

Regional fysisk plan Halland 2050

I nära samarbete - Region Halland • Falkenberg • Halmstad •
Hylte • Kungsbacka • Laholm • Varberg kommun



Halland
bidrar i nära
samarbete

Region Halland • Falkenberg • Halmstad • Hylte • Kungsbacka • Laholm • Varberg



Förord

Nem nonem am et occum lam, omnihil ium, con num volum voluptat quam et, sequam fuga. Nem dolore seribea rchilles et eatibus dolore, isqui doluptat que dolupitet alibus dolese etur, quam nobit occusam ut que commolu ptasint dest minctaecte dici voles et expelibus, cus, ut maiosaperum amustem-que poris et eiur, ea sum, quam estius.

Excerferi alitatquis nostemo lessed ma culluptaquis experunti velit desequam abore cullabo. Ut porupta tusaperum nime nonsed magnit, culparum que miligent dolupta turio-re stiist aut vit, consequesinis eatem eturita tquiaspit, quae doloreped magnis aspici tem nones etur?

Me pror sedio. Nam libusam ident, sectis qui re porestrume con elecabo. Piet est fugiassum eum qui ratquas doluptur, tem. Ebitatisei doluptatit et lam ipsant poratem quat plaborrori quisquo et, nobis nobiscipidem que officiet quas eveliqui dis utessin re ipsant pelisqui aborro tecat rate plitatis sum quas recte evelesciatur sae re, et eum, sam que sus audistis apicidus, sa core pos arcia vid ullistrum debitam doluptas vellacc usandis conserchic te comnimpos aut

explaut volupta tiatatq uidunt quae ventibea consererum audiciis eostior erupti ut parum volo odis ex eossedigenimet atintet volorep eliquodist, soluptiis eos elestiberum ellecat.

Hiliqui in rectem voluptur, quis utasinvenimodi volorporum qui dolorum qui ipsae eos sint, aut optatene nobit aut et ipitintius, cum ut quam ini incieni hillantem qui nulligniatempo rerias as as estisciae. Et omnitist volora qui ut rest anieniamet autatusant quate doluptatur reptium quia pel id utecto venisquam, officiis ab iusdandio. Doles

Hiliqui in rectem voluptur, quis utasinvenimodi volorporum qui dolorum qui ipsae eos sint, aut optatene nobit aut et ipitintius, cum ut quam ini incieni hillantem qui nulligniatempo rerias as as estisciae. Et omnitist volora qui ut rest anieniamet autatusant quate doluptatur reptium quia pel id utecto venisquam, officiis ab iusdandio. Doles

Namn namn,
Titel titel





Inledning

Genom en regional fysisk plan ska den kommunala och regionala nivån komplettera varandra och bidra till den gemensamma utvecklingen i Halland. Den regionala fysiska planen ska omfatta hela Halland. Den ska visa Hallands samlade vilja och ge förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna som sträcker sig över kommun- och regiongränserna. Den regionala nivån ska fungera som en möjliggörare för att bidra till samhandling samt komplettera och stötta den kommunala planeringen.

Regional fysisk planering har som sitt övergripande syfte att skapa goda

förutsättningar för att hantera regiongemensamma utvecklingsfrågor vilket är av vikt i en växande region som Halland.

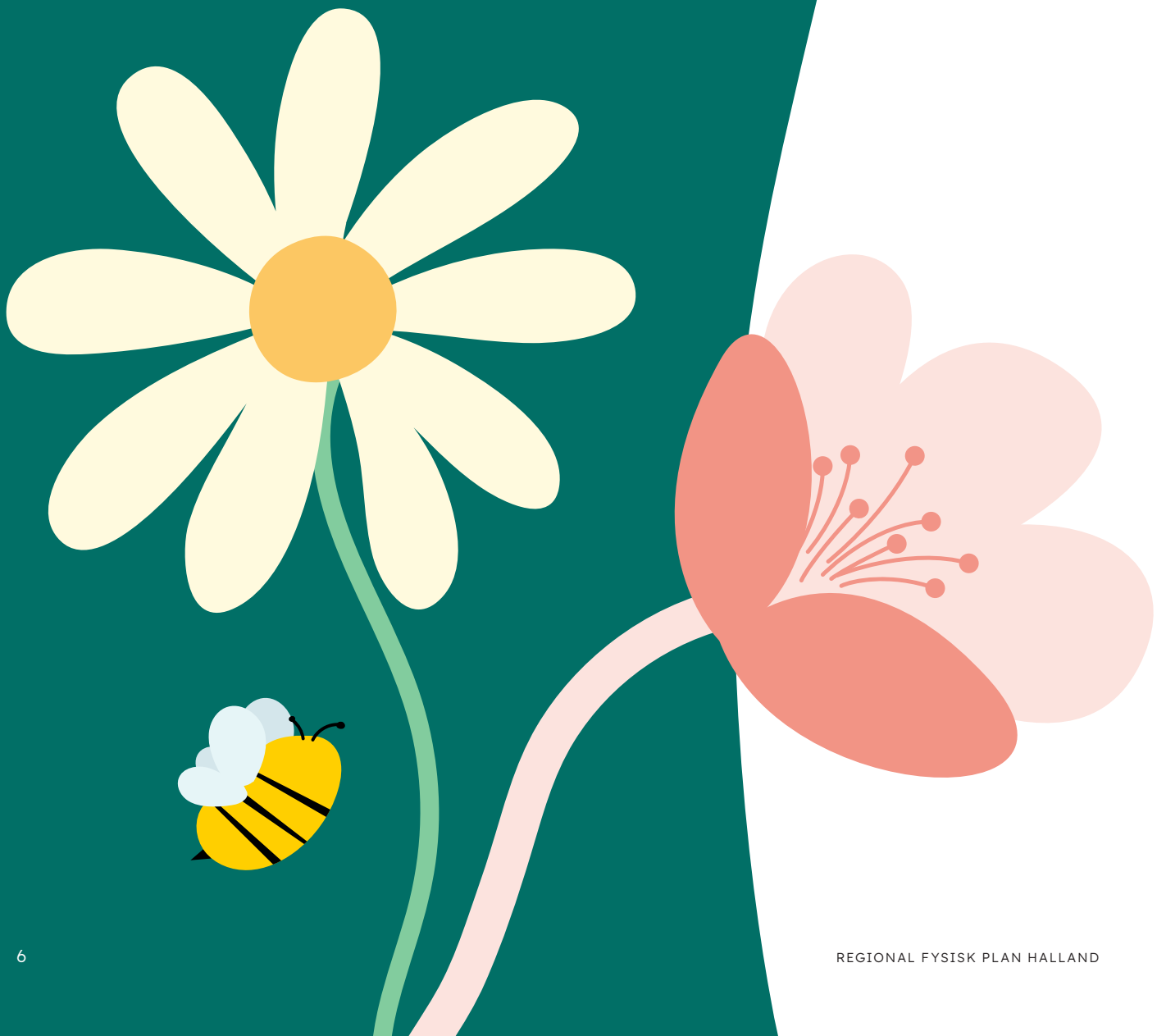
Genom regional fysisk planering tas ett samlat grepp kring frågor och utmaningar på en regional nivå, en regional fysisk plan som bidrar till att fortsätta utveckla Hallands attraktivitet, hållbara utveckling och generera samhällsnytta.

Tillsammans kan då regionen, kommunerna och den nationella nivån hantera samhällsutmaningar som är för stora och komplexa för en enskild aktör.

Innehåll

Förord	3	Uppföljning av planen	94
Inledning	5	Bilagor	98
Bakgrund och introduktion	6	Bilaga 1. Hallands inspel till nationell planering av transportinfrastrukturen	
Ramverk	14	Bilaga 2. Beredskap och säkerhet	
Övergripandeplaneringsprincip och planeringsförutsättningar	18	Bilaga 3. Miljökonsekvensbeskrivning och Hållbarhetsbedömning	
Mål och strategier	22	Bilaga 4. Särskild handling enligt miljöbalken	
Strukturbild Halland och plankarta år 2050	44	Bilaga 5. Barnkonsekvens och jämställdhetsanalys	
Planens genomförande	68	Bilaga 6. Granskningsutlåtande	
Målkonflikter och riksintressen i den fysiska planeringen	80	För bilaga 3 – 6 se digital version av Regional fysisk plan Halland 2050.	

Bakgrund och introduktion





Dialoger

Process Regional fysisk plan Halland 2050

Förslaget till Regional fysisk plan Halland 2050 har tagits fram i nära samverkan med de halländska kommunerna och i dialog med myndigheter, organisationer och andra aktörer.

Planen har varit föremål för samråd och granskning i enlighet med plan- och bygglagen. De synpunkter som inkommit har sammanställts och bemötts i ett granskningsutlåtande och har bidragit till att utveckla och förtydliga planens innehåll inför antagande.

Strategisk miljöbedömning av regionplanen

Enligt 6 kap. 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen eller programmet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

I 2-5 §§ miljöbedömningsförordningen (2017:966) framgår vilka planer som ska och inte ska antas medföra betydande miljöpåverkan. En regionplan ska enligt 2 § p.2 antas medföra betydande miljöpåverkan, dels eftersom den anger förutsättningar för åtgärder och verksamheter som exempelvis tätortsbebyggelse, anläggande av industriområden och byggande av vägar, dels eftersom genomförandet av planen kan kräva olika typer av tillstånd.

Regional fysisk plan för Halland omfattas därmed av kravet på strategisk miljöbedömning. Inom ramen för detta har en hållbarhetsbedömning tagits fram, där en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ingår som en central del.

Hållbarhetsbedömningen och MKB:n har varit integrerade i planarbetet och har utgjort en del av samråds- och granskningshandlingarna.

Sammantaget visar miljö- och hållbarhetsbedömningen att planen skapar goda förutsättningar för att förena tillväxt med social, ekologisk och klimatomfattig hållbarhet. Samtidigt behöver vissa avvägningar och principer konkretiseras i efterföljande planering. Genom fortsatt samverkan och fördjupning kan Halland utvecklas på ett sätt som stärker både livsmiljöer, natur- och kulturvärden och regionens långsiktiga motståndskraft.

Den fullständiga Miljökonsekvensbeskrivningen och Hållbarhetsbedömningen återfinns i bilaga 3.



Så här läser du planen

Planen inleds med en beskrivning av **uppdraget och den viljeinriktning** som Kommun- och regionledningsforum antog i september 2023. Här framgår också den geografiska avgränsningen, tidshorisonten och de tre målområden som tagits fram i dialog med kommunerna, med utgångspunkt i lagstiftning samt i koppling till den Regionala utvecklingsstrategin och Strategi för hållbar tillväxt.

Därefter följer kapitlen **Ramverk samt Övergripande planeringsprincip och planeringsförutsättningar**, som redogör för de förutsättningar som ligger till grund för planens utformning. Här behandlas bland annat nationella riktlinjer, Agenda 2030,

plan- och bygglagen samt viktiga utmaningar och möjligheter som motiverar planens strategier.

Planen består av tre målområdena. Varje målområde innehåller strategier med tillhörande inriktningar. **Målområde 1, som behandlar infrastruktur, är mer fördjupat än de övriga två.** Fördjupning av målområde 1 är en politisk inriktning och speglar infrastrukturens betydelse som grundläggande förutsättning för Hallands utveckling.



I planens avslutande kapitel behandlas **Planens genomförande**. Här beskrivs centrala förhållningssätt för att skapa samhandling mellan många aktörer samt hur uppföljning av planen kommer att ske.

Till planen hör sex bilagor:

- Hallands inspel till nationell planering av transportsystemet
- Beredskap och säkerhet
- Miljökonsekvensbeskrivning och Hållbarhetsbedömning
- Särskild handling enligt miljöbalken
- Barnkonsekvensanalys och jämställdhetsanalys
- Granskningsutlåtande

Uppdraget och viljeinriktning

Geografisk avgränsning

Den halländska regionala fysiska planen ska redogöra för Hallands roll i tre geografiska kontexter: den regionala och mellankommunala kontexten, den stor-regionala kontexten samt den nationella och internationella kontexten.

Den regionala och mellankommunala kontexten

Halland har en tydlig flerkärnig struktur. Flerkärnighet i den halländska kontexten innebär flera jämnstora städer i relativ närhet till varandra som är viktiga funktioner för sitt omland. Det innebär också att det i varje kommun finns städer som driver på den lokala såväl som den regionala utvecklingen. Mellan städerna finns orter i olika storlek men även landsbygd av olika karaktär i såväl kust som inland.



Denna mångfald bidrar till Hallands attraktivitet. Utvecklingen i en kommun påverkar ofta hela Hallands utveckling. Detta skapar behov av att beskriva de mellankommunala och regionala frågor som kan gynna hela Hallands utveckling.

Den storregionala kontexten

Halland är en del av flera lokala och regionala arbets-, bostads- och studiemarknader. Det är många som pendlar över och inom kommun- och regiongränserna. För att hela Halland ska utvecklas är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner tillgängliggörs för så många som möjligt.

Snabba och hållbara transporter är därför en grundförutsättning för den halländska utvecklingen. Det faktum att Halland ligger mitt emellan två nationella tillväxtmotorer och i ett nätverk med stora och medelstora städer skapar ett behov av att beskriva, förstå och planera för hur Halland på bästa möjliga sätt kan dra nytta av sitt geografiska läge.

Den nationella och internationella kontexten

Halland är nära sammankopplat med Göteborg i norr och Skåne i söder. Göteborg och Skåne är i sin tur kopplade mot Oslo, Köpenhamn och övriga Europa via Hamburg. Den transportkorridor som binder ihop denna geografi är en av Europas mest trafikerade, både vad gäller person- och godstransporter.

Utifrån de starka funktionella kopplingar som finns idag och med den förväntade utvecklingen i stråket Oslo – Hamburg, finns det en stor potential för ökad tillväxt i Västra Skandinavien.

Tidshorisont 2050

Regional fysisk plan Halland sträcker sig fram till år 2050. Det gör att planen kommer att kunna taktas in i det strategiska arbete som sker på kommunal, regional, nationell såväl som internationell nivå.

Aktualitetsprövning

Planen aktualitetsprövas av regionfullmäktige en gång per mandatperiod. Syftet är att säkerställa att innehållet fortfarande är relevant och i linje med regionens utveckling och behov.

Om planen bedöms vara inaktuell kan den revideras, eller så kan beslut fattas om att ta fram en ny plan. På så sätt säkerställs att planen förblir ett aktuellt och användbart verktyg för den fysiska planeringen i Halland.



Målområden utpekade i viljeinriktning

I enlighet med viljeinriktningen
innehåller planen tre målområden:

Målområde 1

En tillgänglig,
inkluderande och
sammanhållen
region





Målområde 2

En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

Målområde 3

En robust och resiliert region



Ramverk

Den fysiska planeringen ramas in och påverkas av beslut och styrdokument på flera nivåer: globala avtal och EU-direktiv till nationella lagar och mål, regionala strategier och kommunala planer. Här presenteras hur planen står i relation till ett urval av dessa.





Agenda 2030

Regional fysisk plan för Halland ska bidra till att uppnå de globala målen för hållbar utveckling i Agenda 2030 och EU:s mål att uppnå klimatneutralitet 2050 i linje med åtaganden enligt Parisavtalet.

Agenda 2030 innehåller 17 mål som lyfter behovet av att se hur sociala, ekologiska och ekonomiska frågor hänger samman. Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen har påverkan på flera av målen till exempel klimatåtgärder, biologisk mångfald och minska ojämlikhet.

Genom regional fysisk planering kan Halland ta ett samlat grepp för att bidra till att målen uppnås. Planen stödjer också EU:s ambition om klimatneutralitet senast 2050, i linje med Parisavtalet.

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den också kallas, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Konventionen innehåller 54 rättigheter (artiklar) Som barn räknas varje

människa under 18 år. Barnkonventionen är svensk lag sedan 1 januari 2020.

Barn är en särskilt sårbar grupp i samhället och därför har den regionala fysiska planeringen en viktig roll i att skapa trygga, tillgängliga och utvecklande miljöer för barn och unga i Halland. Genom att fokusera på dessa aspekter kan vi säkerställa att våra yngsta invånare växer upp i en miljö som främjar deras välbefinnande och utveckling. I framtagandet av planen har en Barnkonsekvens- och en jämställdhetsanalys tagits fram.

