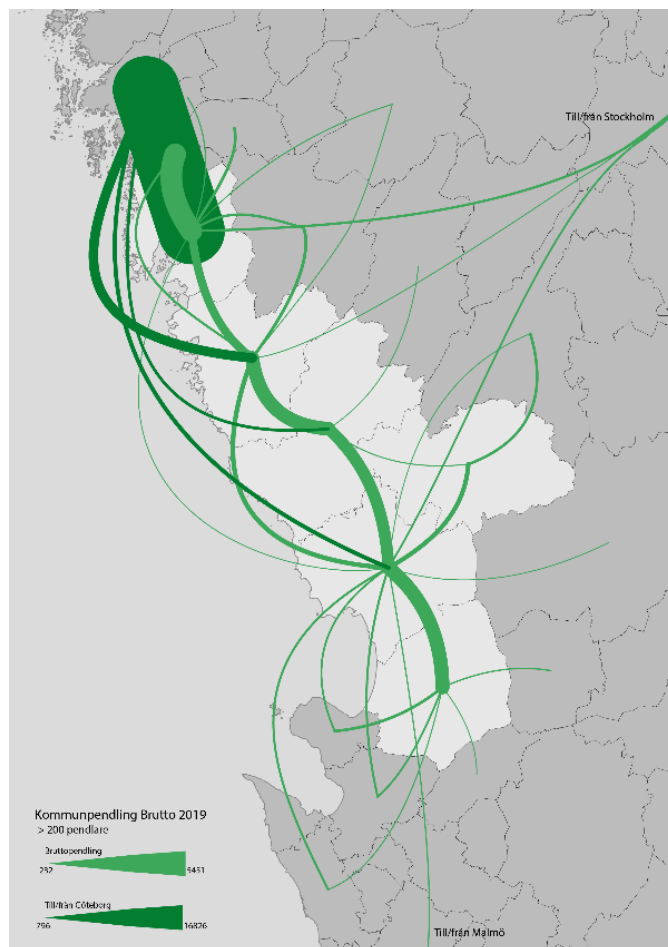
Halland är en integrerad del i Sydvästsverige där den halländska utvecklingen, som under lång tid varit god, är beroende av en rörlig och flexibel arbetsmarknad som främjas genom samverkan mellan aktörer på alla nivåer. Genom att utveckla infrastrukturen i Halland utvecklar vi samtidigt viktig nationell och internationell infrastruktur som främjar kunskapsutbyte, näringslivsutveckling och förstörade arbetsmarknader. Halland befinner sig i samma kontext och geografi som sina grannregioner vilket innebär att investeringar utanför länsgränsen är en förutsättning för samhällsutveckling inom länet.

Digitalisering kommer att påverka och förändra transporterna och kraven på transportsystemet. Nya behov i infrastrukturen kommer att uppkomma och utvecklingen behöver fortsatt följas. Samtidigt brottas transportsektorn med att minska sina utsläpp av i första hand växthusgaser, vilka idag uppgår till cirka en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. I Halland står transportsektorn för hela 67 procent av koldioxidutsläppen i länet (2019:22 Energi- och klimatstrategi för Hallands län, Länsstyrelsen Halland). Därför behöver infrastrukturen, som en del i den gröna omställningen, utvecklas och rustas för framtiden.

Halland - en del i en större växande geografi

För att skapa förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling på kommunal, regional och nationell nivå behöver vi planera strategiskt för hållbar tillväxt i både Halland och Sydvästsverige. Västkuststråket i allmänhet, och Västkustbanan i synnerhet, knyter ihop två av tre nationella tillväxtmotorer, Malmö och Göteborg. De utgör också viktiga förbindelser till den danska huvudstaden och för hela stråket mellan Hamburg och Oslo. Den planerade Fehmarn-Bält-förbindelsen, tillsammans med de fasta förbindelserna över Öresund, kommer att stärka stråkets betydelse ytterligare, med ökad kapacitet och kortare restid till Hamburg och vidare ut i Europa.

Det transeuropeiska transportnätverket TEN-T pekar ut det för Europa allra viktigaste nätet för person- och godstransporter. TEN-T innebär att länderna måste



koordinera sig för att skapa fungerande transporter genom Europa. Brister i infrastrukturen i transportnätverket ska åtgärdas och kapaciteten öka. Till nätverket hör Västkustbanan, E6, en sjömotorväg i Kattegatt samt hamnarna i Halmstad och Varberg. Den fortsatta utvecklingen av TEN-T-nätet är viktigt såväl för Halland och Sydvästsverige som för Europa.

Sverige har tillväxten varit stor längs kusten från Göteborg ned till Malmö. Stråket bidrar till tillväxten i Sverige och Norden och goda kommunikationer spelar en stor roll i detta. Fehrman-Bältförbindelsen, nya förbindelser över Öresund, en färdigställd Västlänk och tunneln genom Hallandsåsen når sin fulla potential först när flaskhalsar utmed hela Västkustbanan byggs bort. Därför är investeringar i infrastrukturen i Halland och Sydvästsverige av stor nytta i både en nationell och internationell kontext. Om restiden kortas och tillgängligheten ökar kan hela Sydvästsverige bli en funktionell region.

Transportsystemet är starkt bidragande till regional utveckling

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. Infrastrukturens betydelse är identifierad i den halländska strategin för hållbar tillväxt och beskrivs ingående såväl i trafikförsörjningsprogrammet som i den regionala systemanalysen för transportsystemet. Västkuststråket med Västkustbanan och E6:an är det högst prioriterade stråket i Halland med en internationell, nationell och regional funktion.

Ett Halland i tillväxt innebär att fler ska förflytta sig och understryker behovet av ett transportsystem som kan tillgodose de ökade resbehoven på ett hållbart sätt. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt.

För att Halland ska kännetecknas av attraktiva boendemiljöer behöver de regionala- och lokala bostadsmarknaderna möta både behov och efterfrågan. En förutsättning för detta är miljövänliga och energieffektiva transportsätt för att nå skolor, arbetsplatser, aktiviteter, friluftsliv och andra viktiga målpunkter. Det är utifrån dessa aspekter som den regionala och nationella infrastrukturplanen är förutsättningsskapande för bostadsbyggande i Halland och Sydvästsverige. I denna utveckling bidrar utvecklingen av infrastrukturen till ett bostadsbyggande i allmänhet och ett bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen i synnerhet.

Näringslivet är beroende av god framkomlighet i hela transportsystemet och det bor och arbetar människor i hela Halland. Det ställer krav på ett transportsystem som fungerar i hela länet och som även i framtiden är robust och tillförlitligt. Systemet behöver också underhållas så att det inte försämras.

Infrastrukturen skapar alltså förutsättningar för näringslivets utveckling, ett ökat bostadsbyggande och bidrar till kunskapsutbyte och matchning av kompetens. De nationella och regionala infrastrukturbehoven är mycket stora i ett växande län och en väl avvägd prioritering är nödvändig. Planmedlen räcker inte till för att täcka de stora åtgärdsbehov som finns.



Mål och vision - Halland bästa livsplatsen

Regionala mål för infrastrukturen

Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, ställer krav på att infrastrukturen hanterar det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Med en väl fungerande infrastruktur skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. Västkostbanan, liksom övriga transportsystemet, har bidragit stort till Hallands positiva utveckling. Den regionala infrastrukturplanen ska utgå ifrån de tre hållbarhetsdimensionerna och i det arbetet är infrastrukturen ett medel för att minska resornas miljöpåverkan, skapa tillgänglighet och utveckla hela Halland.

Det övergripande styrdokumentet i Halland är Regional utvecklingsstrategi 2035 (RUS) med visionen Halland - bästa livsplatsen. Hallands strategi för hållbar tillväxt 2021 - 2028, bygger på RUS och har målet:

- Hållbar tillväxt som uppnås genom hållbarhetsdriven konkurrenskraft, attraktivitet och inkludering med fokus på grön omställning.

I strategin för hållbar tillväxt finns strategiska områden och prioriteringar. Det område som har en tydlig koppling till infrastrukturen och transportsystemets utveckling är Attraktiva och hållbara livsmiljöer med målet En hållbar och attraktiv region mitt i ett växande Sydvästsverige. Prioriteringarna inom området är;

- Fortsätta utveckla Halland som funktionell och tillgänglig region
- Ett samhällsbygge som möjliggör attraktiva livsmiljöer
- Öka takten mot minsta möjliga klimatpåverkan
- Stärka utvecklingen mot en grön omställning
- Vidareutveckla former för samplanering i samhällsplaneringen

Regionalt trafikförsörjningsprogram 2021 - 2025

Region Hallands ambition som kollektivtrafikmyndighet i Halland är att skapa en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling. På lång sikt är målet att resandet ska öka och vara attraktivt. Trafikförsörjningsprogrammet har målet att kollektivtrafikens marknadsandel av det totala resandet ska vara minst 30 % år 2030.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av trafikutvecklingen i länet. Att hållplatser, bytespunkter och stationer har bra väderskydd, väntytor, belysning och är väl underhållna är avgörande för att kollektivtrafiken ska uppfattas som attraktiv och vara ett alternativ till bilen. Det är också viktigt att framkomligheten för kollektivtrafiken är god vilket ökar konkurrenskraften och benägenheten att välja kollektivtrafik.

Utveckling av tågtrafiken är nära knuten till utveckling av infrastrukturen och i trafikförsörjningsprogrammet redovisas vilka investeringar som krävs för att uppnå önskad trafikering på kort sikt till 2026 och på lång sikt till 2030 - 2050.



Trafikförsörjningsprogrammet pekar ut vikten att ha med ”hela resan-perspektivet” i planeringen och att underlätta för resenärer att ta sig till hållplatserna oavsett om det sker med bil, cykel eller gång. Prioritering av investeringar i hållplatsobjekt sker i samråd mellan Hallandstrafiken, kommunerna och Trafikverket. I Hallandstrafikens hållplatshandbok beskrivs principerna för arbetet med busstrafikens hållplatser samt krav på utformning av hållplatserna i länet. Infrastrukturåtgärder ska prioriteras utifrån tre kriterier; antal påstigande resenärer, att hållplatserna ingår i de huvudlinjer som trafikerar i utpekade kollektivtrafikstråk och trafiksäkerhet.

Det finns ett antal mål i trafikförsörjningsprogrammet som har bäring på infrastrukturplanen; Kollektivtrafiken ska drivas med fossilfria bränslen för att uppnå koldioxidneutralitet. Beläggningen i fordonen i den linjelagda kollektivtrafiken ska vara god för ett bättre resurs- och energitnyttjande. För en mer resurs- och energieffektiv busstrafik bör framkomlighetsåtgärder prioriteras i form av exempelvis bussgator, bussfiler och signalprioritering.

En viktig aspekt är att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Tillgängliga hållplatser, bytespunkter och stationer skapar möjligheter för personer med funktionsnedsättning att kunna resa med kollektivtrafiken. Samtliga fordon i kollektivtrafiken ska vara tillgängliga och hela resan ska uppfattas som trygg och säker. I trafikförsörjningsprogrammet finns tydliga mål för arbetet med tillgänglighetsanpassning av hållplatser, både i stadsbusstrafiken och längs de regionala vägstråken.

Regional cykelplan 2020 - 2029

I Halland ska man vilja och kunna cykla och Region Halland har därför tillsammans med Trafikverket och kommunerna i Halland formulerat målet som den regionala cykelplanen i Halland ska uppnå; Ökad andel cykelresor i Halland till år 2029.

För att cykel som färdmedel ska nå sin fulla potential och för att nå det regionala cykelmålet, krävs det utbyggd infrastruktur anpassad för cykeln och även ett strategiskt arbete med cykelfrågor. Cykeln är, tillsammans med kollektivtrafiken, en betydande del i arbetet med ett hållbart transportsystem.

Den regionala cykelplanen består av två delar, en strategisk del och en del för infrastrukturplanering. I den strategiska delen pekas det ut mål och fokusområden samt insatser knutna till dessa som redogör för hur Region Halland, tillsammans med de halländska kommunerna, Trafikverket och andra aktörer kan arbeta med cykelfrågor på regional nivå. I cykelplanens del för infrastrukturplanering beskrivs de åtgärder som prioriteras på det regionala vägnätet under planperioden. Åtgärderna beskrivs och motiveras utifrån ett helhetsperspektiv där den gemensamma utgångspunkten är att cykelsträckan ska generera bra förutsättningar för samhällsutveckling. Åtgärderna som prioriteras medfinansieras med kommunala medel med 50 procent, om inget annat är överenskommet.