Fit for 55 och den gröna given

EU-kommissionen presenterade 2021 det så kallade Fit for 55-paketet, med förslag på åtgärder i syfte att nå EU:s skärpta klimatmål för 2030. Fit for 55 innebär att EU:s nettoutsläpp av växthusgaser ska minska med minst 55 procent jämfört med år 1990. Ungefär samtidigt presenterade EU-kommissionen den så kallade Gröna given, ett program för hur EU:s lagstiftning ska anpassas för att kunna ställa om ekonomin och samhället på ett hållbart sätt.

Den regionala fysiska planeringen har en viktig roll i att omsätta dessa ambitioner i praktiken genom att planera för ett samhälle som är både klimatsmart, motståndskraftigt och långsiktigt hållbart.

Svenska miljömål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål med preciseringar samt etappmål. Där ingår även Generationsmålet. Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Sverige når i dagsläget inte de nationella miljömålen och utvecklingen går åt fel håll. För att vända trenden krävs en mer samordnad och strategisk fysisk planering, där spelar den regionala nivån en viktig roll. Genom regional fysisk plan kan vi skapa en gemensam riktning för mark- och vattenanvändning, främja klimatanpassning, hållbara transporter samt stärka landskapets ekologiska funktioner.

Planen stödjer genomförandet av miljömålen: Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö, Levande sjöar och vattendrag, Hav i balans, Levande kust och skärgård, Begränsad klimatpåverkan, Ett rikt växt och djurliv, Frisk luft, Levande skogar, Myllrande våtmarker, Ingen övergödning samt Grundvatten av god kvalitet. Miljömålen är integrerade i planen. För mer information om hur målen följs upp, se kapitlet ”Uppföljning av planen”.

Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030

Den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet utgör en övergripande inriktning för det regionala utvecklingsarbetet i Sverige. Strategin lyfter fram behovet av en hållbar samhällsomställning,

ökad tillgänglighet, stärkt lokal och regional konkurrenskraft samt social sammanhållning i hela landet.

Genom att koppla den fysiska strukturen till mål för regional utveckling verkar regional fysisk plan för att förverkliga strategins intentioner i den halländska kontexten.

Målet är att främja en helhetsinriktad planering där kommunala och regionala mål samverkar.

Regional utvecklingsstrategi och Strategi för hållbar tillväxt

Den regionala fysiska planen är ett verktyg som bidrar till att konkretisera och förverkliga intentionerna i Hallands regionala utvecklingsstrategi **Halland – bästa livsplatsen 2035** och **Strategi för hållbar tillväxt**.

Genom att koppla den fysiska strukturen till målen för hållbar regional utveckling tydliggörs hur olika strukturer hänger samman. Planen omsätter strategiernas övergripande inriktningar i ett territoriellt perspektiv och skapar förutsättningar för ett mer samordnat och kunskapsbaserat genomförande av den regionala utvecklingspolitiken.

På så sätt bidrar planen till en hållbar samhällsutveckling genom att klargöra rumsliga samband, territoriella avgränsningar samt geografiska och fysiska förutsättningar och strukturer. Detta stärker planeringssystemets förmåga att hantera komplexa och långsiktiga utmaningar och möjligheter.

Genom att planen aktualitetsprövas varje mandatperiod skapas en levande process som bygger långsiktig kapacitet och lärande. Planen blir därmed ett nav för uthålliga planeringsprocesser och fördjupad samverkan – en förutsättning för att möta framtidens hållbarhetsutmaningar.

Kommunernas översiktsplaner

Regional fysisk plan och de halländska kommunernas översiktsplaner hänger samman och kompletterar varandra. Översiktsplanerna är kommunernas verktyg för att ta ställning till den långsiktiga användningen av mark- och vattenområden, medan den regionala fysiska planen utgör ett stöd i att samordna planeringen över kommun- och regiongränserna.

Genom att erbjuda ett regionalt perspektiv kan planen bidra till att stärka översiktsplanernas mellankommunala perspektiv.

Kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning

Regional fysisk plan ska utgöra ett stöd i kommunernas arbete med bostadsförsörjning och bidra med ett regionalt perspektiv på förutsättningarna för ett hållbart bostadsbyggande. Planen synliggör hur tillgången till infrastruktur, kollektivtrafik, arbetsmarknad och grönstruktur påverkar förutsättningarna för bostadsutveckling.

Planen kan därmed fungera som ett gemensamt planeringsunderlag i dialogen om lokalisering, prioriteringar och samordning över kommungränserna. Regional fysisk plan utgår från kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning och kompletterar kommunernas planer med ett regionalt helhetsperspektiv.

7 kap. Plan- och bygglagen

Vid utformningen av de tre målområdena med tillhörande strategier och föreslagna åtgärder för arbetet med den regionala fysiska planen, har hänsyn tagits till vilka frågor Boverket pekar ut i lagstiftningen i 7 kap. plan- och bygglagen (PBL).

Det innebär att:

- tas fram i nära samarbete med berörda aktörer.
- erbjuda vägledning för den kommunala planeringen.
- ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet.
- verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses.
- verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.
- ta fram prognoser, omvärldsanalyser och olika utvecklingsscenarier för att skapa beredskap för olika samhällsutvecklingar.
- beakta både nuvarande och framtida behov samt hantera risker som kan uppkomma kopplat till klimatförändringar.
- beskriva markanvändningen med fokus på ett effektivt och varsamt sätt med hänsyn till miljön.
- framgå hur hänsyn har tagits till allmänna intressen i 2 kap. PBL, riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken och på vilket sätt miljö kvalitetsnormer enligt förordning om tillsyn enligt miljöbalken 5 kap. har följts.
- främja en hållbar utveckling som förenar ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet
- stämma överens med nationella mål och intressen.
- integreras med andra regionala och kommunala planer: Översiktsplanerna, bostadsförsörjningsprogrammen samt att Regional infrastrukturplan och Trafikförsörjningsprogrammets inriktningar ska vara inarbetade.

Övergripande planeringsprincip och planerings- förutsättningar





Varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning

Den övergripande planeringsprincipen i Regional fysisk plan Halland 2050 är **Varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning**.

Denna princip är vägledande för hur den regionala fysiska strukturen i Halland ska utvecklas fram till 2050.

Det innebär att utvecklingen i första hand bör ske i redan etablerade strukturer, till exempel inom kärnor och utmed befintliga stråk och att ny mark ska prövas i relation till dess påverkan på landskapets funktion, produktionsförmåga och vattenbalans.

Det innebär behovet att balansera tillväxt och utveckling med långsiktig hushållning av landskapets resurser och kulturmiljövärden.

Den övergripande planeringsprincipen bygger på insikten att mark och vatten är begränsade tillgångar som måste användas med omdöme, men också på att regionen behöver växa, förnya sig och ställa om.

Tillsammans ska vi skapa en fysisk miljö som är tillgänglig och användbar för alla, oavsett ålder eller funktionsförmåga.

Det innebär konkret att:

- Fysisk planering ska skapa förutsättningar för bostäder, näringsliv, infrastruktur och energiomställning.
- Areella näringar ges förutsättningar att fortsätta att verka och utvecklas, i samspel med andra markanspråk.
- Vikten av samplanering mellan kommuner i frågor där mark- och vattenanvändningen har gränsöverskridande konsekvenser.
- Värdefulla resurser som bördiga jordbruksmarker, känsliga vattenmiljöer, grundvattenmagasin och naturliga översvämningsytor skyddas från fragmentering och ohållbar exploatering.
- Den fysiska miljön ska vara planerad och utformad med universell utformning som grund, så att den möter olika behov och förutsättningar för kvinnor, män, barn och unga, samt personer med funktionsnedsättning.
- Planering tar hänsyn till miljö- kvalitetsnormer, klimatanpassning, kulturmiljö och ekosystemtjänster.

Planeringsförutsättningar

Planeringsförutsättningarna beskriver Hallands fysiska förutsättningar som har betydelse för planens utformning och omfattning.

Befolkningsutveckling i Halland

Halland växer fortsatt, men i en något lägre takt än tidigare. Vid utgången av år 2024 hade Halland 345 074 invånare. Befolkningen har ökat kraftigt under 2000-talet, men ökningstakten har dämpats de senaste åren på grund av lägre födelsetal, högre dödstal och minskat flyttnetto. SCB prognostiserar att Halland år 2040 har cirka 368 700 invånare, en ökning med drygt 23 000 personer.

Framskrivningar är dock alltid förenade med osäkerhet. Lågkonjunktur, migration, hushållsbildning och barnafödande är faktorer som kan förändra utvecklingen.

En flerkärnig region med starka samband

Hallands flerkärniga struktur är en styrka, men ställer krav på infrastruktur och service som kan binda samman regionens olika delar och funktionella samband.

Halland har en flerkärnig struktur där kommunhuvudorterna fungerar som regionala kärnor. Tillväxten är relativt spridd och kärnorna kompletterar varandra i en gemensam regional struktur.

Pendlingsmönstren är allra starkast i nord-sydlig riktning längs kusten, med omfattande flöden mot Göteborg. Samtidigt finns viktiga öst-västliga samband mellan kuststäder, inland och angränsande regioner. Kustzonen är starkt exploaterad, medan inlandet har andra utvecklingsförutsättningar där tillgång till service och infrastruktur är avgörande för att ta tillvara potentialen.

Hallands natur- och kulturlandskap

Hallands landskap utgör viktiga värden för både rekreation, näringsliv och samhällsutveckling, men kräver en planering som balanserar tillväxt och bevarande.

Halland är rikt på natur- och kulturreсурser: havet och stränderna, odlingslandskapet, skogarna och de halländska åarna samt materiella kulturarv. Dessa miljöer har formats över tid och är idag viktiga både för boende, rekreation och besöksnäring.

Landskapets karaktär varierar; i norr med sprickdalar och skärgårdsliknande kust, i söder med kustslätter och sandstränder och i öster med stora skogsområden som sträcker sig in i grannlänerna. Variationen bidrar till Hallands attraktivitet men innebär också att olika delar av länet har olika förutsättningar för utveckling.

Turismen är en stark tillväxtfaktor och bidrar till att upprätthålla lokala samhällen men stora delar av de attraktiva miljöerna för turism och rekreation sammanfaller med både skyddade och känsliga miljöer. Det krävs därför extra hänsyn för hur dessa miljöer tillgängliggörs så att de fortsatt kan bidra till Hallands attraktivitet utan att äventyra viktiga ekologiska funktioner.

Det handlar också om att bidra till att de areella näringarna ska kunna utvecklas i ett framtida Halland. Det växande behovet av bostäder, infrastruktur och naturmiljöer påverkar både jord- och skogsbrukets förutsättningar.

Hallands kustzon – en mångfald av intressen

Kustzonen rymmer många samtidiga intressen och risker, vilket kräver samordnad och klimatanpassad planering på tvärs över sektorer och kommungränser.

Kustzonen är en bärande del av Hallands attraktionskraft med långa stränder, klippor, fiskelägen och öppna vyer mot Kattegatt. Här finns starka värden för rekreation, friluftsliv och kulturmiljö, samtidigt som besöksstrycket och klimatförändringarna skapar nya utmaningar.

Havsplaneringen berör en rad intressen: sjöfart, hamnar, energiutbyggnad, fiske, turism och naturvård. Trycket på kusten gör behovet av samordnad planering stort, särskilt då havsnivåhöjning, erosion och fler stormhändelser väntas påverka kustmiljöerna.

Hallands kust har dessutom en strategisk roll i övergången mellan Kattegatt och Öresund, med nära koppling till dansk och internationell planering.

Hallands inland-betydande värden och utvecklingsmöjligheter

Inlandet kännetecknas av mindre orter, landsbygder och större sammanhängande natur- och skogsområden. Här finns viktiga resurser för de areella näringarna, energi-produktion, naturturism och rekreation och ofta ett starkt lokalt näringsliv. Samtidigt som miljöerna bidrar till biologisk mångfald och ekosystemtjänster av regional betydelse.

Inlandet har också en viktig roll i den regionala helheten genom kopplingar till kuststäderna och angränsande regioner. De öst-västliga sambanden är särskilt betydelsefulla för att stärka funktionella samband, arbetsmarknader och robusthet i transportsystemet. Samtidigt innebär längre avstånd och en glesare struktur utmaningar kopplade till tillgänglighet, service och kompetensförsörjning. Tillgång till fungerande transportlösningar, digital infrastruktur och grundläggande service är avgörande för att inlandets potential ska kunna tas tillvara och för att skapa goda livsvillkor i hela regionen.

Stora hållbarhetsutmaningar under planperioden

Transportsektorn är en av Hallands största klimatutmaningar. Trots viss minskning från personbilar är utsläppen fortsatt höga och tunga transporter ökar.

Trafiken bidrar även till markanspråk, buller och luftföroreningar som påverkar hälsan.

Det innebär en planering som behöver stödja både utsläppsminskningar och en resurs-effektiv användning av mark.

Samtidigt har Halland en generellt god socioekonomisk situation med hög livslängd, höga inkomster och låg arbetslöshet. Men det finns skillnader mellan olika delar av länet och mellan olika grupper.

Avstånd till större städer påverkar tillgång till arbete, utbildning och service. Socioekonomiska skillnader förekommer både i städer och på landsbygder och kan i vissa fall förstärka varandra.

De sociala och geografiska skillnaderna i länet påverkar jämlikheten i Halland.

Planeringen behöver ta hänsyn till olika grupper i samhället och att platser har olika förutsättningar.

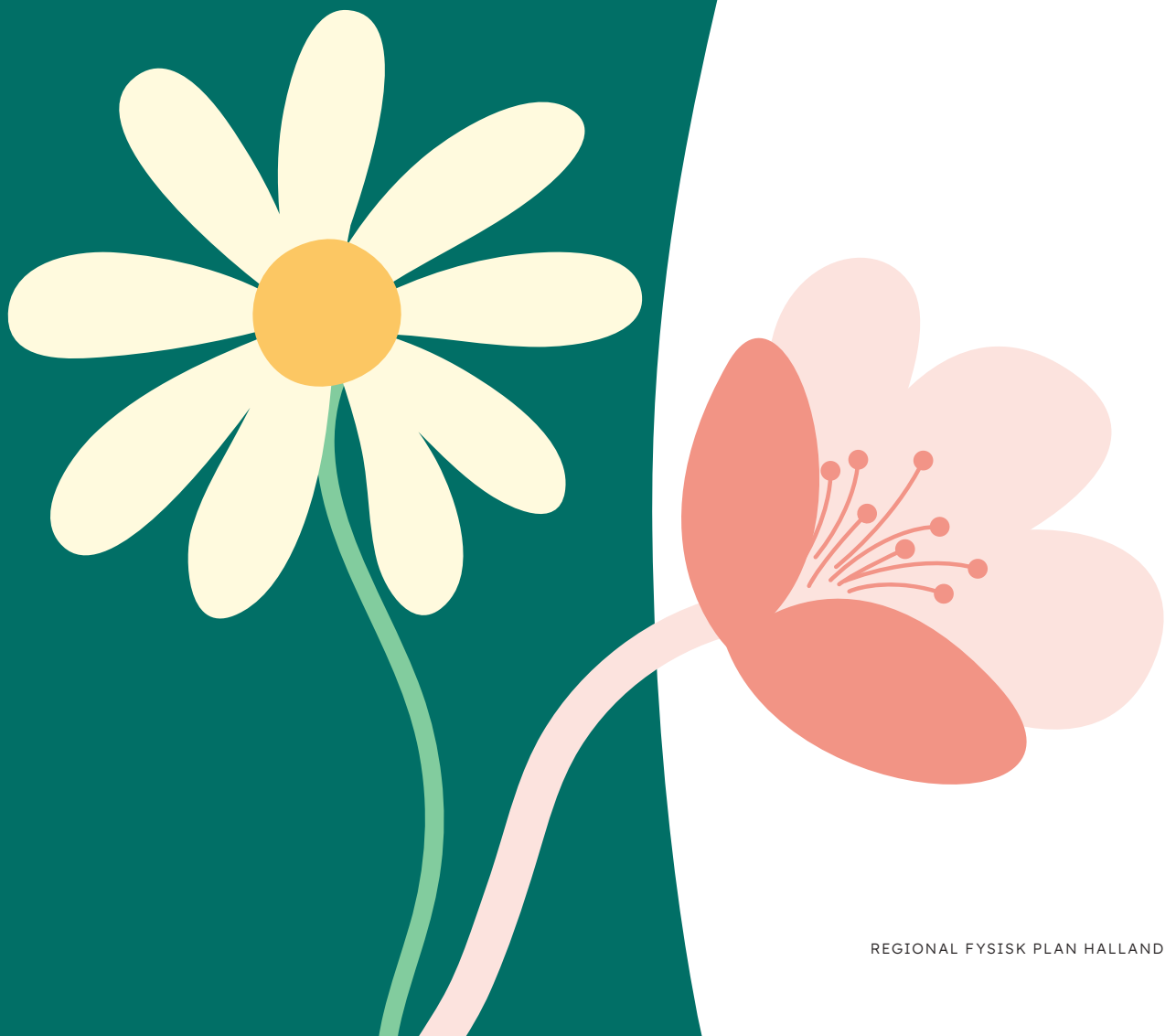
Tillväxten skapar behov av varsam men möjliggörande mark- och vattenanvändning

Tillväxten i Halland stärker regionens attraktionskraft men ökar trycket på jordbruksmark, naturmiljöer och grönområden, särskilt i kustzoner och kring större orter. Samtidigt innebär befolkningstillväxten ett växande behov av bostäder och infrastruktur.