För att nå det övergripande målet i Halland med ökad andel cykelresor har fem fokusområden med tillhörande insatser tagits fram. Dessa är:

- Cykel som ett hållbart transportmedel
- Öka säkerheten för cyklister
- Ökad tillgänglighet till prioriterade målpunkter
- Samverkan kring kommunal, regional och nationell cykelplanering
- Samverkan kring turism- och rekreationscykling

Nationella mål för transportsystemet

Det transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånare och näringslivet i hela landet. Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet.

Funktionsmålet för tillgänglighet slår fast att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt att bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gående och cyklande ska förbättras.

Hänsynsmålet för säkerhet, miljö och hälsa innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att det de nationella miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa. I september 2016 fattade regeringen beslut om en nystart för Nollvisionen och 2020 antogs ett nytt transportpolitiskt etappmål för trafiksäkerheten. Målet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafik, sjöfart respektive luftfart ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Miljöpolitikens inriktningsmål, det så kallade generationsmålet, är att lämna över ett samhälle till nästa generation, där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Generationsmålet beskriver inriktningen på den samhällsomställning som behöver ske inom en generation för att vi ska nå miljökvalitetsmålen. Detta till skillnad från miljökvalitetsmålen, som beskriver de miljötillstånd som krävs för en hållbar utveckling. Utöver generationsmålet finns de 16 nationella miljökvalitetsmålen med preciseringar samt etappmål.

Agenda 2030

Agenda 2030 är en agenda för förändring mot ett hållbart samhälle där infrastrukturen har en viktig roll. De 17 globala målen berör alla de tre hållbarhetsdimensionerna: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Målen är integrerade och odelbara, framgång krävs inom alla områden för att målen ska kunna uppnås. Hållbara transporter utgör inte ett eget mål i agendan dock är det ett integrerat perspektiv i flera av de globala målen, såväl direkt som indirekt. Transportsystemet är essentiellt för att uppnå de flesta, om inte alla av de globala målen. De mål eller delmål som den regionala infrastrukturplanen särskilt bidrar till att uppfylla är:

Mål 3: Hälsa och välbefinnande med tillhörande delmål 3.4: Minska antalet dödsfall till följd av icke smittsamma sjukdomar och främja mental hälsa. 3.6 Minska antalet dödsfall och skador i trafiken och 3.9 Minska antalet sjukdoms- och dödsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar



God hälsa är en grundläggande förutsättning för människors möjlighet att nå sin fulla potential och att bidra till samhällets utveckling. Transportsystemet har en viktig funktion i att uppnå mål 3. Kollektivtrafikresenärer går eller cyklar mer än bilresenärer vilket leder till mer fysisk aktivitet för kollektivtrafikresenärer än bilresenärer vilket kan ge positiva folkhälsoeffekter. Flera studier visar på en ökning av gång och cykel i samband med kollektivtrafikresandet jämfört med bilresandet. När fler väljer kollektivtrafiken innebär det färre bilar på vägarna vilket minskar risken för

trafikolyckor och minskade klimatutsläpp. Ett välutvecklat och säkert transportsystem bidrar till att minska antalet dödsfall och skador i trafiken. Om infrastrukturen möjliggör för effektiva, kapacitetsstarka och hållbara godstransporter minskar föroreningar och människors hälsa förbättras.

Mål 7: Hållbar energi för alla med tillhörande delmål 7.3 Fördubbla ökningen av energieffektivitet

En stor andel våra utsläpp av växthusgaser kommer från sättet vi utvinner, omvandlar och använder fossil energi, men förnybara energilösningar blir billigare, mer tillförlitliga och effektivare varje dag. Satsningar på ett transportsystem som är energieffektivt, kapacitetsstarkt och hållbart bidrar till att uppnå målet.



Mål 9: Hållbar industri, innovationer och infrastruktur med tillhörande delmål 9.1 Skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer

En fungerande och stabil infrastruktur är grunden för alla framgångsrika samhällen. För att möta framtida utmaningar som vi människor och vår planet står inför måste våra industrier och infrastrukturer göras mer inkluderande och hållbara. Det handlar om att bygga ut tillförlitlig, hållbar och motståndskraftig infrastruktur av hög kvalitet, inklusive regional och gränsöverskridande infrastruktur. Detta för att stödja ekonomisk utveckling och människors välbefinnande med fokus på ekonomiskt överkomlig och rättvis tillgång för alla.



Mål 10: Minskad ojämlikhet.

Ett jämlikt samhälle bygger på principen om allas lika rättigheter och möjligheter oberoende av till exempel kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, ålder och annan ställning. Ett hållbart transportsystem minskar ojämlikheter gällande transportmöjligheter och möjliggör människors förflyttning oavsett bakgrund eller förutsättningar.



Mål 11: Hållbara städer och samhällen med tillhörande delmål 11.2: Tillgängliggör hållbara transportsystem för alla, 11.6: Minska städernas miljöpåverkan samt 11a: Stärka den nationella och regionala utvecklingsplaneringen

Växande städer kan skapa nya möjligheter för ekonomisk tillväxt, men också bidra till sociala klyftor och påfrestningar på ekosystem. Städer och samhällen behöver planeras på ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Satsningar på cykel och kollektivtrafiken tillgängliggör ett tryggt och hållbart transportsystem för alla och knyter samman olika områden och minskar miljöpåverkan genom färre fordon på vägarna.



Mål 13: Bekämpa klimatförändringarna.

Klimatförändringarna är ett verkligt hot och utsläppen av våra växthusgaser fortsätter att stiga. För att temperaturökningen ska vara möjlig att begränsa långt under två grader, och helst under 1,5 grader, behöver de globala växthusgasutsläppen snabbt minska för att senast under seklets andra hälft vara kring noll. Sker satsningar på ett hållbart transportsystem minskas utsläppen av växthusgaser i Halland.



En hållbar tillväxt i Halland

Region Hallands uppdrag att leda och samordna en hållbar tillväxt i Halland innebär att ta hänsyn till de tre hållbarhetsdimensionerna: ekonomisk-, social- och ekologisk hållbarhet. Dessa är ömsesidigt beroende av varandra. Hållbar utveckling och tillväxt bygger på dessa tre dimensioner:

- Den miljömässiga, ekologiska, dimensionen utgör ramen för en hållbar utveckling. Miljön ska skyddas, vilket bland annat innebär att utsläpp inte ska skada människor och att det naturliga kretsloppet ska respekteras.
- Den ekonomiska hållbarheten bygger på en balanserad ekonomisk tillväxt, utan negativa effekter för människor och med ett hållbart bruk av naturresurser. Ekonomisk hållbarhet handlar även om att tillgodose välfärd och främja en hållbar arbetsmarknad.
- Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas. Jämställdhet, jämlikhet, hälsa och integration är några viktiga faktorer i begreppet social hållbarhet.

För att skapa en hållbar utveckling behöver vi minska klimatutsläppen, öka bostadsbyggandet och skapa ett inkluderande och sammanhållande samhälle samtidigt som vi ska skapa tillväxt och sysselsättning. Transportsystemet kan bidra till att minska samtliga dessa samhällsutmaningar men det kräver samplanering mellan många aktörer som alla har olika ansvar. Ett utvecklat transportsystem bidrar till att skapa grundläggande tillgänglighet till samhället och bryta ned fysiska och sociala barriärer och på så sätt stärka integrationen. Transportsystemet kan bidra till att bryta utanförskapet, bidra till jämställdhet mellan kvinnor och män och bidra till folkhälsa. En ökad möjlighet till arbetspendling ger förutsättningar för regional utveckling, stärkt eller större arbetsmarknad och ökad sysselsättning för alla grupper i samhället. Om satsningar sker på bostadsbyggande i kollektivtrafiknära lägen kan attraktiviteten för en ort öka och fler bostäder byggas. Utifrån detta pekas följande inriktningar ut:

Inriktning för en ekonomisk hållbarhet

Den ekonomiska dimensionen av hållbarhet innebär att infrastrukturen ska bidra till en arbetsmarknadsförstoring och skapa förutsättningar för näringslivets utveckling. Detta bidrar till ekonomisk tillväxt. Infrastrukturen ska möta de behov som finns i Halland idag och framöver för att främja kommunal, regional och nationell utveckling. De infrastrukturella behoven i Halland är stora, så det är av stor vikt att prioritera åtgärder i infrastrukturen som tydligt bidrar till en hållbar samhällsutveckling.

Inriktning för en hållbar miljö

Den miljömässiga dimensionen på hållbarhet innebär att investeringar i infrastrukturen kan bidra till att minska användningen av fossila bränslen och ökad energieffektivitet. För att infrastrukturen ska bidra till utsläppsminskningar krävs det goda förutsättningar för att gå, cykla eller att åka kollektivt. Andra åtgärder för att minska utsläppen är att investera i förnyelsebara drivmedel för omställning av fordonsflottan samt att arbeta aktivt med steg 1- och 2 åtgärder.

Inriktning för en social hållbarhet

Den sociala hållbarheten handlar om att skapa ett samhälle där alla individer får sina rättigheter respekterade. Oavsett behov och förutsättningar ska alla ges lika möjlighet till en livsmiljö där de kan utvecklas, tillgodogöra sig kunskap och ha förutsättningar för en god hälsa. Det är idag stora dokumenterade skillnader mellan hur kvinnor och män använder transportsystemet och det finns könskodade normer för transporter. Ett väl planerat transportsystem behöver ta hänsyn till alla människors behov och rörelsemönster.

Transportsystemet har betydelse för individers möjlighet att delta i samhället, som tillgången till en diversifierad arbetsmarknad, tillgång till utbildningstillfällen och tillgången till samhällsservice som hälso- och sjukvård, butiker och kulturella- och rekreationsupplevelser. Kollektivtrafiken är särskilt viktig för vissa befolkningsgruppers möjlighet att delta i samhället till exempel kvinnor, ungdomar, äldre, jobbsökande, låginkomsttagare och boende på landsbygden.

En transportplanering med hänsyn till olika gruppers behov och förutsättningar kan antas positivt påverka individers förutsättningar att delta i samhället, vilket i sin tur bidrar till ökad integration och inkludering. Tillgänglighet utifrån ett socialt perspektiv handlar om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter blir utgångspunkt i planeringen.

För att det praktiska vardagslivet ska fungera måste det vara lätt att nå, och röra sig mellan, olika målpunkter i vardagen. Idag sträcker sig människors vardagsliv ofta bortom det lokala. En god transportplanering stödjer och tar hänsyn till dessa behov. Konkret kan det handla om 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 handlar exempelvis om tillgången till olika färdmedelsalternativ, lokalisering och utformning av hållplatser, turtäthet, enkelheten att kombinera olika trafikslag med mera.

Folkhälsa

Hälsa är ett av transportpolitikens hänsynsmål. Det innebär att transportsystemet, i den utsträckning det kan ske, ska bidra till ökad folkhälsa. För att kunna göra det krävs förståelse för vilka satsningar som är mest lämpade för att gynna fysisk aktivitet. Utredningar och projekt som innefattar kopplingen mellan kollektivtrafik och folkhälsa skulle kunna vara ett sätt att arbeta. Det kan handla om att inventera nuläget, bytespunkternas utformning och läge, vägen till och från bytespunkterna samt att fortsätta att möjliggöra för god tillgång till kollektivtrafiksystemet.

I transportsammanhang sammankopplas hälsa ofta med ökad trafiksäkerhet, minskade buller- och luftföroreningar, samt möjligheten att göra hälsosamma val. Ett rörligt och aktivt liv kan till exempel stödjas genom tillgängliga, inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar till naturområden. Hur människor transporterar sig

har också stor betydelse för hälsan. Med en välfungerande kollektivtrafik och ett sammanhängande gång- och cykelvägnät uppmuntras människor att välja mer hållbara och hälsosamma transportsätt.

Tillsammans utvecklar vi Halland

Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling

Grunden och visionen för den regionala utvecklingen i Halland finns beskriven i Regional utvecklingsstrategi 2035. Det regionala tillväxtarbetet ska leda till en hållbar regional tillväxt och utveckling. En hållbar tillväxt och utveckling tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer. Utveckling av infrastruktur inom transportområdet är ett av de verktyg som bidrar till att utveckla Halland till bästa livsplatsen och till att nå målen i strategin för en hållbar tillväxt. Den regionala infrastrukturplanen ska bidra till att uppfylla de gemensamma mål som är utpekade i den halländska tillväxtstrategin; hög attraktivitet, stark konkurrenskraft och fler i arbete.

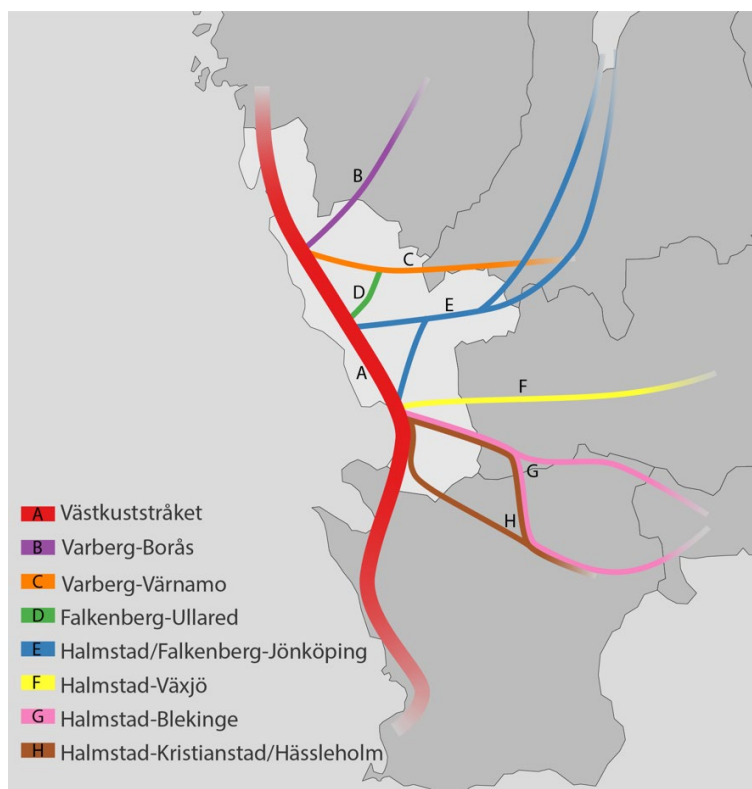
I arbetet med Regional systemanalys för transportsystemet, augusti 2020, förstärktes bilden av ett Halland som växer och hur transportsystemet kan bidra till en hållbar regional utveckling. Ett antal viktiga slutsatser drogs, vilka ligger till grund för prioriteringar och åtgärder i den regionala infrastrukturplanen. Det konstaterades att den goda tillväxten i Sydvästsverige ger ett ökat transportbehov och en ökad efterfrågan på transporter i Halland, där den största ökningen sker längs Västkuststråket.

För näringslivets konkurrenskraft är ett robust och tillförlitligt transportsystem en förutsättning. Halland präglas av ett transportintensivt näringsliv och handeln och transportererna fortsätter att öka. Tillgängligheten i Västkuststråket, inåt landet och till hamnarna är viktiga för näringslivet. Generellt konstateras behov av kapacitetsåtgärder på Västkustbanan och av förbättrat underhåll på järnvägs- och vägnätet i länet.

Region Halland bidrar till Hallands utveckling, men det krävs mer än kollektivtrafik och infrastruktur för att bygga samhällen och driva utveckling. Samverkan och samarbete är en förutsättning för tillväxt. Fem strategiska planeringsinriktningar beskrivs i systemanalysen, vilka ska bidra till Region Hallands uppfyllnad av nationella och regionala mål:

- Utvecklade former för samverkan och samplanering
- Insatser för att öka det hållbara resandet
- Vårda befintligt transportsystem
- Stärka stråk och noder
- Minska miljö- och klimatpåverkan

I den regionala systemanalysen för transportsystemet identifierades åtta regionala transportstråk. De regionala transportstråken förbinder Halland med viktiga målpunkter på såväl kort som långt avstånd och i stråken återfinns de stora regionala och interregionala transportflödena. Sammantaget ger stråken en enkel beskrivning av det halländska transportsystemet ur såväl ett nationellt som regionalt perspektiv.



Regionala transportstråk

Samverkande insatser för att öka det hållbara resandet

För ett hållbart resande med minskad miljöbelastning och trängsel behöver fler resor ske med kollektivtrafik och cykel i stället för med bil. En ökad tillväxt ger ett ökat resbehov vilket gör att en satsning på utbudet av kollektivtrafiksystemet behöver gå hand i hand med insatser där flera aktörer har rådighet. Insatser som är särskilt viktiga handlar om att göra förbättringar för resenärens hela resa, från dörr till dörr. Det innefattar utveckling av kollektivtrafikens hållplatser och bytespunkter men också insatser för att öka möjligheten att ta sig med gång och cykel till och från hållplatser och bytespunkter. En annan insats är att ytterligare förbättra byten mellan olika trafikslag vilket kan handla om att bygga fler pendlarparkeringar, digitala lösningar eller att arbeta för ett sömlöst resande med smidiga biljettsystem.

Insatser och åtgärder med inriktning mot att stödja ett hållbart resande genom att påverka attityder och beteenden är fortsatt viktiga att arbeta med i bred samverkan. Det kan bidra till att nya resenärer börjar använda kollektivtrafiken och att marknadsandelen ökar. Insatser som främjar hållbart resande handlar också om att planera för nybyggnation av bostäder i närheten av stråk. När det byggs bostäder i kollektivtrafiknära lägen höjs ofta bostadsområdets attraktivitet. Det ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket kan motivera ytterligare satsningar i kollektivtrafiksystemet.

En samplaneringsmodell för en planering i takt

I ett växande län behöver samplaneringen utvecklas för att bidra till ett effektivt resursutnyttjande och så goda lösningar som möjligt för invånarna. Detta förutsätter ett nära samarbete mellan Region Halland, de halländska kommunerna, Trafikverket, Hallandstrafiken och grannregionerna.

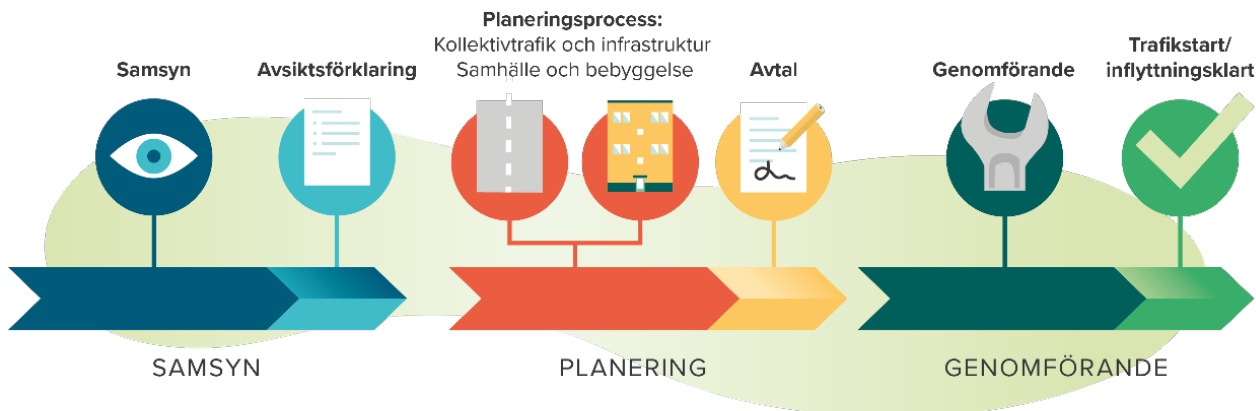
Den halländska strategin för hållbar tillväxt pekar ut riktningen för att Halland ska bli en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region. Under målet Hög attraktivitet finns prioriteringen att utveckla formerna för samverkan och samplanering mellan infrastruktur, kollektivtrafik, samhälls- och bebyggelseplanering. I trafikförsörjningsprogrammet och den regionala systemanalysen för transportsystemet betonas också vikten av samspel mellan de olika planeringsprocesserna, för att planeringen av kollektivtrafik och infrastruktur ska bidra till en hållbar regional utveckling.

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska vara nära knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Som ett led i att konkretisera och öka samplaneringen har en modell för samplanering tagits fram. Modellen beskriver processen för samplaneringsobjekt och ska användas vid större satsningar för att underlätta att kollektivtrafik- och infrastrukturplanering samt samhälls- och bebyggelseplanering går i takt. Med hjälp av modellen blir den gemensamma viljeinriktningen tydlig och den gemensamma planeringen kan påbörjas utan att alla bitar är på plats. Modellen bygger på tre faser; samsyn, planering och genomförande. Faserna regleras med en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

I den första fasen ska parterna enas och nå samsyn om det gemensamma åtagande de står inför. Denna fas kännetecknas av samtal och politisk beredning. När parterna är överens tecknas detta ned i en gemensam avsiktsförklaring. Avsiktsförklaringen blir även den gemensamma målbilden för den fortsatta planeringen. I den andra fasen startar planeringen. Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen och samhälls- och bebyggelseplanering är kopplad till lagen om byggande av väg och järnväg respektive plan- och bygglagen. Parterna ska gemensamt och var för sig arbeta mot det som beskrivs i avsiktsförklaringen. Den tredje fasen är en fas med genomförande, vilken föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsbärare med mera har reglerats. Investeringarna i infrastruktur och kollektivtrafik ska driftsättas och investeringar i samhälls- och bebyggelseplanering färdigställas.

Det är en gemensam utmaning för aktörer i och utanför Halland att möta de regionala behoven av en väl fungerande bostadsförsörjning, infrastruktur och kollektivtrafik. Den gemensamma samplaneringsmodellen är ett sätt att utveckla formerna för samverkan och samplanering där samhälls-, bebyggelse-, infrastruktur- och kollektivtrafikplanering går hand i hand. Samplanering är en nyckelfaktor för att en hållbar regional utveckling ska kunna bli verklighet.

SAMPLANERINGSMODELLEN



Den halländska samplaneringsmodellen

Organisation och samverkan

Region Halland

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt. Region Halland är länsplaneupprättare vilket innebär ansvar för den långsiktiga planeringen av infrastrukturen i länet, bland annat genom den regionala infrastrukturplanen. Att region Halland är både länsplaneupprättare och kollektivtrafikmyndighet ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur i väg och järnvägssystemen.

Hallandstrafiken

Hallandstrafiken AB är ett helägt bolag av Region Halland och har som huvuduppgift att sköta den operativa planeringen av kollektivtrafiken i länet. Hallandstrafiken upphandlar och samordnar den regionala kollektivtrafiken i Halland på uppdrag av kollektivtrafikmyndigheten. Bolaget bereder även ärenden åt kollektivtrafikmyndigheten.

Trafikverket

Trafikverket ansvarar för att ta fram den nationella planen för transportsystemet som omfattar nyinvesteringar i stamvägnätet och järnvägarna samt även medel för drift och underhåll. Investeringsansvaret för de regionala vägarna, som även de är statliga, ligger hos planupprättaren, Region Halland. Dialogen, samarbetet och samplanering med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av både infrastruktur och kollektivtrafik och därmed också i utvecklingen av Halland.

Kommunerna i Halland

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Respektive kommuns utveckling är bidragande till att sätta ramarna för vad som kan åstadkommas med infrastrukturen och ringar in vilka behov som finns. Infrastrukturplanering, tillsammans med kollektivtrafiken, bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering. Det krävs samplanering för att lösningarna ska bli bra för invånarna vilket förutsätter nära samarbete mellan Region Halland, Trafikverket, Hallandstrafiken och kommunerna.

Samarbetet med kommunerna på politisk nivå sker genom fortlöpande dialog genom Kommun- och regionledningsforum. Hallandstrafiken träffar kommunerna regelbundet på en mer operativ basis och har dialoger vid framtagandet av den årliga Kollektivtrafikplanen. Region Halland anordnar tillsammans med Hallandstrafiken regelbundet möten för kommunrepresentanter som arbetar med frågor som berör kollektivtrafik och infrastruktur genom Kollinfragruppen.

Angränsande regioner

Halland gränsar till Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, Region Kronoberg och Region Skåne. Utveckling av den länsöverskridande infrastrukturen kräver samarbete med närliggande regioner och kollektivtrafikmyndigheter. Öresundstågssystemet är ett sådant exempel på samarbete, vilket är ett mellanregionalt och internationellt tågsystem i Öresundsregionen. Arbetspendlingen mellan Kungsbacka kommun och Västra Götalandsregionen är mycket omfattande och Region Hallands samverkan med Västra Götalandsregionen inom det västsvenska paketet är ett tydligt exempel på hur infrastrukturinvesteringar utanför länet är av stor vikt för Halland. Kollektivtrafikmyndigheterna i Halland och Västra Götaland har i en avsiktsförklaring angivit att intentionen är att det pågående samarbetet ska fortsätta för att minimera effekterna av länsgränsen samt underlätta planerings- och beslutsprocesser.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige, RSS, är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner: Region Blekinge, Region Halland, Region Jönköpings län, Region Kalmar län, Region Kronoberg och Region Skåne. Regionsamverkan Sydsverige arbetar för en långsiktigt hållbar tillväxt och utveckling i de sydligaste regionerna. Infrastruktur och kollektivtrafik är två av flera områden där samarbete pågår och i beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för utvecklingen av infrastrukturen och kollektivtrafiken i Sydsverige.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagensamarbetet är ett näringslivspolitiskt partnerskap mellan Region Skåne och Region Halland i Sverige, Region Själland och Region Hovedstaden i Danmark och de ingående 85 kommunerna. Tillsammans arbetar parterna för att skapa ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för regionens totalt 4,4 miljoner invånare. Ett av målen är att bygga en region av internationell betydelse. Parterna arbetar bland annat med att stärka en gränslös kollektivtrafik genom gemensamma infrastrukturåtgärder som ska göra det lättare att resa inom Greater Copenhagen.