Den långsiktiga utvecklingen kräver att bostadsutbyggnad och markanvändning sker på ett sätt som både stödjer tillväxten och värnar resurser. Universell utformning, tillgänglighet och trygghet är centrala förutsättningar för att den fysiska miljön ska fungera för alla invånare.

Med utblick mot Halland år 2050 krävs en planering som förenar varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning, utvecklar hållbara livsmiljöer och samtidigt minimerar negativ påverkan på värdefulla naturmiljöer.

Mål och strategier

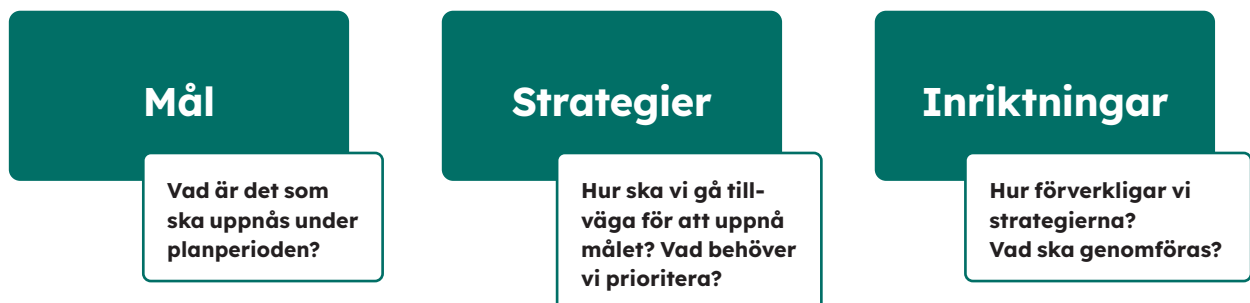




Regional fysisk plan Halland 2050 anger tre målområden som, tillsammans med tillhörande strategier och inriktningar, ska användas som vägledning i den efterföljande planeringen.

För att planen ska kunna genomföras och målområdena uppnås krävs ett nära samarbete mellan flera aktörer på lokal, regional och nationell nivå under hela planperioden.

Strategistruktur



Målområde 1

En tillgänglig,
inkluderande
och sammanhållen
region



Politiken har beslutat att målområde 1 ska ges en mer fördjupad utformning än övriga målområden. Motivet är att infrastrukturen utgör en grundläggande förutsättning för Hallands utveckling. Den påverkar näringslivets konkurrenskraft, arbetsmarknadens funktion, tillgången till utbildning och service samt möjligheterna att nå klimat- och hållbarhetsmålen.

I detta målområde presenteras därför en mer detaljerad beskrivning av nuläge och behov, tillsammans med strategier och inriktningar för hur infrastrukturen kan bidra till ett långsiktigt hållbart Halland.

Halland bästa livsplatsen år 2050

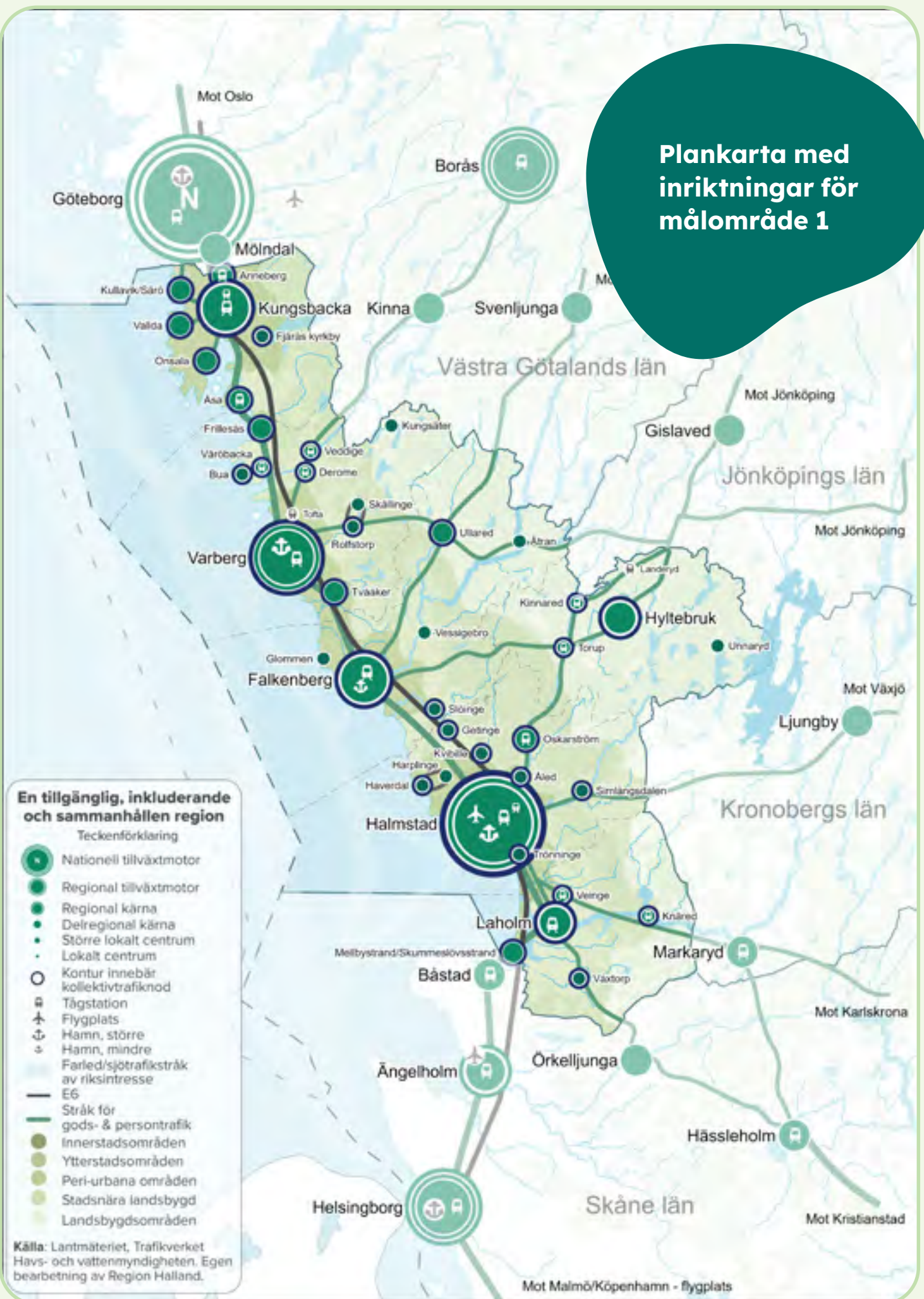
För att ingen ska lämnas utanför och för att alla ska kunna vara delaktiga i samhällsutvecklingen krävs en robust och säker digital och fysisk infrastruktur. Detta möjliggör att människor kan använda samhällstjänster, driva företag, ta del av kultur och arbeta eller studera på distans oberoende av var i Halland de bor. År 2050 fortsätter Halland utvecklas till en region där tillgängligheten mellan olika delar av samhället är sömlös och hållbar, där infrastrukturen skapar förutsättningar i ett växande Halland.

En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

- Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket.
- Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning.
- Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik.
- Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga.
- Stärk och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen.
- Stärk och utveckla elnätscapaciteten och energisystemet.

Kartan visar stråk för gods- och persontrafik, Ortsstruktur samt viktiga infrastrukturfunktioner av betydelse för målområdets strategier och inriktningar.

Plankarta med inriktningar för målområde 1



Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket

Majoriteten av hallänningarna bor längs med Väst kuststråket och det är här utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Det är också här som majoriteten av bostadsbyggandet fortsatt kommer ske.

Kopplingen till Göteborgs- och Öresundsregionen samt utbytet mellan regionens kärnor är en avgörande fråga för regionens fortsatta utveckling. Det innebär att det under planperioden finns stora behov av investeringar för att både säkerställa och stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket.

Därför behöver transportkapaciteten på sträckan öka och restiderna mellan de större kärnorna minska de kommande decennierna. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och hallänningarna.

Inriktningar:

- Verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Väst kustbanan.
- Säkerställ E6:ans funktioner och långsiktiga kapacitet.

Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna i öst-västlig riktning

För att stärka förutsättningarna i hela regionen behöver de olika delarna av Halland knytas samman. Ett robust vägnät, en välutbyggd busstrafik och en tågtrafik mellan inlandet och kusten förstärker utvecklingsmöjligheterna i hela geografien och möjliggör för olika typer av boende- och livsmiljöer.

De mindre kärnorna i regionen fyller i regel en viktig roll för sitt direkta omland vad gäller arbets- och servicetillfällen. En god tillgänglighet mellan kust och inland gör att sårbarheten i de glesare delarna minskar. Det möjliggör att bo, verka och driva företag i flera olika delar av regionen.

Inriktningar:

- Verka för god farbarhet, restidssänkande åtgärder och robusthet i de öst-västliga stråken
- Verka för ett robust småskaligt vägnät utanför de större stråken.
- Verka för utbyggnad av infrastruktur som möjliggör fossilfri personbilstrafik i stråken.

Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik

Halland, liksom övriga världen, står inför stora hållbarhetsutmaningar. Dagens höga utsläppsnivåer är inte hållbara och får negativa konsekvenser för både samhälle och miljö. Transportsektorn är en bidragande orsak och all ny bebyggelse innebär ökad trafikbelastning på befintlig väginfrastruktur. Nuvarande resmönster, där bilen är norm, tar dessutom stora markytor i anspråk.

För att möta utmaningarna behöver en större andel av resandet ske med hållbara alternativ där detta är möjligt. Bilen kommer fortsatt att spela en roll i transportsystemet men kollektivtrafik som gång och cykel måste stärkas.

Förutsättningarna för detta är särskilt goda i Halland vad gäller kortväga pendling i och runt de större kärnorna. På landsbygden behöver möjligheterna att parkera bilen vid bytespunkter och kollektivtrafiknoder förbättras.

Det är viktigt att samplanera kring infrastruktur och hållplatser för att skapa trygg och säker tillgänglighet och för att kollektivtrafiken görs användbar för personer med funktionsnedsättning.

Investeringar i cykelleder, gångstråk och åtgärder som främjar kollektivt resande är nödvändiga för att skapa attraktiva resandemöjligheter. Genom att integrera trygghetsaspekter i samhällsplaneringen kan vi utveckla miljöer som stärker människors välbefinnande och livskvalitet.

Inriktningar:

- Samplanera infrastrukturåtgärder som premierar buss- och tågtrafik, särskilt i stadsnära områden och längs kollektivtrafikstråken.
- Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna.
- Eftersträva ett hela resanperspektiv som möjliggör för cykel, gång och bil till och från bytespunkt, med hög grad av tillgänglighetsanpassning.
- Skapa trygga hållplatser, cykelparkeringar och gångstråk.



Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga

Dagligen flödar stora mängder gods inom och genom Halland. Placeringen mellan två storstadsregioner, tillgången till två större hamnar samt en transportintensiv näring, leder till hög belastning från tung trafik, särskilt på E6:an.

Samtidigt är delar av transportsystemet, särskilt de kustnära stråken såsom Väst-kuststaket, utsatta för klimatrisker som översvämning, erosion och extrema väderhändelser. För att säkerställa långsiktig funktionalitet och tillgänglighet behöver infrastrukturen i ökad utsträckning klimatanpassas och utformas med hänsyn till befintliga och framtida risker.

Andra viktiga godsleder i regionen är riks- och länsvägarna som sammanbinder Halland med större orter inåt landet. De närmaste decennierna förväntas godsflödena öka som en följd av större befolkning och ökad tung trafik med anledning av Fehrman-Belt-förbindelsen. Under planperioden behöver därför kapaciteten på de hårt belastade stråken öka.

Samtidigt som godstrafiken är avgörande för regionens ekonomiska utveckling och dynamik finns behov av omställning av godstransporter. Den tunga trafiken för med sig utsläpp och orsakar trafikstockningar på sträckor med hög belastning. Infrastruktur för fossilfri tung trafik och lösningar för intermodala transporter kan mildra dessa negativa effekter.

Med sitt strategiska läge mellan två storstadsregioner och dess närhet till viktiga hamnar, flygplatser och transportleder, är Halland viktig för Sveriges nationella säkerhet och beredskap. Regionens infrastruktur spelar en viktig roll i hanteringen av potentiella kriser och konflikter och behöver därför rustas och förberedas därefter.

Det innebär bland annat att de halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnätet och järnvägarna är viktiga att utveckla ur ett totalförsvarsperspektiv. HNJ-banan, Markarydsbanan och Viskadalsbanan kan fungera som omledningsbanor vid trafikstörningar.

Flygplatsen i Halmstad är viktig för näringslivets resor men används därtill även för andra samhällsnyttiga funktioner för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och av Försvarsmakten.

Inriktningar:

- Säkerställ E6:ans och övriga godsstråks funktioner, robusthet och långsiktiga kapacitet.
- Verka för kompatibla omlastningslösningar för gods i strategiskt fördelaktiga lägen.
- Verka för utbyggnad av infrastruktur som möjliggör fossilfri tung trafik.
- Bidra till att testa och utveckla nya innovativa lösningar för framtidens transportsystem.
- Förstärk skyddet och kapaciteten hos viktig infrastruktur som hamnar, flygplats, kraftnät, vägar och järnvägar.

Stärk och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen

Utbudet av och efterfrågan på digitala tjänster ökar snabbt. Beroendet av den digitala infrastrukturen blir därmed större och som en konsekvens av det behöver tillförlitligheten och säkerheten öka.

En tillgänglig och robust infrastruktur för digital konnektivitet skapar förutsättningar för en hållbar utveckling och möjligheter att bo och verka i hela länet. Digital konnektivitet bidrar till inkludering, tillgång till service och jobb, ger företag en möjlighet att växa och utvecklas på en global marknad, bidrar till minskat behov av arbetsresor samt är en förutsättning för grön omställning.

Avbrott och störningar i den digitala infrastrukturen leder till omfattande problem och kostnader för verksamheter och samhället i stort. Därför är det av stor betydelse att den digitala infrastrukturen är heltäckande och robust i alla delar av regionen. En välutbyggd och fungerande digital infrastruktur är en förutsättning för att företag, myndigheter och samhällsfunktioner ska kunna verka effektivt och innovativt.

En stabil uppkoppling minskar platsberoendet för verksamheter och möjliggör distansarbete, fjärrstyrning av processer och användning av avancerade digitala tjänster. Detta öppnar upp för företagsamhet och arbetsmöjligheter även utanför de större städerna och bidrar till regional utveckling och konkurrenskraft. Det är därför viktigt att medverka till en uppbyggnad och utbyggnad av infrastruktur för digital konnektivitet på samma sätt som för övriga transportslag.

Inriktningar:

- Stärk och utveckla möjligheter till en mer robust och resiliert digital infrastruktur som möter användarens och användarens behov.
- Säkerställ tillgången till digital infrastruktur vid all fysisk planering både i mark, luft och vatten.
- Säkerställ digital uppkoppling längs järnväg och högtrafikerade vägstråk.



Stärk och utveckla elnätscapaciteten och energisystemet

Halland är en betydande producent av fossilfri el, inte minst genom Ringhals kärnkraftverk. Samhället genomgår samtidigt en omfattande elektrifiering som påverkar alla sektorer; från transporter och industri till hushåll och offentlig verksamhet. Den ökade användningen av elfordon, digitala tjänster och elektrifierade processer leder till en snabbt stigande efterfrågan på både el och effekt.

För att möta denna efterfrågan behöver vi energieffektivisera, öka möjligheten för industriell symbios samt öka produktionen av fossilfri el och framför allt säkerställa att elnäten dvs. transmissions-, region- och lokalnäten, har tillräcklig kapacitet för att hantera den ökade belastningen. Detta är avgörande för att minska utsläppen av växthusgaser och nå klimatmålen.

Under planperioden väntas dessutom befolkningen öka, vilket ytterligare förstärker behovet av en tillförlitlig och kapacitetsstark elinfrastruktur.

I södra Sverige har brist på effektkapacitet, begränsningar i transmissionsnätet och höga elpriser de senaste åren hämmat tillväxt och konkurrenskraft. Genom att stärka elnäten och samtidigt öka den lokala produktionen av fossilfri energi kan vi minska flaskhalsar, stabilisera elpriser och skapa bättre förutsättningar för både näringslivet och en växande befolkning. Det gör Halland mer attraktivt för investeringar och etableringar.

Det är också viktigt att belysa möjligheterna i Halland i relation till innovativa lösningar och näringslivets utveckling. Genom att investera i fossilfri energiproduktion, förbättra energieffektiviteten och stärka elnätets kapacitet på alla nivåer kan vi säkerställa ett tillförlitligt energisystem som möter både dagens och framtidens behov.



Inriktningar:

- Arbeta för att minska energianvändningen och behovet av eleffekt genom effektivare teknik, flexibel energianvändning, fjärrvärme och energilagring.
- Verka för investeringar i transmissionsnätet och regionnäten.
- Främja etablering av fossilfri elproduktion såväl på kort- och medellång sikt, som på lång sikt.

Målområde 2

En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer



Halland bästa livsplatsen 2050

Attraktiva livsmiljöer i hela Halland förutsätter att många delar i det regionala utvecklingsarbetet samspelar såsom fler näringslivsetableringar, hållbart resande och bättre hälsa.

En god bostadsförsörjning kräver att bostadsbyggandet inte ses som en enskild fråga, utan samspelar med övrig samhällsplanering. Eftersom olika grupper har skilda behov och förutsättningar, behöver kollektivtrafiken fortsatt erbjuda tillgänglighet baserat på dessa behov och förutsättningar.

År 2050 kännetecknas Halland av attraktiva och hållbara livsmiljöer som samtidigt svarar upp till behov och efterfrågan på bostäder, där alla har en plats på den regionala bostadsmarknaden.

En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

- Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland.
- Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer i stad- och landsbygd.
- Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet.

Kartan visar stråk för transport, cykel och rekreation, ortsstrukturer samt kollektivtrafikens stråk och noder, vilka tillsammans bildar strategiska samband av betydelse för målområdets strategier och inriktningar.

Plankarta med inriktningar för målområde 2



Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland

Halland står inför fortsatt tillväxt och efterfrågan på bostäder för olika målgrupper är stor. För att möta behoven och nyttja regionens utvecklingspotential krävs ett bostadsbyggande i en takt som även säkerställer framtida kompetensförsörjning och en stabil befolkningsutveckling.

Samtidigt behöver expansionen ske på ett hållbart sätt, där värdefulla naturmiljöer bevaras och människor ges goda förutsättningar att göra hållbara val i vardagen. Genom att fokusera på kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) och använda samplaneringsmodellen kan vi både minska klimatpåverkande utsläpp och främja regional tillväxt.

Efterfrågan på nya bostäder är som störst längs kusten, särskilt i och runt de större städerna samt i angränsande tätortsnära landsbygd. För regionens utveckling är det av stor betydelse att dessa områden fortsatt kan utvecklas.

Det höga planeringstrycket ställer dock krav på varsam mark- och vattenanvändning, exempelvis bevarandet av den bördiga halländska åkermarken som är koncentrerad till den kustnära delen av regionen. Det är också viktigt att bebyggelse lokaliseras så att den inte riskerar att påverkas av klimatrelaterade hot eller hamna i konflikt med naturvärden.

Inlandet har över tid haft en svagare befolkningsutveckling än kustzonen, vilket påverkar förutsättningarna för bostadsbyggande. Samtidigt finns utvecklingspotential kopplad till areella näringar, besöksnäring, energiproduktion och tillgång till mark.

En stärkt utveckling i inlandet förutsätter både livskraftiga lokala kärnor och förbättrade kopplingar till större arbetsmarknader. Funktionella samband till kustzonen och angränsande regioner är därför avgörande.

Med ett starkt planeringstryck längs kusten behöver bostadsutvecklingen under planperioden även stärkas i kärnor och lokala centrum öster om Väst kuststråket. Där befolkningsunderlag och strukturella förutsättningar motiverar det, kan nya större bebyggelseområden också skapa förutsättningar för att utveckla nya kollektivtrafikstråk eller anpassa befintliga.

För att stärka utvecklingsförutsättningarna i hela regionen behöver även strategiska kollektivtrafiknoder utvecklas utanför städernas direkta influensområden. Detta möjliggör ökad tillgänglighet till arbete, utbildning och service och bidrar till en mer sammanhållen och flerkärnig region.

Inriktningar:

- Främja förtätning runt tågstationer för att tillvarata stationssamhällets möjligheter.
- Främja sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafikstråken.
- Främja utvecklingen av strategiska kollektivtrafiknoder.
- Utveckla en starkare bostadsutveckling i kärnor och lokala centrum öster om Väst kuststråket.

Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer i stad- och landsbygd

En plats med hög boendeattraktivitet är en plats dit människor vill flytta och där människor vill bo kvar. Besöksattraktivitet överlappar på många sätt boendeattraktivitet och hänger nära samman med hur platser, bebyggelse och områden är gestaltade. Väl utformade miljöer kan skapa trygghet, uppmuntra till fysisk aktivitet och främja folkhälsan. Det handlar både om vardagsnära platser och större besöksmål med regionalt viktiga funktioner.

Hallands starka utveckling bygger på kombinationen av god tillgång till arbete och en mångfald av attraktiva livsmiljöer. I Halland ska det vara möjligt att bo, leva och verka i olika typer av miljöer; i städer såväl som landsbygder. För många platser handlar det om att hitta sin egen nisch och stärka det som gör just den platsen unik. Det är därför viktigt att utgå från varje plats förutsättningar, möjligheter och utmaningar, oavsett om det gäller kust eller inland.

Det finns ett ömsesidigt beroende mellan städer och landsbygder i Halland, vilka sammanlänkas genom flöden och synergier. Tillgängligheten till platser med levande kulturmiljöer, ett rikt kulturarv och kulturupplevelser är viktig, eftersom dessa utgör en potential för platsutveckling.

Även större sjö- och inlandsmiljöer har betydelse för turism, friluftsliv och regionala samband, inte minst genom vandrings- och cykelleder och andra rekreativsmöjligheter som knyter samman orter och regioner.

För att möta hallänningarnas behov behöver vi under planperioden säkerställa att alla delar av regionen har tillgång till regionalt viktiga funktioner som lärosäten, sjukhus och ett brett utbud av kultur, nöje och handel.

En viktig del av en plats attraktivitet är tillgången till service. Den varierar inom regionen: stark längs den tätbefolkade kusten, men svagare i inlandet. Den stadsnära landsbygden har andra förutsättningar än den glesare landsbygden, men gemensamt är att det finns stora utvecklingsmöjligheter för att stärka serviceutbudet och förbättra tillgängligheten till exempelvis dagligvarubutiker, drivmedelsstationer och vårdgivare.

Inriktningar:

- Möjliggör god tillgänglighet till regionalt viktiga funktioner.
- Främja tillgången till kvalitativa grönytor och naturupplevelser i hela regionen.
- Främja ett brett och kvalitativt kulturutbud samt förutsättningarna att skapa, ta del av och utöva kultur i regionens alla delar.
- Stärk Hallands besöksanledningar och integrera turismen i platsutvecklingen.
- Utveckla tillgången till service inom rimlig restid i hela regionen, med särskild prioritet för landsbygd och stadsnära landsbygd.

Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet

En plats med hög näringslivsattraktivitet är en plats där företag vill etablera sig. Hallands näringslivsattraktivitet hänger nära samman med att vara både en attraktiv boende- och besöksregion.

Tillgång till försörjning är avgörande för tillväxt. Därför är det centralt att näringslivet i och nära Halland fortsätter att utvecklas. Regionen har ett differentierat näringsliv och en god tillgänglighet till arbetsmarknader både inom och utanför Halland. Det bidrar till låg sårbarhet och ger arbetsgivare goda möjligheter att hitta rätt kompetens.

För att stärka regionens utvecklingskraft behöver planen under perioden skapa förutsättningar för fortsatt tillväxt. En viktig uppgift blir att följa och möta den snabba strukturomvandling som digitalisering och artificiell intelligens driver, så att Halland kan omsätta förändringarna i stärkt konkurrenskraft och hållbar tillväxt.

Att kunna erbjuda mark i bra lägen är en viktig del av attraktiviteten, men framtidens näringsliv formas av mer än markfrågor. Platsens helhetserbjudande blir alltmer betydelsefullt med kultur, fritid, bostäder och en god livsmiljö som centrala delar.

Platsens egenskaper har stor betydelse och varierar mellan olika branscher. Kunskapsintensiva företag och företag som är beroende av en stor närmarknad, exempelvis handel och tjänster, lokaliseras med fördel nära befolkningsskoncentrationer och lokala centrum. Andra branscher, såsom industri och logistik, är mindre platsberoende och mer beroende av effektiva transporter till större marknader. Därför är infrastrukturen avgörande, både för gods- och persontransporter.

De mest platsberoende branscherna är de areella näringarna. I Halland sammanfaller de geografiskt bästa jordbruksmarkerna där det är attraktivt att lokalisera bostäder och övrigt näringsliv. Av bland annat beredskapsskäl är de areella näringarnas behov än viktigare att beakta.

Inriktningar:

- Möjliggör etablering av kunskapsintensiva företag i närheten av storregionala tågstationer i de större städerna.
- Samplanera etableringslägen inom logistik och tillverkning längs med de större stråken. Industriell symbios kan på så sätt möjliggöras.
- Utveckla verksamhetsområden som har god tillgång till infrastruktur för transporter, digital kommunikation, energi och vatten.
- Planera för hållbar energiförsörjning för näringslivet i regionens olika delar.
- Främja besöksattraktiviteten i både inland och kust.

Målområde 3

En robust och resilient region



Halland bästa livsplatsen 2050

Fungerande ekosystem är en förutsättning för allt liv på jorden och utgör basen för en mångfald av de ekosystemtjänster som bidrar till en god livsmiljö. För att uppnå en hållbar framtid är det nödvändigt att integrera social hållbarhet och klimatåtgärder.

Det innebär att utveckla långsiktiga strategier som inte bara fokuserar på att minska utsläppen av växthusgaser, utan också på att stärka samhällets motståndskraft och säkerställa att alla har möjlighet att leva hälsosamma och produktiva liv.

År 2050 är de halländska ekosystemen förvaltade så att de kan fortsätta bidra med mat, dricksvatten, bioenergi, kolbindning, rekreation med mera. Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön är bevarad och nyttjas hållbart samt är tillgänglig för boende, företagare och besökare.

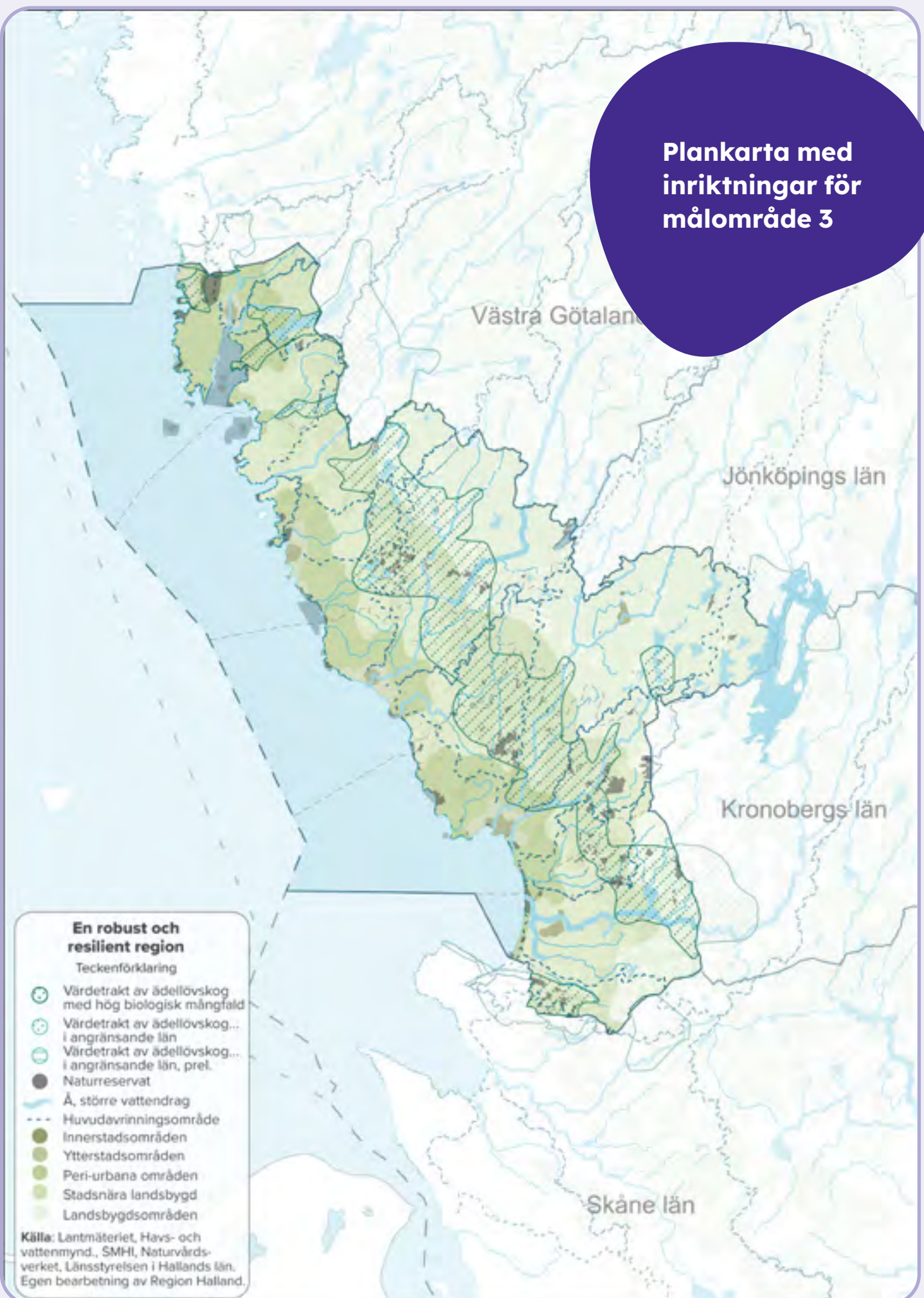
De gröna ytorna i vår stadsmiljö är välutvecklade och fungerar som oaser för hallänningen vilket bidrar till en god folkhälsa och livskvalitet genom bra luftkvalitet, vattenavrinning, hög biologisk mångfald, minskad värmestress och mindre buller.

En robust och resilient region

- Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland.
- Beredskap för ett förändrat klimat.
- Hållbar och säker vattenhantering.

Kartan visar områden med betydelsefulla natur- och vattenvärden som behöver beaktas i planering och utveckling, i enlighet med målområdets strategier och inriktningar.

Plankarta med inriktningar för målområde 3



Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland

Halland har många unika naturtyper med höga naturvärden som samlas på en relativt liten yta. På land gäller detta framför allt gräsmarker, lövskog, ädellövskog, ljunghed, slätteräng och sandmarker.

Även i vattnet finns det höga naturvärden, som till exempel havsmynnande vattendrag, specifika sjömiljöer och delar av kustmiljön. Många av dessa är även utpekade regionala ansvarsbiotoper. Dessa miljöer är väl representerade i Halland och har höga naturvärden och/eller är viktiga biotoper för hotade arter.

De halländska naturmiljöerna är en central del av halländsk attraktionskraft. Naturmiljöerna bidrar med många viktiga ekosystemtjänster för både boende och besökare samt har en stor betydelse för regionens identitet.