STRING

STRING, South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography, är ett gränsöverskridande samarbete mellan regioner och städer i Sverige, Norge, Danmark och Tyskland, som Region Halland är en part av. Syftet med STRING är att stärka den regionala utvecklingen i tillväxtbältet Oslo – Göteborg – Halland – Malmö – Köpenhamn – Hamburg.



Internationella stråk inom samarbetet String

Förutsättningar och ramverk

Planprocess och uppdrag

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling. Som ett led i detta har Region Halland ett statligt uppdrag att ansvara för den långsiktiga planeringen av transportinfrastruktur i länet och att ta fram förslag till regional infrastrukturplan för Halland, i egenskap av länsplaneupprättare.

Inriktningsplaneringen för den kommande planeringsperioden 2022 - 2033 för den nationella och de regionala infrastrukturplanerna pågick på nationell och regional nivå under 2020 och 2021. Trafikverket tog därefter fram förslag till inriktningsunderlag som presenterades för regeringen och anordnade remiss- och dialogmöten. Region Halland har tagit fram en regional systemanalys för transportsystemet och inom Regionsamverkan Sydsverige har ett gemensamt positionspapper för infrastruktur med tillhörande infrastrukturprioriteringar beslutats. Inriktningsplaneringen följdes i nästa steg av åtgärdsplaneringen som innebär att identifiera de åtgärder som ska prioriteras i nationell och regional plan.



Process för revidering av nationell plan och länsplaner (Trafikverket)

Infrastrukturpropositionen

Riksdagen beslutade i juni 2021 om infrastrukturpropositionen Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige, prop. 2020/21:151. Beslutet innehåller transportpolitiska mål och principer, principer för finansiering, planeringssystemet för transportinfrastruktur och den totala ekonomiska ramen för perioden 2022 - 2033. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för åtgärdsplaneringen och framtagandet av nya nationella och regionala planer.

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga infrastrukturen för perioden 2022 - 2033 uppgår till 799 miljarder kronor, vilket är

drygt 176,5 miljarder mer än i nu gällande plan. Framför allt ökas utrymmet för drift och underhåll, det vill säga vidmakthållande, av landets järnvägar men även utrymmet för investeringar i den statliga transportinfrastrukturen har ökat.

Ramen delas in i utveckling och vidmakthållande med följande ekonomiska ramar:

Utveckling av transportsystemet	437 miljarder kronor
Statliga järnvägar, drift, underhåll och reinvestering	165 miljarder kronor
Statliga vägar, drift och underhåll	197 miljarder kronor

Den totala ramen på 799 miljarder innefattar även de regionala infrastrukturplanerna i hela landet, medel till stadsmiljöavtal samt ytterligare ett antal specifika utgiftsposter. De regionala länsplanerna tilldelas sammanlagt 42 miljarder kronor.

Direktiv för åtgärdsplaneringen

Med utgångspunkt i propositionen lämnade regeringen den 23 juni 2021 direktiv till Trafikverket och länsplaneupprättarna, däribland Region Halland, att upprätta förslag till nationell plan respektive regionala infrastrukturplaner för perioden 2022 - 2033. Förslaget till nationell plan redovisades till regeringen den 30 november 2021 och de regionala planerna redovisas senast 30 april 2022.

De transportpolitiska målen, transportpolitiska principerna, fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt ska vara utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas förslag till åtgärder. Dessutom ska infrastrukturpropositionen utgöra utgångspunkt för Trafikverket och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Även regionala systemanalyser för transportsystemet utgör en utgångspunkt för länsplaneupprättarna.

Samtliga samlade effektbedömningar för enskilda åtgärder och typer av åtgärder i förslagen till nationell plan och länsplaner ska vara aktuella, kvalitetssäkrade, väl dokumenterade, finnas samlade och hållas tillgängliga för alla i anslutning till planförslagen från den tidpunkt då planförslagen skickas ut på remiss. Gränsen för ett namngivet objekt i nationell plan är en totalkostnad av 100 miljoner kronor och däröver. Under detta belopp kallas åtgärderna för trimning. Gränsen för ett namngivet objekt i de regionala planerna har i direktivet justerats upp från 25 miljoner kronor till 50 mkr.

Trafikverket och länsplaneupprättarna ska i åtgärdsplaneringen tillämpa det 6:e kapitlet i miljöbalken i syfte att kontinuerligt integrera miljöaspekter i den kommande planen, så att en hållbar utveckling främjas. Miljökonsekvenser ska därvid identifieras, beskrivas och bedömas.

I direktivet står bland annat att den regionala ramen ska användas för investeringar och förbättringsåtgärder av transportinfrastruktur i länet. Länstransportplanen ska redovisa hur medlen fördelas mellan trafikslagen och hur mycket medel som planerar att läggas på cykelinfrastruktur. Planen ska även beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att nå de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta behovet av ökat bostadsbyggande och betydande industriinvesteringar redovisas.

Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur kan enligt direktivet övervägas. Då detta inte är så tydligt uttryckt och det tidigare inte heller varit tillåtet att avsätta medel till i de regionala infrastrukturplanerna, har Region Halland valt att inte avsätta medel till en särskild pott för steg 1- och 2-åtgärder i denna planomgång. Till viss del ingår denna typ av åtgärder i investeringsprojekten och Region Halland jobbar även med andra arbetsformer där steg 1 och 2-åtgärder ingår, bland annat genom processen för hållbart resande.

Länsplanerna ska redovisa de namngivna objekt som beräknas ha en total kostnad av minst 50 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planperioden. Region Halland beslutar via planen om driftbidrag till regional flygplats.

Nationell och regional plan

Nationell plan

Riksdagen har slagit fast hur stor den ekonomiska ramen är 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 nästa steg till den nationella och de regionala planerna. Trafikverkets och regionernas arbete med att ta fram planförslag sker i en samordnad process och görs parallellt på nationell och regional nivå. Båda planerna ska vara trafikslagsövergripande.

Den nationella planen omfattar åtgärder som investeringar i järnvägar och nationella stamvägar samt drift och underhåll av vägar och järnvägar. I Halland omfattas alltså samtliga järnvägar av den nationella planen, Västkustbanan och de tre regionala banorna Viskadalsbanan, HNJ-banan (Halmstad-Nässjö Järnvägar) och Markarydsbanan. Av de större vägarna är E6, väg 25 och 26 nationella stamvägar. Investeringar i dessa järnvägar och vägar finansieras därmed av medel från nationell plan utifrån prioriteringar av Trafikverket och regeringen.

Exempel på pågående och kommande nationella beslutade projekt i och utanför länet som påverkar Hallands utveckling:

- Dubbelspår på Västkustbanan genom Varberg
- Dubbelspår på Västkustbanan mellan Ängelholm och Maria
- Dubbelspår på Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg
- Ombyggnad av Halmstad C bangård etapp 3, resecentrum
- Åtgärder för längre, tyngre och större tåg. Sträckan Halmstad-Falkenberg
- Västsvenska paketet, infrastruktur i Västsverige med tågtunneln Västlänken
- Större reinvesteringar på Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan
- Kattegattleden, färdigställande av Sveriges första nationella turistcykelled

I direktivet 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. De nämnda satsningarna rör;

- Regionala vägar: Förkortade restider på landsbygd och ökad trafiksäkerhet
- Cykelpott: En särskild pott till cykelåtgärder längs statliga allmänna vägar

- Stadsmiljöavtal: Utveckling och effektivisering av stadsmiljöavtalen
- Näringsliv: Hållbara transportlösningar som ökar intermodaliteten

Regional plan

Hallands län har fått en preliminär planeringsram för åren 2022 - 2033 på 1 370 miljoner kronor. Ramen har då justerats i förhållande till verkligt utfall av upparbetade planmedel för planperioden 2018 – 2021. Den slutliga fördelningen av ramen kommer att fastställas av regeringen under 2022.

Region Halland ska i den regionala planen prioritera och fördela dessa statliga medel på olika åtgärdsområden, utifrån de förutsättningar som finns beskrivna i direktivet för åtgärdsplaneringen. Trafikverket är den myndighet som har ansvar för att genomföra åtgärderna i den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna ansvarar för de åtgärder som beviljas statlig medfinansiering från planen. Till summan på 1 370 miljoner kronor kan läggas den kommunala medfinansieringen till regionala cykelvägar på 162 miljoner kronor. Den totala investeringssumman i regional infrastrukturplan blir därmed 1 532 miljoner kronor.

Den regionala planen omfattar alla typer av investeringar i den statliga infrastrukturen som inte omfattas av nationell plan. Medlen avsätts till åtgärder på regionala vägar, samfinansiering av den nationella planen, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder, smärreåtgärder, statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät och bidrag till regionala flygplats. För investeringsåtgärder från 50 miljoner kronor och uppåt i nationell och regional plan, ska samlade effektbedömningar (SEB) tas fram av Trafikverket. Dessa finns att ta del av på Trafikverkets hemsida under rubriken ”Samhällsekonomiskt beslutsunderlag”.

Vilka typer av investeringar som den regionala planen får innehålla framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. I bilaga 2, Förordning om länsplaner, sammanfattas de kategorier av investeringar som får rymmas i den regionala planen.

För Halland har vi en relativt god överblick över behov och brister i regionala och nationella stråk. Det har på senare år genomförts ett antal åtgärdsvalsstudier (ÅVS) för stråk, järnvägar, regionala vägar och tätorter med mera. Bland de stora åtgärdsvalsstudierna kan nämnas;

- Stråket Varberg – Göteborg
- Halmstad järnvägssystem
- Väg 158. Åtgärder med fokus på kollektivtrafik och trimning
- Väg 15. Åtgärder med inriktning mot trimning
- Väg 153 och 154. Stigningsfält och trimning
- Markarydsbanan. Mötesspår och stationer
- Viskadalsstråket. Väg 41 och Viskadalsbanan
- Väg 26. Nissastigen

Inför denna planomgång uppdaterades underlag för några av de regionala bristerna i form av samlade effektbedömningar. Utöver de större namngivna åtgärdsförslag från tidigare åtgärdsvalsstudier har Trafikverket inom ÅVS väg 158 räknats på en mittseparerad sträcka, 2+1-väg, i syfte att underlätta för kollektivtrafiken. Det finns också uppdaterade underlag för väg 41 med fyra olika delsträckor som har bristande trafiksäkerhet.

Något som kan komma att påverka åtgärder på de regionala vägarna är Trafikverkets arbete med hastighetsförändringar på det statliga vägnätet som generellt sätt leder till ökad trafiksäkerhet, men med sänkningar av medelhastigheten men som följd. Möjligen kan den nämnda särskilda satsningen på att korta restider på landsbygd spela en roll här, med nationellt bidrag till förbättringar av trafiksäkerheten och exempelvis mitträckesväg med högre hastighet. Trafikverket planerar under det kommande året att starta en åtgärdsvalsstudie för nationell väg 25, från Halmstad till länsgränsen mot Kronoberg.

Det finns ett växande behov av åtgärder för att förebygga och anpassa transportsystemet till ett nytt klimat, inte minst vad gäller stigande vattennivåer. Klimatanpassningsåtgärder på befintliga anläggningar ligger inom underhållsanslaget i nationell plan och det finns inget uttalat ansvar för de regionala planerna att hantera klimatanpassningsåtgärder i befintlig anläggning. När det gäller åtgärder i form av nyinvestering i de regionala planerna klimatsäkras dessa vid byggnationen.

Planeringssystemet

Planeringen av åtgärder i det statliga transportsystemet sker i flera steg och är en process för vilken riksdagen och regeringen sätter ramarna.

Upplägget för nationell plan och regionala planer

Såväl den nationella planen som de regionala transportplanerna omfattar i regel tolv år och aktualiseras och förlängs vart fjärde år. Därmed behöver det finnas en långsiktighet och flexibilitet i planerna. Det är statliga medel som fördelas till den nationella och de regionala planerna, vars innehåll styrs av regeringens direktiv och slutligen även fastställs av regeringen. De första åren av planen innefattar i större utsträckning åtgärder som är långt gångna, namngivna och konkreta. De sista åren pekas brister och behov ut som behöver åtgärdas men också utredas mer innan de är färdiga för byggstart. Behov och brister som genom åtgärdsvalsstudier blir till konkreta åtgärder, kan komma att prioriteras i kommande planomgångar.