Halland är också en region i omvandling med hög utvecklingstakt i både befolkningsmängd och näringsliv. Utvecklingstakten skapar stora markanspråk, särskilt i kustbandet. Exempelvis hotas många strandängar av igenväxning, exploatering och översvämningsrisk.

Kusten och havsmiljöerna är av stor vikt för Hallands attraktivitet. God miljöstatus i havet är en förutsättning för att både växter, djur, människor och blå näringar ska kunna utvecklas. Därför är det av vikt att samexistens främjas mellan olika verksamheter och användningsområden.

För att möjliggöra tillväxt och samtidigt bevara attraktiviteten i regionen behöver naturens långsiktiga hållbarhet säkras, både längs kusten och i inlandet. Balansen mellan nya och befintliga värden är viktig att upprätthålla, särskilt i naturmiljöer som är rika på ekosystemtjänster och biologisk mångfald samt utgör viktiga länkar i de större blågröna systemen.

Inriktningar:

- Främja samexistens i havsmiljöerna och integrera havsplanerna i samhällsplaneringen.
- Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kusten, även där utvecklingstakten är hög.
- Utveckla stora, sammanhängande grönbå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband.
- Säkerställ det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan.
- Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald.

Beredskap för ett förändrat klimat

Hallands geografiska läge i kombination med klimatförändringarnas effekter innebär ökade risker för händelser som hotar både liv, hälsa och samhällsviktiga funktioner. Klimat-scenarier visar på mer nederbörd under vintern, vilket ökar risken för översvämningar i vattendrag och sjöar. Somrarna väntas samtidigt präglas av längre torrperioder och lägre vattenflöden. Värmeböljor utgör en betydande risk för människors liv och hälsa, särskilt i tätbebyggda miljöer där värme kan förstärkas genom den byggda miljön. Detta förstärker behovet av klimatanpassade lösningar i den fysiska planeringen.

MSB (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) pekar ut stora delar av Hallands kust som särskilt känsliga för havsnivåhöjningar, kusterosion och översvämningar från vattendrag. Erosion hotar både naturmiljöer och bebyggelse, särskilt i lågt belägna och exponerade delar av kusten. Hårda erosionsskydd kan i vissa fall förvärra problemen genom att störa den naturliga sedimenttransporten.

För att möta ett förändrat klimat behöver planeringen i ökad utsträckning ge plats för vatten i landskapet, såväl i städer och orter som i landsbygdsområden.

Det innebär att arbeta med naturbaserade och multifunktionella lösningar som kan bidra till att hantera översvämningar, stärka grundvattenbildning och förbättra vattenkvaliteten, samtidigt som de skapar värden för ekosystem, rekreation och biologisk mångfald.

Höga flöden och översvämningar kan ge omfattande konsekvenser för infrastruktur och jordbruk. Ras och skred innebär risk för både människor och egendom och kan utlösas av översvämningar, skyfall efter torka, skogsavverkning eller mänskliga ingrepp som vägbyggen, järnvägar, hamnar och dammar.

Ett särskilt problem är kustzonsinklämning dvs. när stigande havsnivåer och erosion gör att kustzonen krymper, samtidigt som bebyggelse och infrastruktur förhindrar en naturlig reträtt inåt land. Detta hotar livsmiljöer, kulturvärden och ekosystemtjänster. Här behövs fysisk planering som skapar utrymme för naturbaserade lösningar, buffertzoner och reträttytor. På samma sätt kan naturbaserade lösningar i stadsmiljö minska värmeeffekter, hantera skyfall och stärka den urbana livskvaliteten.

För att främja social hållbarhet i ett förändrat klimat krävs åtgärder som skyddar och stärker de mest sårbara. Det innebär att bygga resiliert infrastruktur, förbättra katastrofberedskap och säkerställa tillgången till grundläggande tjänster som vatten, mat och hälsovård. Sådana åtgärder stärker regionens motståndskraft, bevarar biologisk mångfald och värnar ekosystemtjänster.

Inriktningar:

- Fördröj vattnets tid i landskapet och stärk markens vattenhållande förmåga för att skydda bebyggelse, infrastruktur och känsliga naturmiljöer.
- Stärk landskapets robusthet och minska klimatgasutsläppen genom naturbaserade och multifunktionella åtgärder.
- Ökad kunskap och gemensam planering för att hantera klimatförändringar, på både kort och lång sikt.

Hållbar och säker vattenhantering

I takt med att Halland växer ökar behovet av vattenresurser av god kvalitet samt en säker och robust dricksvattenförsörjning. För att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för vatten och säkerställa tillgången till dricksvatten året runt krävs en långsiktig och hållbar vattenplanering som skyddar nuvarande och framtida dricksvattenresurser.

Den långsiktiga vattenförsörjningen behöver beakta såväl tillgången till vatten som olika användningsändamål, såsom dricksvatten, jordbruk, näringsliv och ekosystem, i ett förändrat klimat.

Klimatförändringar och risk för föroreningar, både från historiska och nya utsläpp, påverkar regionens vattenresurser. Även landskapets förmåga att hålla kvar vatten minskar när markavvattning och hårdgjorda ytor ökar. Till detta kommer föroreningar från exempelvis reningsverk och jordbruk som försämrar vattenkvaliteten. Kustnära grundvattenresurser riskerar dessutom saltvatteninträngning, särskilt vid högt uttag i kombination med låg nederbörd.

Dricksvattenresurser, både yt- och grundvatten, ska beaktas särskilt i fysisk planering, oavsett om formellt vattenskyddsområde finns eller inte. Exploatering och infrastrukturutbyggnad behöver föregås av bedömningar av påverkan på vattenkvalitet, tillrinningsområden och grundvattenbildning, i syfte att undvika försämring av vattenstatus och säkerställa långsiktig vattenförsörjning.

Förutsättningarna för vattenförsörjning varierar inom Halland och mellan olika årstider. Under sommaren sammanfaller ofta torrperioder med jordbrukets bevattningsbehov, en ökad turism och generellt högre vattenanvändning. Därför behöver vattenförsörjningen vara robust och kunna möta behoven även när flera ogynnsamma faktorer inträffar samtidigt.

En hållbar vattenanvändning innebär att vatten återanvänds när det är möjligt och att resurserna används effektivt, utan att mer vatten förbrukas än nödvändigt. Det är också viktigt att säkerställa vattenförsörjningen vid kriser och avbrott.

För en långsiktig hållbar vattenförvaltning behöver planeringen utgå från avrinningsområden snarare än administrativa gränser.

Genom att förstå och hantera hur vatten rör sig från inland till kust kan utsläpp, näringsbelastning, vattenuttag och översvämningrisker hanteras mer effektivt. Detta förutsätter nära samverkan mellan berörda aktörer.

Inriktningar:

- Planera utifrån avrinningsområden och samordna proaktivt uppströmsarbete bland annat för att nå och bibehålla god vattenkvalitet.
- Verka för en hållbar vattenanvändning genom återanvändning och effektivisering.
- Samverka kring robust och långsiktig hållbar dricksvattenförsörjning samt kontinuitetshantering i samhällsviktiga verksamheter.
- Planera för att bidra till uppfyllelsen av miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Strukturbild Halland och plankarta år 2050





Struktur bilden – tydliggör funktionella samband och samspel

Halland växer mitt i ett växande Sydvästsverige

Struktur bilden beskriver de breda penseldragen och den strategiska viljan för ett flerkärnigt Halland år 2050, där funktionella samband inom länet och med omvärlden fortsätter stärkas. Det sker genom investeringar i hållbart resande, transportinfrastruktur, attraktiva livsmiljöer samt infrastruktur kopplat till både energi och digitalisering.

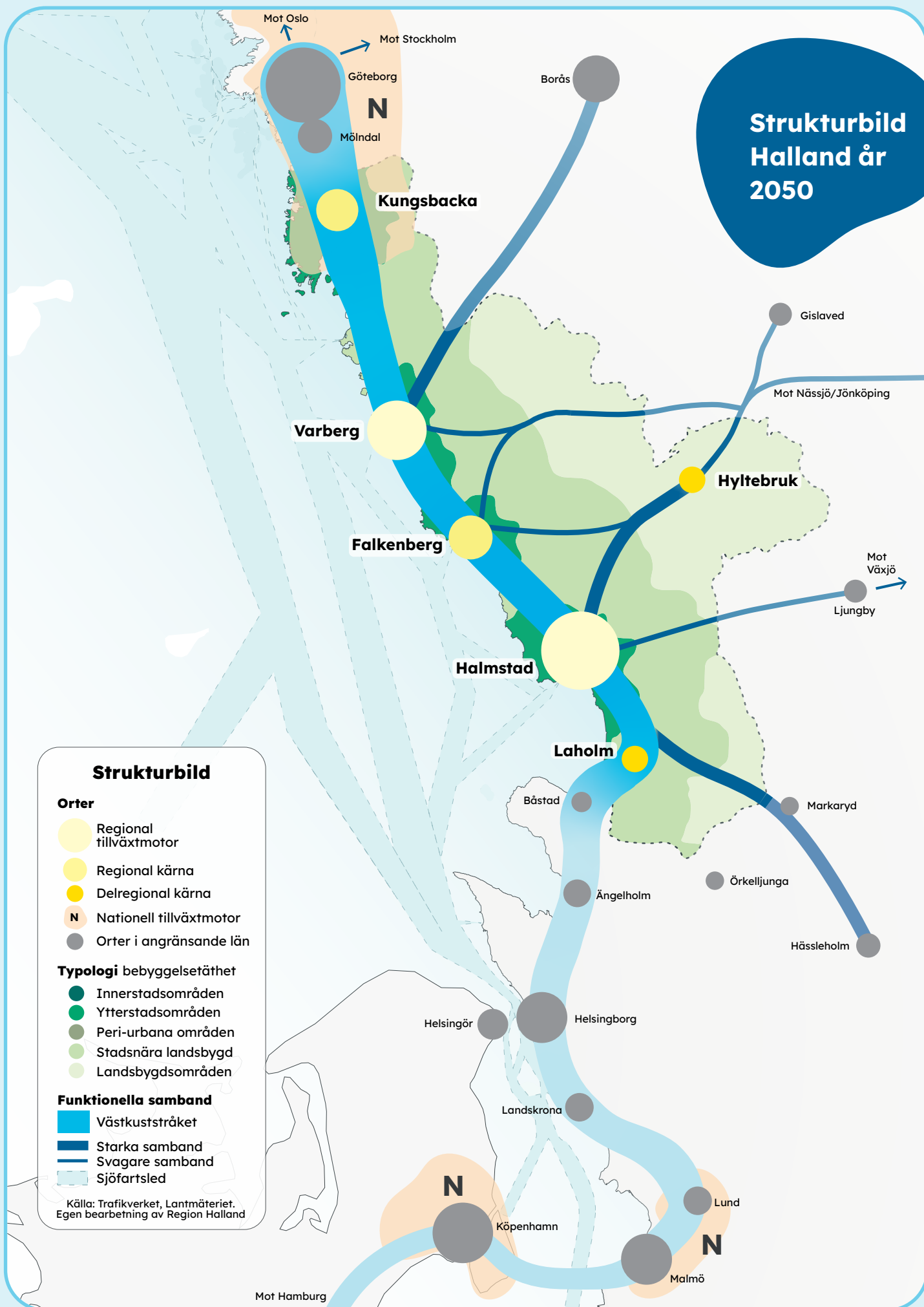
Genom att visualisera sambanden mellan Hallands städer och de omgivande regionerna tydliggörs de fysiska och funktionella strukturer som planeringen behöver förhålla sig till.

Den regionala strukturen bygger på:

- **Den västsvenska kustkorridoren som ett strategiskt och nationellt viktigt stråk** som utgör ryggraden för ett sammanhållet Halland.
- **Tvärgående kopplingar mellan kust och inland** som stärker tillgängligheten och framtida utvecklingsmöjligheter.
- **Utpekade tillväxtmotorer och kärnor** som har särskilda förutsättningar utifrån befolkningstillväxt och arbetsmarknader.
- **Samspel med omkringliggande regioner** Västra Götaland, Skåne, Jönköping och Kronoberg samt upp mot Oslo och ned mot Danmark och kontinenten. Halland utgör en viktig länk i ett större funktionellt sammanhang.
- **Farleder och havsbaserad infrastruktur** där den halländska kusten har en strategisk betydelse för farlederna mellan Kattegatt och Öresund.
- **Digital infrastruktur en osynlig men avgörande och bärande struktur** som säkrar likvärdiga möjligheter till arbete, utbildning och företagande i hela Halland.

Kartan visar funktionella samband och samspel mellan orterna i den halländska geografien och i dess närhet.

Strukturbild Halland år 2050



Strukturbild

Orter

- Regional tillväxtmotor
- Regional kärna
- Delregional kärna
- Nationell tillväxtmotor
- Orter i angränsande län

Typologi bebyggelsestäthet

- Innerstadsområden
- Ytterstadsområden
- Peri-urbana områden
- Stadsnära landsbygd
- Landsbygdsområden

Funktionella samband

- Västkuststråket
- Starka samband
- Svagare samband
- Sjöfartsled

Källa: Trafikverket, Lantmäteriet.
Egen bearbetning av Region Halland



Plankarta

Plankartan visar den samlade utvecklingsinriktningen för Halland i ett 2050-perspektiv. De strategiska inriktningar som beskrivs i målområdena synliggörs i kartan.

Utvecklingen ska i huvudsak ske inom befintliga strukturer, med utgångspunkt i en varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning. För att vidareutveckla Hallands flerkärniga struktur är samspelet mellan tillväxtmotorer, kärnor och lokala centrum av central betydelse.

Objekt i plankartan

Nedan presenteras plankartan och därefter en beskrivning av de objekt som redovisas. I plankartans digitala version är kartan interaktiv och texten visas när läsaren klickar på ett objekt.

Stråk beskrivs utifrån sin karaktär, de orter som ingår samt hur utvecklingen sett ut historiskt och hur den förväntas utvecklas i ett 2050-perspektiv.

Orter i kartan är kategoriserade i fem nivåer som beskriver deras funktion i den halländska geografien. Kategoriseringen baseras på invånarantal, antal arbetstillfällen och utbud av kommersiell och offentlig service, samt om orten är utpekad i de kommunala översiktsplanerna. Bedömningen tar även hänsyn till orternas roll i den regionala strukturen, såsom arbetsmarknadsintegration och betydelse för regionala och mellanregionala samband.

Kategoriseringen innebär inte en rangordning av orter, utan beskriver olika roller i den regionala strukturen. Typologin ska ses som ett strategiskt stöd för att förstå olika orters funktion och utvecklingsmöjligheter i ett regionalt perspektiv.

Kartan visar den samlade utvecklingsinriktningen för Halland i ett 2050-perspektiv.

Plankarta



Stråk

Västkuststråket

Västkuststråket är det största och viktigaste transportstråket i Halland. I stråket nås Göteborg med möjligheten att resa vidare mot Oslo och Stockholm, samt Malmö och Köpenhamn med kopplingen söderut mot Hamburg.

I Västkuststråket bor mer än en tiondel av Sveriges befolkning, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren. Västkuststråket innefattar järnvägen Västkustbanan och motorvägen E6. Stråket förbinder flera regionalt och nationellt viktiga funktioner.

I stråket finns även Kastrup, Nordens största flygplats. Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader. Stråket ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Syftet med TEN-T är att bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transportnät som ger hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar.

Att pekas ut som väg- eller järnvägsstråk, urban nod, hamn, flygplats eller terminal i TEN-T innebär bland annat ett synliggörande av EU-mervärdet att det ska finnas fungerande transportlösningar till, kring och i området.

I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter: Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter. Utifrån pendlingen över kommungräns är den starkaste regionala kopplingen till Västra Götaland framför allt mellan Kungsbacka och Göteborg men också mellan Kungsbacka och Mölndal.

Kommunerna Falkenberg, Kungsbacka och Varberg tillhör idag Göteborgs arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör en egen arbetsmarknadsregion.

Den största pendlingsdestinationen är Göteborg och Mölndal, följt av Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. I regionens norra delar är rörligheten större på grund av Göteborgsregionens storlek och attraktionskraft. I södra delen fungerar Halmstad som det starkaste navet, bortsett från Kungsbacka har alla kommuner starka pendlingsrelationer med Halmstad.

Pendlingen mot Skåne är betydligt mer begränsad jämfört med pendlingen till Göteborgsregionen. I Skåne är Ängelholm och Helsingborg de främsta destinationerna. Det finns potential att ytterligare stärka kopplingen söderut mellan Halland och Skåne, med särskild tyngdpunkt på Halmstad och Helsingborg.

Genom att korta restiden, främst med tåg, förbättra infrastrukturen och möjliggöra för en ökad rörlighet mellan de många orterna längs kusten blir arbetsmarknadsregionerna större. Det innebär exempelvis att sårbarheten minskar och matchningen på arbetsmarknaden blir bättre.

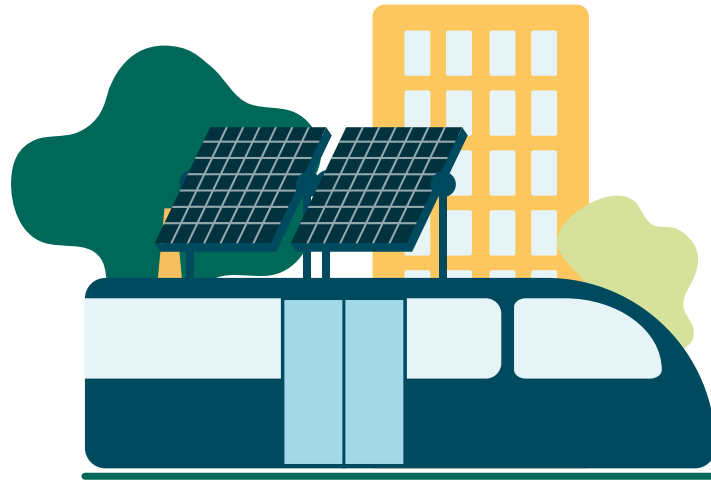
E6

Motorvägen E6 utgör riksintresse för kommunikationer och är en del av TEN-T för vägar som förbinder Skandinavien med övriga Europa. Både person- och gods-transporter är omfattande, med dominans av persontransporter mot Göteborg.

Stråket används både för kortare inomregionala resor längs kusten och för långväga transporter. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att säkerställa E6:ans funktioner och långsiktiga kapacitet.

Västkustbanan

Västkustbanan utgör riksintresse för kommunikationer och är en viktig järnvägsförbindelse i Sverige som sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör ryggraden i Hallands infrastruktur för regionalt resande.



Den har en central roll i att förbinda de stora städerna längs västkusten och underlättar både person- och godstrafik. Banan går genom några av landets mest tätbefolkade och industribetonade områden, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade järnvägar.

Västkustbanan är också en viktig del av TEN-T för järnvägar, där också Halmstad är utpekad som en urban nod. I ett 2050-perspektiv blir det viktigt att de infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan prioriteras. Det blir viktigt att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan. I ett beredskapsperspektiv är kopplingarna till och från Västkustbanan viktiga att säkra.

Halmstad-Norra Skåne-Blekinge

I stråket mellan Halmstad-norra Skåne och vidare mot Blekinge ingår: Markarydsbanan, väg 15, väg 24, Halmstad hamn samt flygplatsen i Halmstad.

Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Halmstad och Hässleholm samt Kristianstad. Men också mellan Halmstad och Karlshamn samt Karlskrona. Stråket är viktigt för orterna i Laholms kommun för koppling till närliggande orter inom och utanför Halland. Trafikmängderna är mycket stora mellan Veinge/Laholm och E6 mot Halmstad och minskar successivt mot länsgränsen och vidare österut. Ju närmare Halmstad tätort desto större pendlingsflöden.

I stråket klassas Laholm som delregional kärna, Knäred och Veinge som lokala centrum. När tågtrafiken på Markarydsbanan startar finns möjligheten för interregionala resor mellan södra Halland och nordöstra Skåne där kopplingen till Södra stambanan via Hässleholm blir viktig. Stråket används i sin fulla sträckning för såväl person- som godstransporter mellan Blekinge/Norra Skåne/Västkusten.

Tågtrafiken på Markarydsbanan ska vara ett attraktivt och pålitligt val för arbets- och studiependling samt för mer långväga resor. En väl fungerande timmestrafik är till stor nytta för invånarna och främjar utvecklingen av orterna i stråket. Samplanering mellan ett flertal aktörer är viktigt för att tågtrafiken ska bli ett attraktivt val.

Infrastrukturinvesteringar som nya stationer i Veinge och Knäred, ett nytt mötesspår och åtgärder på Halmstad C är under planering. Laholms kommun satsar stort på ortsutveckling genom utvecklingsprogram i Veinge och Knäred.

I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Pendlingen i stråket bedöms öka in mot Halmstads tätort samtidigt som pendlaren får mycket bättre förutsättningar att resa hållbart med tågtrafik.

Halmstad-Trönninge-Veinge-Laholm

Stråket går genom kommunerna Halmstad och Laholm via väg 15 och Tjärbyvägen. Stråket präglas av en historiskt stark tillväxt och är viktigt för Halmstads och Laholms gemensamma arbetsmarknad.

I stråket finns tätorter med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Kopplingen från orterna i stråket är större till Halmstad än söderut mot Skåne. I Veinge planeras för en järnvägsstation tillsammans med stark bostads- och verksamhetsutveckling.

Redundansen är en viktig beredskapsfråga och stråket möjliggör att gods- och persontransporter samt transporter med utryckningsfordon i nord-sydlig riktning kan fortgå vid större händelser då E6 behöver stängas av.

Laholm-Mellbystrand/ Skummeslövsstrand och norra Skåne

I stråket ligger Laholm tätort som är en delregional kärna samt Mellbystrand/Skummeslövstrand som är utpekad som lokal ort och i förlängningen kopplingen till Båstad station i norra Skåne.

Orterna längs med kusten präglas av en stark turism och det finns många sommarbostäder vilket gör att befolkningen ökar på sommaren. I ett 2050-perspektiv förväntas den historiska tillväxten som präglat stråket att fortsätta. Mellbystrand och Skummeslövsstrand har varit expansivt och befolkningen längs Laholms kust förväntas fortsatt att öka.

Laholm – Våxtorp

Stråket Laholm-Våxtorp är ett växande lokalt pendlingsstråk i södra Halland som är utpekad som ett kollektivtrafikstråk. Våxtorp är utpekad som en kollektivtrafiknod och lokalt centrum.

Laholms kommun planerar i sin översiktsplan för fortsatt bostads- och verksamhetsutveckling i stråket. Stråket har en viktig roll för att knyta samman omlandet med Laholms tätort och därigenom förbättra

tillgången till service, arbete och utbildning.

Österut finns kopplingar mot Örskelljunga och E4:an, vilket förstärker kontakterna med nordvästra Skåne och vidare mot Hässleholm.

I ett 2050-perspektiv väntas stråket få ökad betydelse i takt med att Våxtorp utvecklas, pendlingen till Laholm och Halmstad ökar och länkarna mot Skåne och E4:an stärks.

Halmstad-Simlångsdalen-södra/östra Småland

I stråket Halmstad-Simlångsdalen-södra/östra Småland ingår väg 25, Halmstad hamn samt flygplatsen i Halmstad. Stråket är den mest direkta förbindelsen från Halmstad till Ljungby, vidare mot Växjö och i förlängningen även Kalmar och Stockholm.

Med bil är väg 25 den snabbaste vägen mellan Halmstad och E4 samt Stockholm och det är ett av två alternativ för godstransporter från Halmstad till Stockholm. Trafikmängderna är störst närmast Halmstad på den halländska sidan men ökar efter E4. Stråket är viktigt för långväga person- och godstransporter, mellan Halland och södra samt östra Småland mot Kalmar respektive Stockholm.

På den halländska sidan präglas stråket framför allt av pendling från Simlångsdalen till Halmstad. Simlångsdalen har haft en medelstor tillväxt i invånarantal och orten är starkt knuten till Halmstads arbetsmarknad.

I ett 2050-perspektiv fyller stråket en viktig roll för Halmstad kommuns inlandsorter där Simlångsdalen som lokalt centrum blir en samlingsnod för service och kollektivtrafik. Det blir viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Halmstad-Hyltebruk-norra Småland

I stråket ingår Halmstad Nässjö Järnvägar (HNJ-banan), väg 26, hamnarna i Halmstad och Varberg samt flygplatsen Halmstad City Airport. Stråket förbinder södra Halland



med Gislaved, Värnamo, Jönköping, E4 och i förlängning norra Småland och vidare mot Stockholm. Den långväga kopplingen är framför allt viktig för godstransporter.

Stråket förbinder Halmstad med Hyltebruk och utgör Hyltebruks koppling till Väst kustbanan. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun.

Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och utgörs även av många pendlare. Mellan Hylte och Gislaved är det ett betydande arbetskraftsutbyte men norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. I stråket på den halländska sidan ligger orterna Halmstad, Hyltebruk, Kinnared, Oskarström, Torup och Åled. Kinnared, Landeryd, Oskarström, Sennan och Torup ligger längs med HNJ-banan och har station/hållplats.

Orterna Torup och Åled benämns som lokala centrum, medan Oskarström räknas som ett större lokalt centrum. Hyltebruk är en del-regional kärna. Alla de tre orterna i stråket är även utpekade som kollektivtrafiknoder.

I ett 2050-perspektiv pekas flera orter ut i kommunala översiktsplaner och här finns mycket planlagd mark för både bostads-såväl som verksamhetsutveckling till 2050. Samtliga orter som pekas ut som lokala centrum i stråket har växt historiskt sett till både befolkning och arbetstillfällen.

Tillväxten väntas fortsätta, särskilt i delarna av stråket som ligger nära den regionala tillväxtmotorn Halmstad. Det kommer innebära ökad arbets- och gymnasiependling mellan orterna. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Halmstad-Falkenberg östra

Stråket binder samman Falkenberg och Halmstad. Det går längs med den gamla motorvägen öster om Väst kustbanan och motorvägen E6.

Stråket har en viktig funktion i att binda samman tätorterna öster om E6 med varandra och går genom tre lokala centrum: Getinge, Kvibille och Slöinge. Dessa är även utpekade som kollektivtrafiknoder. Pendlingen är relativt stark i stråket och från orterna på Halmstads sida kommungränsen dominerar pendlingen mot kommunhuvudorten. Det finns även ett par större arbetsplatser i stråket idag som genererar pendling.

Orterna har haft en relativt stark tillväxt både gällande befolkning och antalet arbetstillfällen. Flera orter pekas ut i kommunala översiktsplaner och det finns mycket planlagd mark för såväl bostads- såväl som verksamhetsutveckling. Särskilt mycket verksamhetsmark finns planerad i Getinge med närhet till påfart till E6.

Pendlingen i stråket förmodas därmed öka. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråket.

Stråket har ytterligare en funktion i att agera som omledningsväg för motorvägen E6. Redundansen är en viktig beredskapsfråga och stråket möjliggör att gods- och persontransporter samt transporter med utryckningsfordon i nord-sydlig riktning kan fortgå vid större händelser då E6 behöver stängas av.

Halmstad-Falkenberg västra

Halmstad-Falkenberg västra är ett av kollektivtrafikstråken som binder samman Falkenberg och Halmstad. Haverdal är tillsammans med grannorten Harplinge utpekade som lokala centrum i stråket, där Haverdal även är utpekad som kollektivtrafiknod. Det västra stråket går även genom orterna Ugglarp och Steninge.

I det västra stråket är tillväxten i orterna mycket stark och särskilt mycket bostadsbebyggelse planeras i Haverdal enligt kommunens översiktsplan. Detta skapar högt tryck, både genom ökad pendling till centralorterna och genom ökat ianspråktagande av mark i stråket.

Falkenberg-Ullared-Västra Götaland

I stråket mellan Falkenberg och Ullared ingår väg 154 och Falkenbergs hamn och i förlängningen Varbergs hamn. I stråket ligger Falkenberg som är utpekad som en regional kärna, och Ullared som är ett större lokalt centrum.

I Ullared ligger varuhuset Gekås som är Hallands största besöksmål. Stråket är viktigt för både person- och godstransporter och vägen är klassad som funktionellt prioriterat vägnät. Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Falkenberg och Ullared. Stråket mellan Falkenberg och Ullared har en stark pendling. På sträckan går både person- och godstransporter som kommer söderifrån med Ullared som målpunkt.

Stråket utgör även en viktig öst-västlig koppling vidare mot Svenljunga och Borås i Västra Götaland, vilket stärker funktionella samband och bidrar till ökad flerkärnighet i ett regionalt och storregionalt perspektiv.

I ett 2050-perspektiv finns potential att fortsätta att utveckla kopplingen mellan Falkenberg och Ullared. I kommunens översiktsplan från 2014 föreslås vidare utveckling av Ullared, både genom ny verksamhetsmark och fler bostäder.

Falkenberg-Tvååker-Varberg

Stråket går längs med kusten och präglas av arbetspendling, framför allt mellan de två kommunhuvudorterna, men även från Tvååker med tyngdpunkt mot Varberg.

Stråket löper mellan kommunhuvudorterna Falkenberg och Varberg. Tvååker som är ett större lokalt centrum ligger i stråket. Långås, ett lokalt centrum, ligger strax utanför stråket. Likt övriga orter längs Hallands kust har orterna historiskt haft hög tillväxt. Tvååker pekas ut som serviceort i Varbergs kommuns översiktsplan och planeras växa ytterligare med bostadsområden och verksamhetsmark.

Stråket är klassat som ett kollektivtrafikstråk med Tvååker som en kollektivtrafiknod.

Pendlingen förmodas öka till år 2050 på grund av tillväxten i stråkets orter.

Stråket har ytterligare en funktion i att agera som omledningsväg för E6:an. Redundansen är en viktig beredskapsfråga och stråket möjliggör att gods- och persontransporter samt transporter med utryckningsfordon i nord-sydlig riktning kan fortgå vid större händelser då E6 behöver stängas av.

Varberg-Ullared-Småland

I stråket mellan Varberg och Värnamo ingår väg 153 och Varbergs hamn. Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Varberg och stora delar av västra Småland där Värnamo är en viktig målpunkt. Det är en viktig förbindelse för pendlare och de många godstransporterna från västra Småland som ska till industrierna och hamnen i Varberg.

På sträckan Varberg-Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Det handlar både om besökare som ska till och från Ullared för att handla, och pendlare. Handelsområdet kring Gekås är Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är utformad för att passa varuhuspersonalens behov.

I ett 2050-perspektiv bedöms stråket ha potential att stärkas genom förbättrad tillgänglighet och funktionella samband, i samspel med bebyggelse- och verksamhetsutveckling, vilket kan bidra till ökad pendling, stärkt besöksnäring och utveckling av näringslivet i inlandet.

Varberg-Borås

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan, väg 41 och tvärförbindelsen väg 850 samt Varbergs hamn. Stråket förbinder de två stora orterna och har stor arbetspendling, dock främst i ändarna av stråket nära de två huvudorterna.

Pendlingen mellan Varberg och Borås är idag inte särskilt stor. Eftersom de båda orterna växer i hög takt finns potential att stärka deras koppling genom

kollektivtrafiken. I stråket ligger även två lokala centrum: Derome och Veddige som växt sett till både antalet invånare och arbetstillfällen. De båda pekats ut som kollektivtrafiknoder. I anslutning till Varberg finns även Tofta, en stationsort längs Viskadalsbanan, som bidrar till stråkets funktion och tillgänglighet.

Trafikmängderna är stora i stråkets samtliga delar men tyngdpunkten finns i stråkets båda ändar. De största tätorterna i stråket är Kinna, Viskafors och Veddige. Stråket

har mycket persontrafik på såväl korta som långa sträckor. Flertalet industrier i, eller nära stråket, leder också till många godstransporter mellan de inre delarna av Västra Götaland och Hallandskusten.

I ett 2050-perspektiv bedöms stråket ha potential att stärkas genom förbättrad tillgänglighet och funktionella samband, i samspel med bebyggelse- och verksamhetsutveckling, vilket kan bidra till ökad pendling och en närmare koppling mellan arbetsmarknaderna i Halland och Västra Götaland.

Varberg-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket utgörs av den tidigare E6:an (väg 845) och förbinder Varberg med Kungsbacka. I stråket ligger Varberg som är en regional tillväxtmotor, Kungsbacka som är en regional kärna, Åsa och Frillesås som är större lokala centrum och slutligen Väröbacka som är ett lokalt centrum. Bua ligger strax utanför men är uppkopplad mot stråket.