Trafikverkets planeringsprocess

Planeringen av åtgärder i transportinfrastrukturen genomförs i två steg. I det första steget, inriktningsplaneringen, utreds mål, ekonomiska ramar och inriktning för den kommande planeringsperioden. Analysen ligger till grund för den infrastrukturproposition som regeringen presenterar med förslag till planeringsram och inriktning för den aktuella planperioden. När riksdagen fattat beslut med anledning av propositionen följer det andra steget, åtgärdsplaneringen. Trafikverket och planeringsorgan på regional nivå upprättar i detta skede konkreta förslag till nya åtgärdsplaner. Regeringen fastställer såväl den nationella som de regionala planerna. De regionala planerna fastställs därefter även i respektive region.

Planeringen av transportinfrastrukturen i landet följer både en politisk och en lagstyrd ordning. Den politiska delen utgörs av de tidiga och långsiktiga/strategiska skedena av planeringen. Den politiska delen omfattar tidsmässigt cirka fyra år och avslutas med att regeringen fastställer den av Trafikverket föreslagna nationella transportplanen samt de 21 länstransportplanerna. För att namngivna åtgärder ska tas in i dessa planer ska de föregås av en förberedande studie, en åtgärdsvalsstudie.

Planläggningsprocessen för åtgärder

Efter att planerna har fastställts tar genomförandet vid. Enligt väglagen och lag om byggande av järnväg ska planläggningsprocessen tillämpas för åtgärder som innebär byggande av väg eller byggande av järnväg. Begreppen definieras i väglagen och lag om byggande av järnväg som dels att anlägga en ny väg eller järnväg, dels att bygga om en väg eller järnväg.



Planläggningsprocessen för åtgärder

Åtgärdsvalsstudien är den första delen av planläggningsprocessen. Den behandlar vilka typer av åtgärder, oavsett trafikslag, som är möjliga att vidta för att lösa ett transportbehov. Syftet med en åtgärdsvalsstudie är att ge underlag för att bestämma vad som ska göras för att lösa transportbehovet. En funktionsutredning kan i vissa fall vara ett alternativ till en åtgärdsvalsstudie.

Trafikverket arbetar i åtgärdsvalsstudierna efter fyrstegsprincipen. Syftet med fyrstegsprincipen är att optimera det befintliga transportsystemet så långt som möjligt och att utreda om det finns andra åtgärder än om- och nybyggnation av infrastruktur som kan lösa de brister som finns i transportsystemet. De två första stegen lägger tyngdpunkten på hållbart resande, som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval.



Fyrstegsprincipen

Ett väg- eller järnvägsprojekt som framkommer i åtgärdsvalsstudien eller funktionsutredningen ska planeras enligt en särskild process som styrs av lagar. Den leder slutligen fram till en vägplan respektive järnvägsplan. Arbetet med att ta fram en väg- eller järnvägsplan kallas för planläggning. I planläggningen utreds var och hur vägen eller järnvägen ska byggas, därefter ska en bygghandling tas fram. När väg- eller järnvägsplanen vunnit laga kraft övergår projektet i ett byggskede för att åtgärden ska verkställas.

Finansiering av åtgärder i transportinfrastrukturen

I Sverige finansieras transportinfrastrukturen huvudsakligen av staten och kommunerna. Vem som betalar beror på vem som har ansvaret för en väg eller järnväg. Vaghållare är antingen staten, kommunen eller en enskild vaghållare, till exempel en samfällighetsförening. Majoriteten av antalet mil väg i Sverige är enskilda

vägar, bestående av såväl mindre vägar på landsbygden som av mindre vägar för skogstransporter. De större vägar som binder samman olika delar av landet är i stor utsträckning statliga. Investeringsansvaret för det regionala vägnätet ligger dock hos planupprättaren, Region Halland.

Av järnvägarna i landet är de flesta statliga och stickspår ut till olika industrier utgör generellt ett undantag. Regeringen tilldelar pengar för att både utveckla och vidmakthålla den statliga transportinfrastrukturen. Medlen för vidmakthållande, det vill säga drift, underhåll och reinvestering, hanteras av Trafikverket.

Gemensamma finansieringsformer

- Samfinansiering

Gemensam finansiering mellan nationell och regional plan, det vill säga endast statliga medel används. Exempelvis när medel från den regionala planen samfinansierar en åtgärd i den nationella planen.

- 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.

Stadsmiljöavtal

Kommuner och landsting kan även söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, så kallat stadsmiljöavtal, enligt Förordningen (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer. Stödet bör särskilt främja innovativa, kapacitetsstarka och resurseffektiva lösningar för kollektivtrafik eller cykeltrafik. Förutsättningar för stöd är också att motprestationer genomförs som bidrar till hållbara transporter eller ökat bostadsbyggande. Stadsmiljöavtalen är inte en del av de regionala planerna.

Finansieringsprinciper och åtaganden

Sedan en lång tid tillbaka har med- och samfinansiering av statlig transportinfrastruktur förekommit i Halland. Trafikverket har ett generellt uppdrag att pröva möjligheterna till medfinansiering för statlig infrastruktur och det har blivit allt vanligare med gemensam finansiering i olika former. Utgångspunkten för urvalet av åtgärder är de transportpolitiska målen, bland annat att åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma. All sam- och medfinansiering ska utgå ifrån uppskattade nyttor hos medfinansiärerna.

Till åtagandena om sam- och medfinansiering av statlig infrastruktur bör läggas de andra åtaganden som kommuner och regioner gör för att transportsystemet ska fungera. Det kan vara kommunala investeringar i infrastruktur eller i ny bebyggelse. Ett stort åtagande för Region Halland är driften av den regionala kollektivtrafiken som kostar cirka tre till fyra gånger mer än medlen i den regionala planen per år. Såväl regionen som kommunerna arbetar tillsammans med Trafikverket med fyrstegsprincipen i åtgärdsvalsstudier för att hitta de mest effektiva lösningarna. Fyrstegsprincipen är ett viktigt verktyg för samplanering mellan Trafikverket, regionen och kommunerna samt för prioriteringen av åtgärder.

Medlen i den regionala planen räcker inte till att täcka det stora behov av åtgärder som finns. Med grund i parternas olika nyttor samt det begränsade utrymmet i planen finns idag följande finansieringsprinciper i Halland:

- Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder. Upp till 50 procent medfinansiering kan beviljas utifrån de årliga tillgängliga medlen i regional plan. Ansökan görs årligen till Trafikverket. För kollektivtrafikåtgärder går ansökan genom Hallandstrafiken.
- Utbyggnad av cykelvägar har både en regional och en lokal eller kommunal nytta. Cykelvägarna finansieras därmed till 50 procent genom medel i regional plan och till 50 procent av berörd kommun, genom kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur. Prioritering av utbyggnad av cykelvägar längs regionala vägar görs i samverkan genom den regionala cykelplanen.

Övriga principer;

- Vid etablering av nya stationer finansieras inte stationshus och plattformar med tillhörande funktioner inom ramen för den regionala planen
- Åtgärder på regionala vägar kan initieras av andra aktörer än planupprättaren och den andra aktören finansierar i dessa fall åtgärden till 100 procent
- Åtgärder på regionalt vägnät till följd av kommunala exploateringar ska inte finansieras via regional infrastrukturplan.

Åtaganden

Det finns redan gällande avtal, avsiktsförklaringar och överenskommelser som påverkar kommande planeringsperiod för den nationella och regionala planen. Dessa åtaganden berör i första hand Region Halland, Trafikverket och de halländska kommunerna. Med grund i den halländska samplaneringsmodellen har avsiktsförklaringar tagits fram för olika samplaneringsobjekt som exempelvis förberedelse för persontågtrafik på Markarydsbanan, ny tågstation i Väröbacka och ny uppställningsbangård på Halmstad C.

Följande nationella projekt har samfinansiering från regional infrastrukturplan 2022 – 2033;

- Halmstad C bangårdsombyggnad, etapp 3, resecentrum
- Ny uppställningsbangård vid Halmstad C *
- Ny mötesstation i Knäred på Markarydsbanan
- Förbättringar av plattformar längs Viskadalsbanan

** åtgärden prövas i nationell plan*

Prioriteringar i planen

Den regionala infrastrukturplanen för Halland 2022 – 2033 har samhällsutveckling i fokus genom ökad samplanering, mer hållbart resande och tillväxt för länet och dess företag. De åtgärder som prioriteras i planen har en tydlig regional och i vissa fall även nationell nytta.

I planen finns sex prioriteringar, vilka grundar sig i ”Regional systemanalys för transportsystemet, augusti 2020”. Inom varje prioritering finns en eller flera åtgärdsområden vilka presenteras utförligare i kapitlet Prioriteringar. I viss mån kompletterar prioriteringarna varandra.

Prioriteringarna i planen är följande:

- 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

Fördelning av planmedel till olika åtgärdsområden

1 370 miljoner kronor har preliminärt tilldelats Region Halland att fördela inom ramen för planen för hela perioden 2022 - 2033, där huvuddelen av dessa medel redan är in-tecknade till olika pågående och planerade åtgärder. Hur dessa medel fördelas på olika åtgärdsområden och i tid framgår av fördelningstabellen. En större version av tabellen återfinns i bilaga 1.

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 trimningsåtgärder					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 regionala 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

Fördelningstabell. Planmedel fördelat på åtgärdsområden över 12-årsperioden 2022 – 2033. Prinsnivån för planen är 2021 - 02.

**Större järnvägsinvesteringar syftar på att det är åtgärder som görs på Väst kustbanan*

***Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder syftar till att åtgärderna i regel berör det mindre järnvägsnätet. Markarydsbanan återfinns här, även om det är en större namngiven investering.*

Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Med tanke på Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, är den framtida utmaningen för Halland att kollektivtrafiken och infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet utifrån en växande befolkning.

Väst kuststråket är det högst prioriterade stråket där Väst kustbanan bildar ryggraden i det hållbara resandet i Halland och därmed utgör en förutsättning för den halländska tillväxten. Flaskhalsar utmed hela Väst kustbanan behöver byggas bort för att stärka den interregionala tillgängligheten. Med järnvägarna Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan finns möjligheter att bättre knyta samman Halland med målpunkter i omkringliggande län. Investeringar på järnvägen är i första hand en nationell angelägenhet och ska finansieras genom nationell plan.

För att utveckla ett hållbart Halland behövs en integrerad samhällsutveckling och infrastrukturinvesteringar som baseras på behov som genererar samhällsnytta. Halland kännetecknas av en närhet som tillsammans med regionens läge skapar goda möjligheter att utveckla attraktiva boendemiljöer och näringslivetableringar i hela Halland. Infrastrukturen är en bärande del i den utvecklingen. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. Det planeras för ett omfattande bostadsbyggande i Halland och flera bostadsbyggnadsprojekt planeras i stationsnära lägen. Med goda kommunikationer finns även möjligheter för nya företagsetableringar i länet.

Väst kustbanan har en internationell, nationell och regional funktion i ett stråk som förbinder Oslo med Hamburg via Göteborg, Halland, Malmö och Köpenhamn. Väst kuststråket med Väst kustbanan är identifierat som det viktigaste stråket för Hallands utveckling och restiden bör därför minska mellan orterna utmed banan. Att en utbyggnad av dubbelspår på hela banan mellan Göteborg och Lund (Malmö) blir verklighet är en förutsättning för att kunna utnyttja Väst kustbanans fulla potential. Riksdagen beslutade redan 1992 att bygga ut hela Väst kustbanan till dubbelspår men än idag återstår att färdigställa tre enkelspårsträckor: Varberg-Hamra (dubbelspår genom Varberg med resecentrum), Ängelholm-Maria och Maria-Helsingborg

Det största och viktigaste projektet inom Hallands gränser är att bygga ut dubbelspår på sträckan Varberg-Hamra. Att åtgärda den flaskhals som det befintliga enkelspåret utgör är en angelägen fråga på såväl internationell som nationell, regional och lokal nivå. Det innebär en utökad kapacitet, minskade restider och ökad robusthet på Väst kustbanan samtidigt som mark frigörs i Varberg för stadsutveckling och

byggande av en helt ny stadsdel. Projektet byggstartades 2019 och den regionala samfinansieringen är redan är inbetald. Dubbelspåret väntas stå klart under 2024.

En annan betydande satsning är det västsvenska paketet. Det innefattar en stor mängd infrastrukturprojekt av olika storlek, där den planerade järnvägstunneln Västlänken är det största projektet. Västlänken ger en ökad kapacitet in till och ut från noden Göteborg och Region Halland är därför en av medfinansierarna av paketet. Region Halland har betalat in sin del av finansieringen.

Vid sidan av att fullfölja dubbelspårsutbyggnaden behövs fler förbigångsspår på Västkustbanan för att kunna bygga ut tågtrafiken och möta det ökande resbehovet. Redan idag råder stor kapacitetsbrist i norra Halland. Västkustbanan ska kunna klara kommande trafikökningar för fjärrtåg med konkurrenskraftiga restider, regional- och pendeltåg med hög turtäthet och inte minst godståg. En hög robusthet för både person- och godstransporter är ett måste och en ny vändspårsstation i Kungsbacka med tillhörande partiellt fyrspår mellan Kungsbacka C och Hede station, är prioriterad av Region Halland och Trafikverket. På sikt behövs fyrspår på hela sträckan mellan Kungsbacka och Göteborg.

För en god internationell tillgänglighet är Halland beroende av goda förbindelser till Landvetter och Copenhagen Airport. Copenhagen Airport nås idag via Västkustbanan medan Landvetter ännu saknar järnvägsförbindelse. En ny järnvägsförbindelse till Landvetter med station i Mölndal förbättrar tillgängligheten avsevärt och avlastar samtidigt Göteborg C.

Resecentrum och personbangårdar på Västkustbanan har även de en mycket stor betydelse för ett attraktivt och hållbart transportsystem. Personbangården på Halmstad C är hårt belastad och bristen försvårar införandet av tågtrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm. Begränsningarna hindrar även fler turer med ytterligare tågssystem på Västkustbanan.

Det finns en stor drift- och underhållsskuld på järnvägarna i Sverige, inte minst på de regionala banorna. I Halland behövs stora reinvesteringar på Viskadalsbanan, Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg. Konsekvensen blir annars



hastighetsänkningar och längre restider med sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken som följd. Den trafik som Region Halland tillsammans med sina grannregioner vill driva, förutsätter att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar.

I trafikförsörjningsprogrammet finns beslut på att Region Halland ska verka för att starta upp regionalstågstrafik på Markarydsbanan. En överenskommelse om ett framtida trafikeringsupplägg har träffats mellan Region Halland, Region Kronoberg och Region Skåne. Regionalstågstrafik på Markarydsbanan bidrar till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med västkusten och Göteborg. Bristen på mötesmöjligheter har identifierats som kritisk för att kunna erbjuda en robust tågtrafik som ska tillgodose resbehov för arbets- och studiependling.

Samplanering med infrastrukturinvesteringar och ortsutveckling i Laholms kommun är viktigt och satsningar på nya bostäder görs i stationsorterna Veinge och Knäred. Markarydsbanans nytta är också nationell, då banan är en omledningsbana för annan trafik. För att kunna införa persontrafik på Markarydsbanan krävs också åtgärder på Halmstad C i syfte att öka kapacitet och skapa möjlighet till uppställning av tåg.

Genom att korta restiden mellan Varberg och Borås, två växande kommunhuvudorter som också är några av Västsveriges största städer, kan utbytet mellan städerna öka. För att Viskadalsbanan ska bidra till att skapa en större arbetsmarknad och ökad tillgänglighet krävs investeringar på banan, bland annat behövs det på sikt nya mötesspår. Även Viskadalsbanan har en tydlig nationell nytta då banan kan användas som omledning förbi Göteborg. Kapacitetshöjande åtgärder på banan förutsätter dock reinvesteringar och underhåll.

Reinvestering är viktigt även längs HNJ-banan för att kunna bibehålla en god standard och robusthet. En pågående stråkstudie ska bidra till att kartlägga framtida behov och förutsättningar för utveckling i stråket mellan Halmstad-Hyltebruk.

På järnvägen är såväl investeringar som drift och underhåll ett nationellt ansvar. Inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” finns samfinansieringsobjekt, vilket förutsätter att även staten prioriterar dessa åtgärder.

Prioriteringen innefattar Större järnvägsinvesteringar och Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder.

Större järnvägsinvesteringar;

- Halmstad C uppställningsbangård
- Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum

Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder;

- Markarydsbanan mötesspår
- Viskadalsbanan
- Ofördelade medel

I planen avsätts sammanlagt 164 miljoner kronor till Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik perioden 2022 - 2033.

Halmstad C uppställningsbangård

I planen avsätts 17 miljoner kronor till samfinansiering av en ny omlopps nära uppställningsbangård på Halmstad C.

Utifrån den stora åtgärdsvalsstudie som gjorts för att kartlägga behov och brister i Halmstad järnvägssystem, har det identifierats ett antal investeringsåtgärder som är viktiga att gå vidare med. En av dessa åtgärder är ett nytt uppställningsspår för persontåg då de nuvarande uppställningsmöjligheterna inte svarar upp mot behovet och försämrar kapaciteten på Västkustbanan. Bangården är tänkt att placeras intill nuvarande godsbangård och benämns av Trafikverket som ”Uppställningsbangård för omlopps nära service”. Det finns behov av cirka 2 000 meter spår för uppställning och service. Åtgärden beräknas ge en betydande regional nytta även om ansvaret för att tillhandahålla uppställning huvudsakligen ligger på Trafikverket. Totalkostnaden är beräknad till cirka 170 miljoner kronor.

Ombyggnad Halmstad C etapp 3 resecentrum

I planen avsätts 47 miljoner kronor till samfinansiering för ombyggnad av Halmstad C bangård under perioden 2022 - 2033.

Halmstad är en viktig knutpunkt i regionen och en nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning för Västkustbanan i stort och kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den av Trafikverket prognosticerade tågtrafiken. Dagens utformning utgör även ett hinder för att genomföra den planerade tågtrafik som finns beskriven i Region Hallands trafikförsörjningsprogram. En ombyggnad behövs även för att skapa en säkrare stationsmiljö och ett attraktivare och samlat resecentrum för ett hållbart resande. Ombyggnaden medger även stadsutveckling genom säkrare och genare förbindelser mellan stadsdelar på ömse sidor av järnvägen.

I Halmstad tätort planeras för många nya bostäder i stationsnära lägen, till exempel inom planområdet Stationsstaden. Halmstad har ett strategiskt läge med hamn, flygplats och flera större vägar och järnvägar som möts. På senare år har ett flertal transportintensiva företag valt att förlägga verksamheter i och närheten av staden.

I trafikförsörjningsprogrammet ”Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035” finns planer på utökad trafik på Västkustbanan och införande av regionaltågtrafik på Markarydsbanan. Detta förutsätter dock att Halmstad C byggs om. Regeringens ambitioner om en överflyttning av gods från väg till järnväg för en minskad klimatpåverkan förutsätter också att kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet är god. Västkustbanan trafikeras redan idag av stora godsflöden och är en av de järnvägssträckor där en betydande överflyttning skulle kunna ske. En förbättring av spåranslutningen till Halmstad hamn är viktig i sammanhanget.

Ombyggnad av Halmstad C är den tredje etappen i att skapa ett samlat resecentrum för kollektivtrafiken i Halmstad. Halmstad kommun och Region Halland har gemensamt finansierat etapp 1 och 2, vilket omfattar ombyggnad av region- och stadsbussterminalen. Etapp 3 samfinansieras via den regionala planen med 47 miljoner kronor. Den totala kostnaden för hela projektet räknas till över 700 miljoner kronor, inklusive ett nytt ställverk och anpassning till det nya signalsystemet ERTMS.

Åtgärderna innebär en ombyggnation av Halmstad C i syfte att tillskapa ytterligare kapacitet, flexibilitet, ökad robusthet och säkerhet. Därutöver även förbättrad

tillgänglighet och förbättrade resecentrumfunktioner som ger nationell, regional och lokal nytta. I huvudsak är åtgärderna följande:

- En ny plattform vid spår 5
- Bredare och längre mittplattformar mellan spår 1 och 2 samt mellan spår 3 och 4
- En ny gångtunnel under spårområdet med anslutningar till mittplattformarna via trappor och hissar.

Markarydsbanan mötesspår

I planen avsätts 47 miljoner kronor till samfinansiering av nytt mötesspår på Markarydsbanan i Knäred under perioden 2022 - 2033.

Behovet av ett mötesspår för att få till en attraktiv och pålitlig regionaltågstrafik på Markarydsbanan är en prioriterad åtgärd. En förutsättning för investeringar i kapacitetshöjande åtgärder är att en samfinansiering med nationell transportplan kan komma till stånd och att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar på de berörda banorna. Åtgärden har en beräknad totalkostnad på 120 miljoner kronor (aug. 2021) och Laholms kommun medfinansierar åtgärden.

Viskadalsbanan

I planen avsätts 25 miljoner kronor till samfinansiering för uppgradering av plattformar under perioden 2022 - 2033.

Vid stationerna längs Viskadalsbanan finns ett behov att uppgradera stationsmiljöerna och skapa bättre tillgänglighet för resenärerna. Plattformarna behöver förlängas och breddas.

Ofördelade medel

I planen avsätts 28 miljoner kronor till samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder under perioden 2022 - 2033.

Åtgärderna ska ha en tydlig regional nytta och medlen inriktas till samfinansiering av kapacitetshöjande investeringsåtgärder, såsom förbigångsspår, mötesspår och trimningsåtgärder.

En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar till ett mer inkluderande samhälle. En attraktiv och väl utbyggd kollektivtrafik kan även bidra till att skapa attraktivitet i mindre orter. Genom att fler väljer att resa kollektivt skapas också möjligheter att förbättra kollektivtrafikens utbud.

Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur är en viktig del av kollektivtrafikutvecklingen i länet. För att kunna skapa en attraktiv kollektivtrafik är det nödvändigt att ha en infrastruktur som är anpassad därefter. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet har kollektivtrafikstråk identifierats utifrån tre kategorier av resor: lokala, regionala och interregionala. Kollektivtrafikstråken har bedömts och klassificerats utifrån befolkningsunderlag, arbetspendling och potential med flera andra parametrar. Utvecklingen av kollektivtrafikens infrastruktur behöver koncentreras till kollektivtrafikstråken, där resbehoven bedöms vara störst. En viktig och prioriterad åtgärd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik är arbetet med att förbättra framkomligheten och sänka restiden.

God tillgänglighet till kollektivtrafiken genom hög standard på bytespunkter är en viktig förutsättning för kollektivtrafiken. I trafikförsörjningsprogrammet finns mål om att skapa en större bytespunkt med utökad resenärsservice i tätorter utmed kollektivtrafikstråken. Dessa större bytespunkter kan bidra till ett ökat resande samtidigt som det också kan stärka tätorternas attraktivitet. Till dessa bytespunkter behöver det skapas bra gång- och cykelvägar och erbjudas goda parkeringsmöjligheter för cykel och vid behov även bil. Genom att koppla ihop utbygganden av dessa bytespunkter med samhälls- och centrumutvecklingen i tätorterna kan kollektivtrafiken bidra till att stärka centrumet i tätorten. Inom prioriteringen ”Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer” finns tätorts- och framkomlighetsåtgärder, vilka bidrar till att skapa förutsättningar till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet på landsbygden.

Väst kustbanan är ett mycket starkt kollektivtrafikstråk för såväl interregionala som regionala resor. Pendlingen mellan kommunhuvudorterna längs med Väst kustbanan i Halland samt till och från Göteborg är mycket stor. Att skapa tillgänglighet till Oslo, Köpenhamn och Hamburg är viktigt sett ur ett regionalt tillväxtperspektiv. Även de mindre banorna, Viskadalsbanan, HNJ-banan och Markarydsbanan, har viktiga funktioner i att tillgodose resbehovet. Åtgärderna inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” bidrar i stor utsträckning till kollektivtrafikens konkurrenskraft genom att möjliggöra ett utökat turutbud och sänkta restider.

Prioriteringen innefattar:

- Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät
- Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät

I planen avsätts sammanlagt 128 miljoner kronor till en attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling perioden 2022 - 2033.

Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 72 miljoner kronor till Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter
- Parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter

När kollektivtrafikens bytespunkter byggs nya eller byggs om ska de tillgänglighetsanpassas. Behovet av anslutande gång- och cykelväg samt parkeringar för cykel och bil ska ses över och eventuella åtgärder samordnas. Riktlinjen är att cirka 80 procent av medlen i åtgärdsområdet ”Om och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter” ska investeras i kollektivtrafikstråken. Resterande 20 procent investeras i bytespunkter längs övriga linjer. För att en bytespunkt med utökad resenärsservice ska kunna genomföras krävs god framförhållning och samplanering mellan kommunen, Hallandstrafiken och Region Halland, där kommunen är initiativtagare.