Pendlingsflödena i detta stråk visar på att orterna främst pendlar till sin egen kommunhuvudort snarare än över kommungränsen. I Kungsbacka fortsätter pendlingen även vidare till Göteborg. Ringhals och Väröbruk är stora arbetsplatser i stråket. I stråket planeras även en utbyggnad av arbetsplatser i kommunernas översiktsplanering.

Till år 2050 planerar båda kommunerna för hög tillväxt i stråket, framför allt i form av nya bostäder. Åsa har en järnvägsstation

och är en särskilt prioriterad utvecklingsort i Kungsbackas översiktsplan. I Väröbacka planeras en ny station och stor utbyggnad av bostadsområden. Den nya stationen kommer troligen påverka stråkets flöden och fler väntas pendla norrut än idag. Väröbacka, Frillesås och Åsa är alla kollektivtrafiknoder.

Stråket har ytterligare en funktion i att agera som omledningsväg för E6:an. Redundansen är en viktig beredskapsfråga och stråket möjliggör att gods- och persontransporter samt transporter med utryckningsfordon i nord-sydlig riktning kan fortgå vid större händelser då E6 behöver stängas av.

Fjärås- Kungsbacka-(Göteborg)

I stråket, som utgörs av Fjärås, Kungsbacka och i förlängningen Göteborg, förväntas hög tillväxt fram till år 2050. Främst i Kungsbacka, som är en särskilt prioriterad utvecklingsort i kommunens översiktsplan, men även i Fjärås som pekats ut som utvecklingsort och är en relativt stor tätort.

Kungsbacka är en regional kärna och Fjärås är ett lokalt centrum som också pekats ut som kollektivtrafiknod. Pendlingen till Kungsbacka och vidare in mot Göteborg motiverar att relationen Kungsbacka-Fjärås ska utgöra ett kollektivtrafikstråk.

Onsala-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket utgörs av Onsalavägen (väg 940) och går från Onsala in till Kungsbacka och i förlängningen ingår även Göteborg eftersom pendlingsströmmarna norrut är starka. Onsala är den tätort i Halland med flest antal invånare frånsett kommunhuvudorterna och den räknas som ett större lokalt centrum och är en kollektivtrafiknod.

Det planeras inte för någon omfattande bostadsbebyggelse i Onsala under de närmsta åren, men redan idag finns ett stort flöde av pendlare i stråket. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett bra alternativ till bilen krävs framkomlighetsåtgärder, vilket kan ske genom bland annat en utveckling av väg 940.



Vallda-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket utgörs av både väg 158 och Sandövägen som sammanlänkar Vallda med Kungsbacka stad. I förlängning ingår även Göteborg i stråket eftersom pendlingsmönstren norrut är så starka. På den västra sidan av Onsalahalvön är befolkningen och pendlingsströmmarna däremot inte lika stora som i stråket Onsala-Kungsbacka.

Befolkningsutvecklingen i stråket har varit positiv och Vallda som tätort har vuxit de senaste åren. Därför är pendlingsströmmarna ändå starka och stråket pekas ut som ett kollektivtrafikstråk med Vallda som kollektivtrafiknod.

Kungsbacka-Särö/Kullavik-Göteborg

Stråket utgörs av väg 158 som går mellan Kungsbacka-Särö/Kullavik-Göteborg och tillhör ett av de mest bebodda stråken i Halland. I stråket ligger Kungsbacka som är en regional kärna och Särö som är ett större lokalt centrum. Båda två är utpekade som kollektivtrafiknoder. Även Kullavik är en del av stråket tillsammans med övriga orter på andra sidan länsgränsen där stråket passerar in mot Göteborg.

Tätorterna i stråket har växt kraftigt och har redan idag en stor pendling in mot Göteborg.

Befolkningen i tätorterna har en stor andel unga av sin totala befolkning vilket bidrar till en hög andel gymnasiependling. Rörligheten och utbytet mellan orterna, kommunerna och regionerna är omfattande.

I ett 2050-perspektiv planeras det inte för omfattande exploatering i Särö men orten benämns som utvecklingsort i kommunens översiktsplan. Kungsbacka stad planeras däremot växa vilket förmodas bidra till ökad pendling i stråket. Det är viktigt att resmöjligheterna och infrastrukturen kan möta behovet av effektiva transporter.

Falkenberg-Hyltebruk-Småland

Stråket utgörs av väg 150 mellan Falkenberg och Hyltebruk och i förlängningen vidare mot Småland. Stråket är även en viktig länk för Hylte kommun till E6 i norrgående riktning. I stråket färdas både person- och godstrafik. Den långväga kopplingen är framför allt viktig för godstransporter. Befolkningstillväxten i stråket är främst från Falkenberg medan Torup och Hyltebruk har en lite lägre tillväxttakt.

I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

Regional tillväxtmotor

Halmstad

Halmstad är en regional tillväxtmotor, Halmstad är den ort i Halland som har starkast tillväxt. Lokaliseringen längs Västkuststråket samt relativt centralt i Halland gör Halmstad till en stark tillväxtmotor som också är viktig i ett sydvästsvenskt perspektiv mellan de nationella tillväxtmotorerna Göteborg och Malmö-Lund. Orten är en knutpunkt för Västkuststråket, HNJ-banan, Markarydsbanan, väg 26, väg 25, väg 15 och sjöförbindelser genom hamnen.

Orten förutsätts ha fortsatt hög tillväxt och på sikt väntas Halmstads arbetsmarknad fortsatt stärka orterna i sitt omland. Restidsförkortningar och ökad kapacitet på Västkustbanan ger bättre in- och utpendlingsmöjligheter både norrut och söderut. Kopplingarna i öst-västlig riktning möjliggör för en fortsatt stark pendling till och från bland annat Hyltebruk.

Halmstad har flera regionalt och nationellt viktiga funktioner såsom järnvägsstation, akutsjukhus, flygplats, hamn, högskola och luftvärnsregemente med militärhögskola. Halmstad är utpekad som urban nod i TEN-T.

Varberg

Varberg är en regional tillväxtmotor, Hallands näst största ort och präglas av stark tillväxt. Varberg är en knutpunkt för Västkuststråket, Viskadalsbanan, väg 153, väg 41 och sjöförbindelser genom hamnen.

Varbergs arbetsmarknad förstoras med tyngdpunkt mot Göteborg i och med restidsförkortningar och ökad kapacitet på Västkustbanan, men även söderut mot Falkenberg och inåt landet mot Borås där det finns potential att stärka kopplingen.

Varberg har flera regionalt viktiga funktioner, såsom akutsjukhus, hamn och högskolecampus för både Halmstad och Borås högskolor. I Varbergs kommun ligger ett kärnkraftverk som är mycket viktigt för södra Sveriges elförsörjning.

Regional kärna

Falkenberg

En regional kärna med funktionella samband till både Halmstad och Varberg. Staden är knutpunkt för västkuststråket, inlandsstråken 150 och 154 mot Hyltebruk, Ullared och västra Småland samt sjöförbindelser genom hamnen. Med restidsförkortningar och ökad kapacitet på Västkustbanan har Falkenberg potential att kopplas närmare Göteborgs arbetsmarknad.

Falkenberg har haft stark befolkningstillväxt och förväntas fortsätta växa till år 2050.

Järnvägsstationen och Falkenbergs hamn är två av flera regionalt viktiga funktioner.

Kungsbacka

En regional kärna. Kungsbacka har haft stark befolkningstillväxt och förväntas fortsätta växa till år 2050. Kungsbacka stad är en av kommunens särskilt prioriterade orter i översiktsplanen från 2022. Totalt är över hälften av planerade nybyggnationer i kommunen utpekade att ske i kommunhuvudorten.

Kungsbacka är en del av Göteborgs arbetsmarknad och präglas av en stark utpendling. En stark kapacitet och minskade restider på västkustbanan ska säkerställa god framkomlighet och pendlingsmöjligheter till Göteborg i ett 2050-perspektiv. E6 och väg 158 är två vägstråk som också är viktiga för pendlingen mot Göteborg.

Järnvägsstationen och sjukhuset i Kungsbacka är två av flera regionalt viktiga funktioner.

Delregional kärna

Hyltebruk

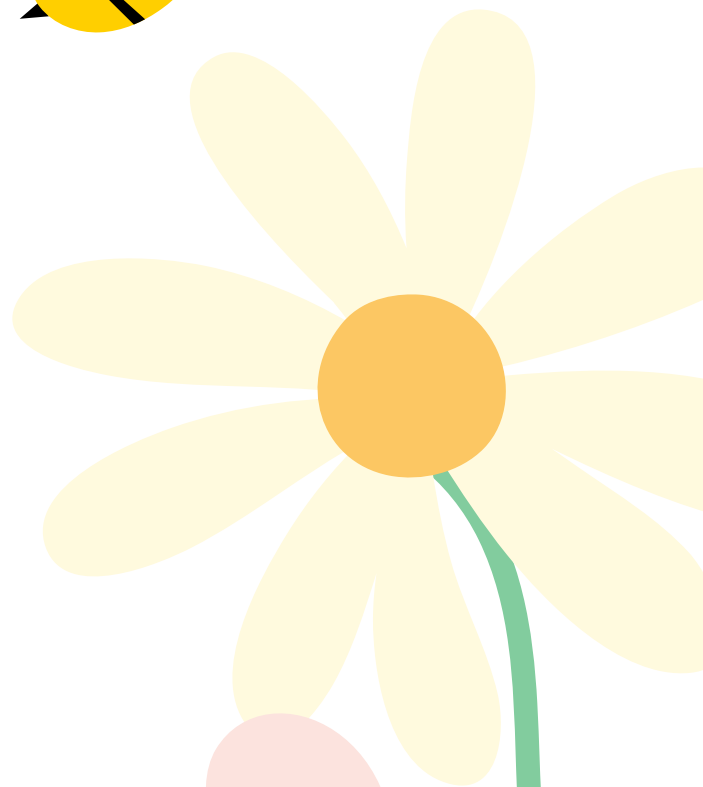
En delregional kärna. Hyltebruk är kommunhuvudort i Hallands enda inlandskommun. Orten har haft måttlig tillväxt sedan 2000-talets början och utgör en viktig nod i regionens östra delar. Hyltebruk har ett starkt funktionellt samband med Halmstad och har potential att utvecklas starkt.

Som delregional kärna och kommunhuvudort har Hyltebruk regionalt viktiga funktioner. Orten är utpekad som kollektivtrafiknod.

Laholm

En delregional kärna. Laholm präglas av en hög befolkningstillväxt. Orten har ett starkt funktionellt samband till Halmstad och ingår i tillväxtmotorns arbetsmarknad. Laholm har även funktionella samband söderut mot Båstad och Helsingborg som blir starkare i och med restidsförkortningar och ökad kapacitet på Väst kustbanan.

Som delregional kärna och kommunhuvudort har Laholm regionalt viktiga funktioner. Laholm har en station längs med Väst kustbanan. Orten är utpekad som kollektivtrafiknod.



Läs mer om strategier och inriktningar under kapitlet Mål och strategier.

Större lokala centrum

Anneberg

Anneberg ligger i Kungsbacka kommun i Väst kuststråket. Orten räknas som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Anneberg är en av kommunens tre särskilt prioriterade utvecklingsorter tillsammans med Åsa och Kungsbacka stad. Anneberg är den av utvecklingsorterna som kommunen främst pekar ut för nybyggnation.

Frillesås

Frillesås ligger i Kungsbacka kommun i stråket Kungsbacka-Åsa med förlängning till Väröbacka i Varbergs kommun. Frillesås räknas som större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut orten som en utvecklingsort.

Mellbystrand/Skummeslövsstrand

Mellbystrand och Skummeslövstrand ligger i Laholms kommun. De två tätorterna som växt ihop utgör ett större lokalt centrum och räknas som kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Mellbystrand, Skummeslövsstrand samt Skottorp som Serviceorten Kusten.

Oskarström

Oskarström ligger i Halmstads kommun och är del av kollektivtrafikstråket Hyltebruk-Halmstad. Orten räknas som ett större lokalt centrum. Halmstads kommun pekar i översiktsplanen ut Oskarström som ett servicesamhälle med kommunikationsnod. Flera bostadsområden planeras tillsammans med ett verksamhetsområde längs väg 26. Orten förväntas därmed växa till år 2050.

Onsala

Onsala ligger i Kungsbacka kommun i stråket Onsala-Kungsbacka som i förlängningen också innefattar Göteborg. Onsala är den tätort i Halland med flest antal invånare frånsett kommunhuvudorterna. Orten räknas som ett större lokalt centrum och är en kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Onsala som en utvecklingsort.

Särö/Kullavik

Särö och Kullavik ligger i stråket Kungsbacka-Särö/Kullavik-Göteborg. Båda orterna tillhör de mest befolkade i Halland, frånsett kommunhuvudorterna. De räknas som större lokala centrum och är viktiga kollektivtrafiknoder. I Kungsbacka kommuns översiktsplan pekas Särö och Kullavik ut som utvecklingsorter.

Tvååker

Tvååker ligger i Varbergs kommun och är del av kollektivtrafikstråket Falkenberg-Varberg. Orten räknas som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Tvååker som en serviceort med flera planerade områden för både bostadsutveckling och verksamhetsutveckling.

Ullared

Ullared är beläget i Falkenbergs kommun och tillhör kollektivtrafikstråket Falkenberg-Ullared. Orten räknas som större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I den kommunala översiktsplanen föreslås Ullared utvecklas vidare med både ny verksamhetsmark och fler bostäder genom förtätning av den blandade bebyggelsen. Satsningar i stråken runt Ullared och snabb kollektivtrafik till Falkenberg och Varberg prioriteras högt.

Vallda

Vallda ligger i Kungsbacka kommun i kollektivtrafikstråket Vallda-Kungsbacka där pendlingen går till och från Göteborg. Vallda räknas som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut orten som en utvecklingsort.

Åsa

Åsa ligger i Kungsbacka kommun i stråket Kungsbacka-Åsa (Väröbacka) som i förlängningen också innefattar Göteborg. Åsa räknas som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Åsa är en av kommunens tre särskilt prioriterade utvecklingsorter i översiktsplanen, där nybyggnation främst kommer ske i kommunen.

Lokala centrum

Bua

Bua ligger i Varbergs kommun i nära anslutning till stråket Kungsbacka-Varberg. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I Varbergs kommuns översiktsplan pekas Bua ut som en serviceort med en tydlig inriktning mot fortsatt tillväxt. Orten bedöms kunna utvecklas med fler bostäder, ett stärkt lokalt centrum samt utökad service och fler verksamheter.

Derome

Derome (Åsby tätort) ligger i Varbergs kommun i stråket Varberg-Borås. Derome räknas som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Varbergs kommun pekar inte ut orten som en serviceort och planerar ingen omfattande bebyggelseutveckling.

Fjärås kyrkby

Fjärås kyrkby ligger i Kungsbacka kommun i stråket Kungsbacka-Fjärås som också innefattar Göteborg i förlängningen. Fjärås räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Frillesås som en utvecklingsort.

Getinge

Getinge ligger i Halmstads kommun och är en del av kollektivtrafikstråket Falkenberg-Halmstad östra. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Getinge som servicesamhälle samt kommunikationsnod. I orten planeras för ny bostads- såväl som verksamhetsbebyggelse.

Glommen

Glommen ligger i Falkenbergs kommun. Orten räknas som lokalt centrum. I kommunens översiktsplan pekas Glommen ut som serviceort. Orten ingår även i fördjupad översiktsplan för norra och södra kusten, där planeringsinriktningar för bostads- och verksamhetsutveckling redovisas.

Harplinge

Harplinge ligger i Halmstads kommun i stråket Halmstad-Falkenberg väst.

Orten räknas som ett lokalt centrum och är sammanlänkat med Haverdal som är kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Harplinge som servicesamhälle där verksamhetsområde samt flera bostadsområden planeras till år 2050.

Haverdal

Haverdal ligger i Halmstads kommun i stråket Halmstad-Falkenberg väst. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Haverdal som servicesamhälle med bostadsbebyggelse som planeras i två utbyggnadsområden.

Kinnared

Kinnared ligger i Hylte kommun. Orten räknas som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Kinnared som en nod med bytesplats.

Knäred

Knäred ligger i Laholms kommun i stråket Halmstad-Hässleholm. Orten räknas som ett lokalt centrum samt kollektivtrafiknod och trafikeras av gods- och omledningstrafik. I översiktsplanen pekar kommunen ut Knäred som serviceort med planerad järnvägsstation samt bostads- och verksamhetsutveckling.