Inom åtgärdsområdet finns även möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder för busstrafiken, vilka kan bidra till att stärka kollektivtrafikens attraktivitet.

Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät

I planen avsätts 56 miljoner kronor till statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent. Kommunerna ansöker årligen till Hallandstrafiken.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter
- Parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter
- Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken



Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

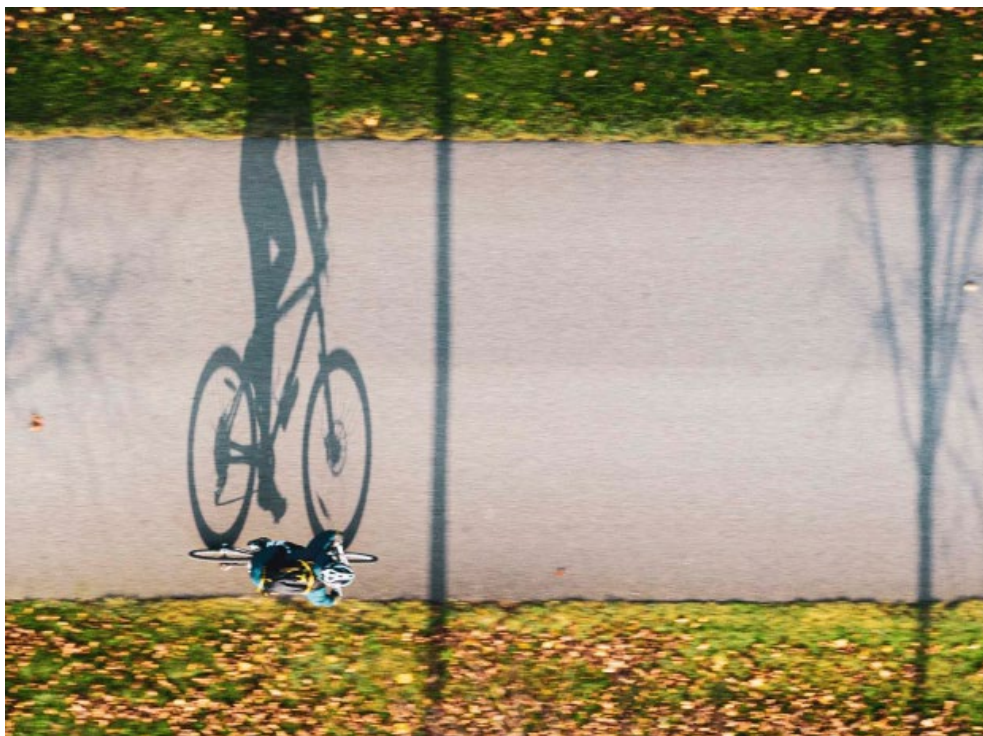
För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behöver det ges bättre förutsättningar att cykla i Halland. Cykelinfrastruktur är en del i arbetet med utvecklingen av ett hållbart transportsystem och behöver beaktas som en del av samhällsplaneringen. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå, det blir ett mer inkluderande samhälle. Den fortsatta utvecklingen av cykelturism, särskilt Kattegattleden, bidrar till att stärka näringslivets konkurrenskraft längs med lederna. Samtidigt kan utvecklingen av cykelinfrastrukturen bidra till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängseln.

Cykeln behöver stärkas som transportslag. Det finns inget sammanhållet cykelvägnät på samma sätt som det gör för väg- eller järnvägsnätet. På många håll saknas en bra och säker infrastruktur som möjliggör cykling till i första hand arbete eller studier. Byggandet av nya cykelvägsförbindelser ska koncentreras till de platser där en potential för ökad cykling finns.

Längs kusten i Halland, där 75 procent av hallänningarna bor, går den nationella turistcykelleden Kattegattleden. På leden finns ett antal sträckor med bristande trafiksäkerhet, vilka behöver byggas ut med separat cykelväg. Förutom att leden blir alltmer attraktiv för turister, vilket gynnar näringslivet längs med kusten, så innebär en fortsatt utveckling av leden även förbättrade pendlingsmöjligheter.

Cykelvägnätet behöver i större utsträckning knytas ihop med kollektivtrafiken för att möjliggöra byten och ett mer hållbart resande. Möjligheterna att cykla i de större städerna och på landsbygden behöver stärkas. Inom prioriteringen ”Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer” finns tätorts- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, vilka bidrar till att skapa förutsättningar till en ökad cykling i städer och på landsbygden. Utbyggnaden av cykelvägnätet i länet behöver kompletteras med satsningar på ändrade attityder och beteenden i syfte att få fler att välja det hållbara resandet.

Inom prioriteringen Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer finns potten Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät. I dessa medel inryms åtgärder för oskyddade trafikanter inklusive cykling.



Prioriteringen innefattar:

- Cykelåtgärder på regionalt vägnät.

Cykelåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 162 miljoner kronor till Cykelåtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

Åtgärdsområdet innefattar utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser. Utbyggnad av cykelvägar finansieras till 50 procent av den regionala infrastrukturplanen och till 50 procent genom kommunal medfinansiering. Med medfinansieringen inkluderad uppgår summan därmed till det dubbla.

Prioritering av de konkreta åtgärderna sker i den regionala cykelplanen, vilken aktualiseras och förlängs till följd av att den regionala planen antas. Medlen inrymmer såväl genomförandet av utpekade åtgärder i Regional cykelplan 2020 – 2029 som en ny omgång av åtgärder utmed det regionala vägnätet. Även en sträcka av den nationella cykelturistleden Kattegattleden finns med bland cykelåtgärderna, Stensjö – Ugglarp i Falkenbergs kommun. Vid utbyggnad av ny cykelväg längs med det regionala vägnätet ska även kollektivtrafikens bytestpunkter och trafiksäkerhet ses över och eventuella åtgärder samordnas.

Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

Ett robust transportsystem är en avgörande faktor för näringslivets konkurrenskraft, eftersom det underlättar transportplaneringen och innebär en ökad flexibilitet för densamma. Det är viktigt att transportererna i största möjliga utsträckning kommer fram som planerat och att konsekvenserna inte blir för stora vid trafikstörningar. Ett konkurrenskraftigt näringsliv med god tillväxt har också en positiv verkan för sysselsättningen.

Näringslivets transportbehov fortsätter att öka. Sveriges näringsliv är internationaliserat och genererar stora transportmängder. Utrikeshandeln förväntas också att öka i relation till den inhemska handeln de kommande åren. Näringslivets transporter är därmed komplexa och består av flera olika transportkedjor.

Transporterna är trafikslagsövergripande och sker såväl på det mindre vägnätet som i de större stråken. God robusthet är därmed inte bara viktigt för vägtransporterna utan för hela transportsystemet. De investeringar som finns inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” bidrar i stor utsträckning till att stärka robustheten på järnvägen. Järnvägstransporterna är dock i stor utsträckning långväga och för att järnvägen ska vara ett alternativ för de halländska företagen krävs att robustheten stärks i järnvägssystemet i stort och inte bara i Halland.

En god robusthet på vägnätet är av stor vikt eftersom de allra flesta transporter inom landet går med lastbil. Även de transporter som går på sjön och järnvägen behöver allt som oftast använda sig av vägnätet för att nå hela vägen från start till mål. Vägnätet kommer att vara centralt för näringslivets transporter även framöver och framkomligheten på vägnätet måste värnas, såväl i de starka stråken som på de mindre vägarna. Åtgärder inom prioriteringen Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer som gynnar framkomligheten på vägnätet bidrar i hög utsträckning till att förbättra robustheten i transportsystemet i Halland.

I de större transportstråken är kapacitetsbehoven som störst. Västkuststråket är ett centralt transportstråk för näringslivets transporter i Sverige, i vilket en stor del av den svenska importen och exporten passerar. Godstrafiken på Västkustbanan och lastbilsflödena på E6 är betydligt större än i samtliga andra regionala transportstråk. De mellanregionala flödena är tillika störst till och från Västra Götaland och Skåne. God framkomlighet och tillgänglighet i Västkuststråket är av stor vikt för näringslivets transporter i Sverige, inte bara för Halland. Längs med E6 finns behov av att åtgärda ett antal trafikplatser, framför allt i norr, för att värna en god funktion och framkomlighet på vägen.

Vägförbindelserna inåt landet knyter samman Halland med viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet. Flera av de mer transportintensiva företagen i länet är beroende av dessa förbindelser för sina transporter och några av dem är dessutom lokaliserade utmed dessa vägar, såsom Gekås, Derome och Stora Enso i Hyltebruk. Väg 26 är en nationell stamväg som behöver åtgärdas inom ramen för den nationella planen, där sträckan Halmstad-Oskarström är prioriterad.

God tillgänglighet och robusthet i de regionala transportstråken är av stor vikt för näringslivets transporter. Trafikverket har aviserat anpassning av hastighetsgränser på ett antal större vägar i länet. Det är viktigt att konsekvenserna av hastighetsförändringarna utreds och att den interregionala tillgängligheten beaktas i dessa sammanhang.

Prioriteringen innefattar:

- Näringslivets transporter på väg 153 och 154

Näringslivets transporter på väg 153 och 154

I planen avsätts 172 miljoner kronor till Näringslivets transporter på väg 153 och 154 under perioden 2022 - 2033.

I detta ingår stigningsfält på väg 153 för cirka 103 miljoner kronor och trimningsåtgärder för 69 miljoner. Cirka två tredjedelar av de totala medlen är tänkt att vara vikta till väg 153 och en tredjedel till väg 154. Åtgärderna hämtas ur tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie. Det huvudsakliga syftet med åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter i de regionala transportstråken men åtgärderna ska samtidigt beakta åtgärder som även stärker trafiksäkerhet och kollektivtrafiken i vägstråken.

Väg 153 och 154 förbinder Västkuststråket med Ullared och Värnamo. För transporter till och från Ullared samt mellan Småland och Varberg är dessa stråk betydelsefulla och eftersom tillväxten för företagen i området är stark finns ett behov av åtgärder på dessa vägar för att säkerställa en god robusthet och framkomlighet. Trafikflödena på vägarna motiverar en högre standard än vad vägarna har idag.

Väg 153 ingår i det regionala transportstråket Varberg-Värnamo med Ullared som en viktig knutpunkt. Väg 154 ingår i det regionala transportstråket Falkenberg-Ullared. Trafikmängderna såväl totalt som för lastbilstransporter är större på väg 153, som generellt också har en lägre standard. Mellan Varberg och Ullared respektive Falkenberg och Ullared är busstrafiken väl utbyggd, där båda utgör starka kollektivtrafikstråk enligt det halländska trafikförsörjningsprogrammet.



Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

Hög attraktivitet är ett av de tre målen i den halländska tillväxtstrategin. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Städernas roll som mötesplatser för hälsa, företagsambet, innovationer och kultur, gör att de spelar en betydande roll för hela regionen som tillväxtmotorer och utveckling av konkurrenskraft. Genom förändrade boendemönster med ökad flyttning till den tätortsnära landsbygden stärks sambanden mellan stad och land. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Hallands framtida utmaning inom detta område är att fortsatt erbjuda attraktiva, hållbara och inkluderande boende- och livsmiljöer i såväl städer som på landsbygd.

En god tillgänglighet i transportsystemet bidrar till Hallands attraktivitet som region. Med en väl fungerande infrastruktur och kollektivtrafik skapas goda kommunikationsmöjligheter och hög tillgänglighet. För att skapa attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer behöver fokus därmed ligga både på en ökad tillgänglighet i transportsystemet och på åtgärder i städer och i landsbygdsmiljöer som genererar attraktivitet på de specifika platserna.

Framkomligheten i det regionala transportsystemet, i första hand i de regionala transportstråken, behöver stärkas för en ökad tillgänglighet och robusthet. Detta gynnar inte bara hallänningarnas resmöjligheter, det är även av stor vikt för det halländska näringslivets konkurrenskraft. Idag finns större brister i det nationella stamvägnätet på väg 25 och 26 och vid E6:ans trafikplatser. På det regionala vägnätet finns större brister i framkomlighet och trafiksäkerhet på ett flertal större vägar; väg 15, väg 41, väg 153, väg 154 och väg 158. Brister på väg 153 och 154 åtgärdas inom prioriteringen ”Ett robust transportsystem för näringslivets transporter”. I kollektivtrafikstråken finns möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder som förbättrar kollektivtrafikens restider och därmed stärker dess konkurrenskraft gentemot bilen.

För att bidra till ett mer hållbart resande är det angeläget att förbättra tillgängligheten för oskyddade trafikanter på landsbygden. De flesta människor bor i tätorter och i tätorterna finns även de flesta målpunkterna för boende på landsbygden. I tätorterna kan ett flertal mindre åtgärder kombineras för att gynna gång, cykel och kollektivtrafik. Tätortsåtgärderna kan med fördel samordnas med berörd kommuns planering för att få ytterligare utväxling.

Arbetet med en förbättrad trafiksäkerhet, i enlighet med Nollvisionen, har varit framgångsrikt och det finns ett stort behov av åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten i transportsystemet. Även klimat- och miljöpåverkan behöver minska för att en hållbar utveckling ska uppnås. Såväl trafiksäkerhets- som miljöåtgärder är dessutom i stor utsträckning positiva för de oskyddade trafikanterna och därmed det hållbara resandet i stort.

Prioriteringen innefattar:

- Smärreåtgärder på regionalt vägnät
- Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät
- Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle

I planen avsätts 714 miljoner kronor till attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer perioden 2022 - 2033.

Smärreåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 198 miljoner kronor till smärre åtgärder på regionalt vägnät under perioden 2022 - 2033.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Framkomlighetsåtgärder
- Tätortsåtgärder
- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Tätortsåtgärder och framkomlighetsåtgärder som syftar till att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet i kollektivtrafikstråken kräver god framförhållning och samplanering mellan kommun, Hallandstrafiken och Region Halland.

Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder längs regionala vägstråk hämtas främst ur genomförda åtgärdsvalsstudier. Smärreåtgärder på vägarna 153 och 154 beskrivs under prioriteringen ”Ett robust transportsystem för Näringslivets transporter”.

Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät

I planen avsätts 52 miljoner kronor till Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät under perioden 2022 - 2033. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent av en åtgärd. Kommunerna ansöker årligen till Trafikverket.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.

Prioritet ges till åtgärder som förbättrar för oskyddade trafikanter och barns situation i trafiken, till åtgärder med stor potential för cykling och till åtgärder som minskar antalet bullerutsatta personer.

Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle

I planen avsätts 464 miljoner kronor till utbyggnad av väg 940, Rösan - Forsbäck.

Trafikförhållandena i Onsala har diskuterats sedan mitten av 1950-talet och befolkningen på Onsalahalvön har ökat under lång tid. Över 80 % av den arbetsföra befolkningen arbetar på annan ort, majoriteten i Kungsbacka, i Göteborg och i Mölndal. Behovet av en bra förbindelse är därmed stort och väg 940 är i sin nuvarande standard inte byggd för att hantera de trafikmängder som den belastas av idag. Dagens trafiksituation med stora flöden inne i tätorten är inte tillfredsställande.

För att åtgärda dagens problembild på Onsalavägen och möta framtida behov planeras utbyggnad en cirka sju kilometer ny vägsträcka utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck där den ansluter till befintlig väg. Trafikverket fastställde 2016 vägplanen för väg 940 Rösan - Forsbäck men den överklagades och 2018 fastställde regeringen slutligen vägplanen.

Syftet med investeringen är att förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö, minska barriäreffekten längs befintlig väg samt möjliggöra för fortsatt utveckling i området. Vidare syftar åtgärden till att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar. I projektet ingår utöver en ny vägsträckning även gång- och cykelvägar, bytespunkter för buss samt cykelparkeringar vid bytespunkterna.

Kungsbacka kommun medfinansierar objektet genom att överta väghållaransvaret och betala samtliga ombyggnader på befintlig väg (enligt medfinansieringsavtal från 2009-10-19). Inriktningen är att utveckla vägen för bland annat god framkomlighet för kollektivtrafiken. Åtgärderna kommer att genomföras efter det att den nya vägen är byggd.

Planeringen av åtgärden har tagit lång tid och byggstarten har skjutits upp, framför allt beroende på artskyddsfrågor, då vägen är tänkt att byggas i ett vägreservat som legat orört över en längre tidsperiod.



Goda förbindelser med Stockholm

Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningarna för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet. Därmed är det viktigt för näringslivets konkurrenskraft och till följd av det förstärks sysselsättningen.

Västkustbanan är ryggraden för det hållbara resandet i Halland och utgör den huvudsakliga förbindelsen med Stockholm, via Göteborg. Att fullfölja dubbelspårsutbyggnaden och se till att det finns tillräcklig kapacitet på Västkustbanan är viktigt för hela Hallands utveckling. Åtgärder som finns inom prioriteringen ”Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik” bidrar således också till att förbättra förbindelserna med huvudstaden. Vid sidan av goda förbindelser med tåg erbjuder flyget ett komplement, i första hand via Landvetter och Halmstad flygplats. Genom att även ta tillvara digitaliseringens möjligheter finns möjlighet till alternativa goda förbindelser med Stockholm som inte innebär att resa.

Prioriteringen innefattar:

- Driftbidrag till regional flygplats

Driftbidrag till regional flygplats

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.

Som ett komplement till tåget är Halmstad flygplats viktig för södra Halland, med dagliga direktflyg till huvudstaden och de bytesmöjligheter som erbjuds där.

Flygförbindelserna stärker Hallands attraktivitet genom att förstärka näringslivet och sysselsättningen i länet. Flygplatsen fyller även andra viktiga samhällsfunktioner som berör sjukvård, Försvarsmaktens verksamhet, samhällsskydd och beredskap. Medlen i prioriteringen bidrar till att upprätthålla fortsatt goda förbindelser mellan Stockholm och Halland.

I den preliminära ramen som framgår av direktiven är medel inräknade som bland annat får användas till bidrag till kommuner som utbetalar ersättning till drift till icke statliga flygplatser. Region Halland ska som länsplaneupprättare besluta om och i vilken omfattning dessa medel ska användas för driftbidrag till regionala flygplatser eller andra åtgärder i de regionala trafiksystemen. En kommun med en icke statlig flygplats som har trafik under allmän trafikplikt kan ansöka om bidrag för kostnader för drift av flygplatsen. Länets flygplats, Halmstad City Airport, har idag ett statligt driftbidrag uppgående till 2,5 miljoner kronor per år. Bidraget administreras av Trafikverket.



Process för framtagande av planen

Parallellt med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2022 - 2033 har Region Halland haft avstämningar med de halländska kommunerna på både politisk- och tjänstemannanivå. Trafikverket är en viktig samarbetspart som har bistått med kompetens och synpunkter under arbetets gång och avstämningsmöten har även hållits med Länsstyrelsen.

Arbetet grundar sig i den regionala systemanalysen för transportsystemet som togs fram 2020. Under framtagandet av såväl systemanalysen som den regionala planen har avstämningar skett regelbundet med i första hand Kollinfragruppen, där kollektivtrafik- och infrastrukturansvariga i kommunerna, Region Halland och Hallandstrafiken deltar. Arbetet har även redovisats till kommunala tjänstemän inom Samhällsbyggnadschefsgruppen och ÖP-gruppen. Kommunerna har bjudits in till dialogmöten om planen inför remiss, där de har fått tillfälle att lämna synpunkter och berätta om sina utmaningar.

På politisk nivå har arbetet kontinuerligt stämts av med Regionstyrelsens tillväxtutskott respektive arbetsutskott, med början hösten 2020 och under hela 2021. Även Regionstyrelsen har fått information om planrevideringen. Därtill har arbetet presenterats inför Chefsgrupp Halland (CGH) och i Kommun- och regionledningsforum (KRF).

Regeringen beslutar om den nationella planens innehåll och pengaramar under försommaren 2022. Därefter kan den regionala planen beslutas av regionfullmäktige.

Uppföljning och justering av antagen plan

Regionen följer årligen upp planens genomförande och sammanfattar utfallet i en redovisning i samarbete med Trafikverket. Uppföljningen utgår ifrån de sex prioriteringarna i planen och hur genomförandet av planen bidrar till en hållbar regional utveckling. Budget och utfall kommer även att beskrivas övergripande, för att få en bild av hur medlen används.

Det är regionfullmäktige som fastställer planen utifrån den ekonomiska ram som staten fördelat till Halland. I planen framgår vilka åtgärder som ska genomföras under vilka år. Genomförandet behöver vara flexibelt och kunna hantera tids- och kostnadsförändringar av projekt. I de fall omfördelning av medel under pågående planperiod behöver beslutas, exempelvis med anledning av förseningar, är det regionstyrelsen som har möjlighet att fatta beslut om justeringar inom totalt givna planramar.

Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Region Halland har upphandlat Trivector Traffic AB att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av förslaget till regional plan. Uppdraget har formulerats efter samråd med berörda parter. Syftet med samrådet är att identifiera de miljöaspekter som har störst betydelse för byggande av transportinfrastruktur.

Innevarande planomgång har haft en forcerad tidsplan. Hallands förslag till regional infrastrukturplan 2022 - 2033 är också i stora delar oförändrad jämfört med planen 2018 - 2029. Den miljökonsekvensbeskrivning som genomfördes för den senaste planrevideringen bedömer vi därför i stort vara gällande även för denna planomgång.

Miljöbedömningen i planen sker på en övergripande nivå och på frågeställningar som är relevanta att bedöma i ett tidigt ske. Det är planens åtgärdsområden som miljöbedöms - hur de olika åtgärdsområdena påverkar utvalda miljömål, det övergripande klimatmålet om nettonollutsläpp av växthusgaser år 2045 samt klimatmålet för transportsektorn om minskning av växthusgasutsläppen med 70 procent till år 2030.

Planens inriktning och innehåll ska också värderas mot sex av målen i Agenda 2030: nr 7 Hållbar energi för alla, nr 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur, nr 10 Minskad ojämlikhet, nr 11 Hållbara städer och samhällen, nr 13 Bekämpa klimatförändringarna och nr 15 Ekosystem och biologisk mångfald.

Det praktiska arbetet med bedömning av betydande miljöpåverkan går ut på att bryta ner de utpekade målen i aspekter och bedömningskriterier. De olika aspekterna/kriterierna delas i sin tur in i **fyra fokusområden: Klimat, Hälsa, Landskap** samt **Resurser tillgängliga för människan**. Bedömning görs för respektive åtgärdskategori i länsplanen. I tabellen redovisas en samlad bedömning av det nya planförslaget 2022 – 2033 samlade påverkan på det fyra fokusområdena.

Fokusområde	Bedömning		Tillfredsställande underlag
Klimat	Positiv	Negativ	OOO
Hälsa	Positiv		OO
Resurser tillgängliga för människan	Ingen påverkan	Underlag saknas	O
Landskap	Negativ		O

Den samlade bedömningen blir;

Klimat: Åtgärderna har såväl positiv som negativ påverkan och en sammanvägd bedömning är svår att göra. Vägåtgärderna går generellt i negativ riktning medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning.

Hälsa: Åtgärderna ger generellt sett en positiv påverkan.

Resurser: Åtgärderna har till stor del ingen påverkan men det är svårt att göra en rättvisande bedömning då det i många fall saknas underlag.

Landskap: Åtgärderna ger sammanvägt en negativ påverkan, främst på grund av de större vägobjekten.

Nationella miljö kvalitetsmål: Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i positiv riktning avseende frisk luft och bara naturlig försurning, både positiv och negativ riktning avseende begränsad klimatpåverkan, ingen förändring avseende god bebyggd miljö och levande sjöar och vattendrag, och negativ riktning avseende rikt växt- och djurliv.

Hållbarhetsaspekter Agenda 2030: Planförslaget går i positiv riktning för de flesta hållbarhetsaspekterna inom Agenda 2030 som är relevanta för miljöbedömningen. Planen bidrar i både positiv riktning avseende aktiv mobilitet, buller, luftkvalitet och trafiksäkerhet, i både positiv och negativ riktning avseende klimatpåverkan, och i negativ riktning avseende biologisk mångfald.

Etappmål trafiksäkerhet: Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken.

Etappmål klimat: Planförslaget går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat.

När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver;

- hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
- hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
- skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts, och
- vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).

Hela miljökonsekvensbeskrivningen för regional infrastrukturplan Halland 2022 – 2033, finns att ta del av i ett separat dokument (Ärendenr. RS210304 Regional infrastrukturplan, Miljökonsekvensbeskrivning av regional infrastrukturplan Halland 2022-2033, Trivector 2021).

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 trimningsåtgärder					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 regionala 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

Bilaga 2: Förordning om länsplaner

Vilka typer av investeringar som den regionala planen får innehålla framgår av förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.

Följande investeringar kan innefattas i de regionala planerna:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet,
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- Åtgärder i andra icke statliga finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- Driftbidrag till icke-statliga finansierade flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen,
- Investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- Bygandet och drift av enskilda vägar,
- Åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm, vilket innefattar bland annat:
 - Byggnad av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - Byggnad av spåranläggning för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - Byggnad av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
 - Transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
 - Åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer etcetera.