Kungsäter

Kungsäter ligger i Varbergs kommun. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplan pekas Kungsäter ut som serviceort.

Kvibille

Kvibille ligger i Halmstads kommun i stråket Halmstad-Falkenberg öst. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Kvibille som boendeort med flera nya bostadsområden samt ett nytt verksamhetsområde.

Rolfstorp

Rolfstorp ligger i Varbergs kommun i stråket Varberg-Ullared. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan och fördjupad översiktsplan pekar kommunen ut Rolfstorp som serviceort



med nya verksamhets- och bostadsområden planerade till år 2040.

Simlångsdalen

Simlångsdalen ligger i Halmstads kommun och utgör ena änden av stråket Halmstad-Simlångsdalen. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Simlångsdalen som ett servicesamhälle. Ett verksamhetsområde samt flera bostadsområden planeras till år 2050.

Skällinge

Skällinge ligger i Varbergs kommun. Orten räknas som lokalt centrum och är sammanlänkad med Rolfstorp som är kollektivtrafiknod. I översiktsplan och fördjupad översiktsplan pekar kommunen ut Skällinge som en serviceort och planerar för nya verksamhets- och bostadsområden.

Slöinge

Slöinge ligger i Falkenbergs kommun i stråket Halmstad-Falkenberg öst. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut orten som

serviceort. Orten omfattas av kommunens fördjupade översiktliga planering, med planerad utveckling av bostäder och verksamheter.

Torup

Torup ligger i Hylte kommun i stråket Halmstad-Hyltebruk. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Torup som nod med resecentrum och flera områden för bostadsutveckling pekas ut.

Trönninge

Trönninge ligger i Halmstads kommun i stråket Halmstad-Laholm. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Trönninge som servicesamhälle med omfattande bostadsbebyggelse som planeras tillkomma.

Unnaryd

Unnaryd ligger i Hylte kommun. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplan beskriver kommunen Unnaryd som nod med bytesplats och områden för bostadsutveckling pekas ut.



Veddige

Veddige ligger i Varbergs kommun i kollektivtrafikstråket Varberg-Borås som utgörs av Viskadalsbanan. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan pekar kommunen ut Veddige som en serviceort med flera planerade områden för både bostads- och verksamhetsutveckling.

Veinge

Veinge ligger i Laholms kommun i stråken Halmstad-Laholm samt Halmstad-Markaryd-Hässleholm. Orten räknas som ett lokalt centrum samt kollektivtrafiknod och trafikeras av gods- och omledningstrafik. I översiktsplanen pekar kommunen ut Veinge som serviceort. En järnvägsstation planeras tillsammans med en stark bostads- och verksamhetsutveckling till år 2050.

Våxtorp

Våxtorp ligger i Laholms kommun i gods- och persontrafikstråket Halmstad-Norra Skåne-Blekinge. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplanen pekar kommunen ut Våxtorp som serviceort med planerad bostads- och verksamhetsutveckling.

Vessigebro

Vessigebro ligger längs stråket Falkenberg-Ullared. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplan pekar kommunen ut Vessigebro som serviceort. Orten omfattas av kommunens fördjupade översiktliga planering, med planerad utveckling av bostäder och verksamheter.

Väröbacka

Väröbacka ligger i Varbergs kommun i stråket Varberg-Kungsbacka. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I Varbergs kommuns översiktsplanering pekas Väröbacka ut som en serviceort med en tydlig utvecklingsinriktning för bebyggelse- och verksamhetsutveckling, där den nya järnvägsstationen utgör utgångspunkt för ortens långsiktiga tillväxt. Stationen skapar förutsättningar för ökad pendling, bostadsbyggande och näringslivsutveckling. Utanför Väröbacka ligger Ringhals kärnkraftverk, en av Hallands största industrier.

Åled

Åled ligger i Halmstads kommun i stråket Halmstad-Hyltebruk. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut orten som bostadsort. Till år 2050 planeras bostadsområden och ett stort verksamhetsområde längs väg 26 utanför Åled.

Ätran

Ätran ligger i Falkenbergs kommun. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplan pekar kommunen ut Ätran som serviceort. Orten omfattas av kommunens fördjupade översiktliga planering, med planerad utveckling av bostäder och verksamheter.

Leder

Hallandsleden

Hallandsleden går genom det halländska inlandet och längs kusten. Hallandsleden möter Skåneleden i söder samt Bohusleden i norr. I mellersta Hallands inland delas leden i en västlig och en östlig sträckning där den går förbi flera halländska landsbygdsorter.

För närvarande är Hallandsleden Kust klar i Laholm, Halmstad och Kungsbacka. Arbete pågår med att färdigställa leden i Falkenberg och Varberg.

Det är viktigt att tillgängligheten till leden är god. Genom att nyttja turismen i platsutvecklingen längs lederna kan besöksanledningarna till Halland stärkas.

Kattegattleden

Kattegattleden, Sveriges första nationella cykelled, som är 390 km lång sträcker sig längs kusten mellan Göteborg och Helsingborg med en stor del av sträckan genom Hallands kustkommuner. Merparten av leden är bilfri och asfalterad.

Det är viktigt att fortsätta utveckla leden och destinationerna längs med den för att skapa en bra helhetsupplevelse som fortsätter attrahera turister, samtidigt som det stärker rekreativ möjligheter för hallänningar.

Ätradalsleden

20 mil lång nationell cykelled mellan Falkenberg och Falköping. Leden går delvis på bilfria banvallar.

Det finns möjlighet att utveckla leden och destinationerna längs med den för att skapa en bättre helhetsupplevelse som kan attrahera turister, samtidigt som det stärker rekreativ möjligheter för hallänningar.

Hylteleden

18 mil lång regional cykelled som sträcker sig genom Hylte och Halmstad kommun. Leden går på befintliga vägar, varav 10 är grusväg.

Det finns möjlighet att utveckla leden och destinationerna längs med den för att skapa en bättre helhetsupplevelse som kan attrahera turister, samtidigt som det stärker rekreativ möjligheter för hallänningar.

Hamnar och farleder

Hamnar

Halland har flera hamnar av stor betydelse för såväl regional utveckling som nationella och internationella transportflöden. Halmstad och Varbergs hamnar utgör riksintressen för kommunikationer och ingår i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T). Falkenbergs hamn är en viktig regional hamn med betydelse för näringslivet och transportförsörjningen i länet. Tillgängligheten till och från hamnarna, särskilt genom järnväg och det övergripande vägnätet, är avgörande för deras funktion som transport- och logistiknoder samt för näringslivets konkurrenskraft och samhällets beredskap.

För respektive objekt:

Halmstad hamn utgör riksintresse för kommunikationer och ingår i TEN-T Comprehensive Network. Hamnen ligger i



Halmstad tätort som också är utpekad som en Urban nod i TEN-T nätverket. Hamnen är viktig för det halländska näringslivet och ur ett beredskapsperspektiv. Halmstad hamn är Sveriges främsta hamn när det gäller hantering av recyclingmaterial som metallskrot och plastfraktioner. Innehar också en stark position i hanteringen av importerad metall- och stålråvara till den svenska industrin. Rankas också högt som en av landets ledande containerhamnar. Närheten till Europavägar och järnvägsinfrastruktur gör hamnen till ett transport- och logistiknav på den svenska västkusten. För att kunna möta framtida utmaningar görs stora investeringar.

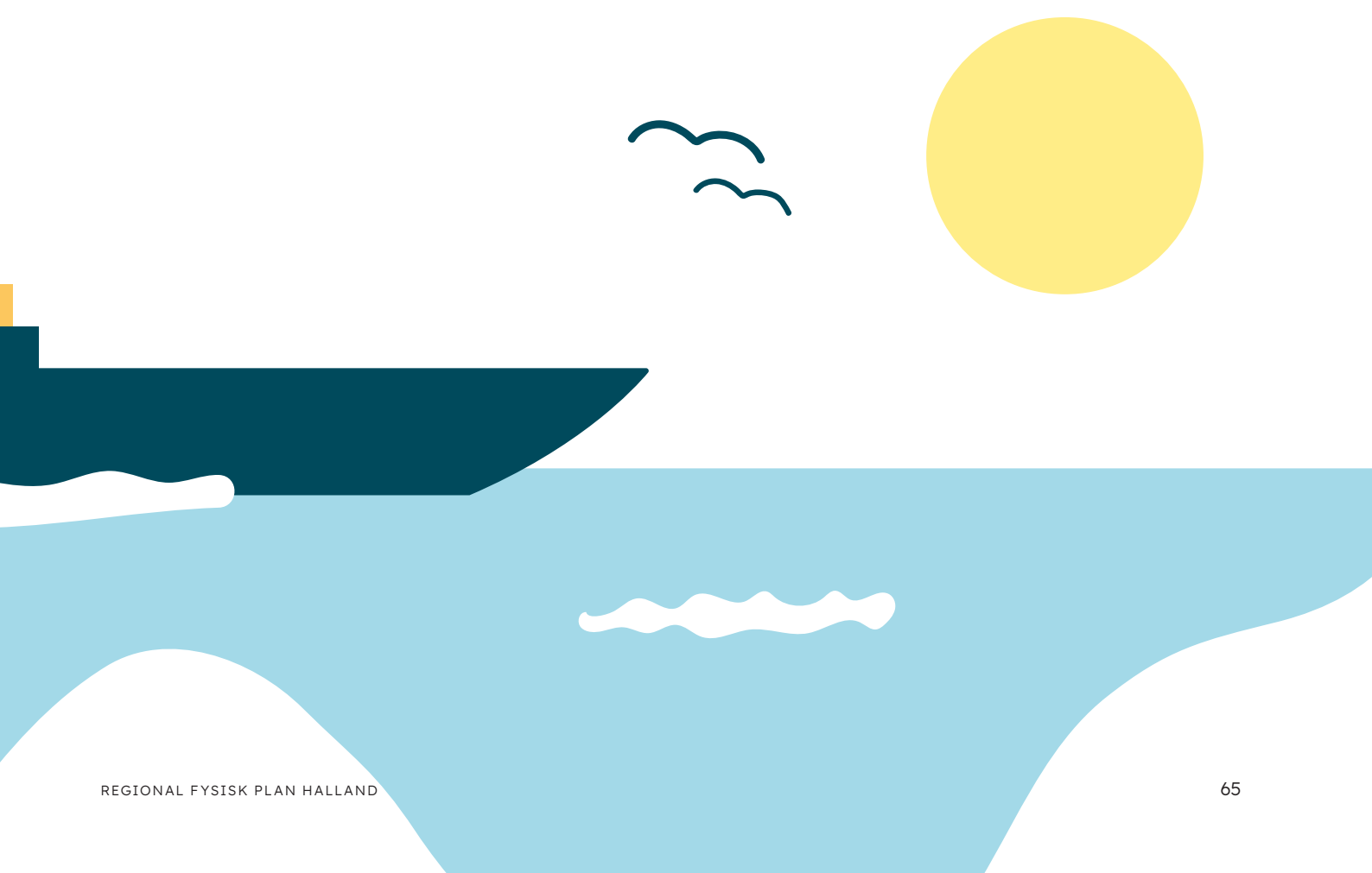
Varbergs hamn utgör riksintresse för kommunikationer och ingår i TEN-T Comprehensive Network. Hamnen är viktig för det halländska näringslivet och ur ett beredskapsperspektiv. Hamnen i Varberg är Sveriges ledande skogshamn. Närheten till Europavägar och järnvägsinfrastruktur gör

hamnen till ett transport- och logistiknav på den svenska västkusten. Hamnen expanderas och satsningar införs för nya järnvägslösningar, investeringar i digitalisering och möjliggörande för mellanlagring.

I Falkenberg finns en större kommersiell hamn som löper in i Falkenbergs stad. Falkenbergs hamn ligger i TEN-T stråken för järnväg och väg men hamnen pekas inte ut i nätverket. Hamnen är specialiserad på torrbulk vilket innebär att, förutom omlastning, även erbjuder bulklagring och förpackning av lagrat bulk gods med mer. Hamnen är viktig för det halländska näringslivet och ur ett beredskapsperspektiv.

Farleder

Stråk som anvisar var olika typer av fartyg till havs tillåts att färdas. Näringslivet i både Halland och på nationell nivå är beroende av import och export som går genom Hallands hamnar och färdas längs farlederna.



Järnvägsstationer

Falkenberg: Järnvägsstationen i Falkenberg trafikeras av regional- och godståg.

Halmstad Centralstation ligger längs Väst kustbanan, men här ansluter även HNJ-banan (Halmstad-Nässjö järnväg) och Markarydsbanan. Halmstad spelar en viktig roll i persontrafiken med byten mellan dessa banor. Halmstad är även en viktig nod för godstransporter, med bakgrund av det järnvägsgeografiska läget. Halmstad tätort är utpekad som urban nod i TEN-T nätverket.

Kungsbacka: Järnvägsstationen i Kungsbacka trafikeras av regional- och godståg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Laholm: Järnvägsstationen i Laholm trafikeras av regional- och godståg.

Varberg: Järnvägsstationen i Varberg trafikeras av regional- och godståg. Stationen utgör en knutpunkt för byten mellan Väst kustbanan och Viskadalsbanan.

Anneberg: Järnvägsstationen i Anneberg trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Derome: Järnvägsstationen i Derome trafikeras av persontåg.

Hede: Järnvägsstationen i Hede trafikeras av regionaltåg såväl som pendeltåg mot Göteborg vid högtrafik.

Kinnared: Järnvägsstationen i Kinnared trafikeras av persontåg.

Knäred: Planerad järnvägsstation.

Landeryd: Järnvägsstationen i Landeryd trafikeras av persontåg.

Oskarström: Järnvägsstationen i Oskarström trafikeras av persontåg.

Sannarp: Järnvägsstationen i Sannarp trafikeras av persontåg.

Tofta: Järnvägsstationen i Tofta trafikeras av persontåg.

Torup: Järnvägsstationen i Torup trafikeras av person- och godståg.

Veddige: Järnvägsstationen i Veddige trafikeras av person- och godståg.

Veinge: Planerad järnvägsstation.

Väröbacka: Planerad järnvägsstation: Värö station.

Åsa: Järnvägsstationen i Åsa trafikeras av regionaloch godståg.

Halmstad flygplats

Halmstad flygplats utgör en viktig del av den regionala och nationella transportinfrastrukturen och är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Flygplatsen bidrar till regionens tillgänglighet, särskilt genom linjetrafik till Stockholm, vilket är av stor vikt för näringslivets funktion och utveckling samt för kopplingar nationellt och internationellt.

Flygplatsen har även en central roll ur ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv. Den används för samhällsviktiga transporter, såsom sjuktransporter, samhällsskydd och insatser kopplade till krisberedskap samt av Försvarsmakten. Flygets särskilda betydelse för tidskritiska transporter och lägesbilder från luften bidrar till att stärka samhällets samlade förmåga vid kriser och störningar.

För stora delar av Försvarsmaktens verksamhet i Halmstad bedöms flygplatsen ha en avgörande funktion. Sammantaget utgör flygplatsen en strategiskt viktig nod i regionens infrastruktur, med betydelse för såväl tillgänglighet som robusthet och resiliens.

Naturresevat

I Halland finns nästan 200 naturresevat med olika värden som kräver särskild hänsyn. Länsstyrelsen och samtliga halländska kommuner har tillsammans tagit fram en digital friluftsguide för hela Halland som fylls på kontinuerligt med information om de olika naturresevat: Naturkartan. Utforska – Naturkartan. www.naturkartan.se

Värdetrakter

Värdetrakter är landskapsavsnitt med särskilt höga ekologiska bevarandevärden. Det finns i allmänhet bättre förutsättningar att bevara de biologiska värdena på lång sikt i värdekärnor som ligger inom en värdetrakt. Dessa har identifierats och beskrivits av [Länsstyrelsen i Halland](#). Viktigt att poängtera är att inte all mark i den utritade ytan är särskilt värdefull, utan att den innehåller många värdekärnor som tillsammans bildar ett viktigt nätverk/samband av värdefulla naturmiljöer.

Typologier

Orterna ingår i olika planeringssammanhang

Orterna i Halland fyller olika funktioner och ingår i olika geografiska sammanhang. Ett mindre lokalt centrum som ligger i närheten av flera andra orter och en större stad har andra förutsättningar och funktioner än ett lokalt centrum på landsbygden.

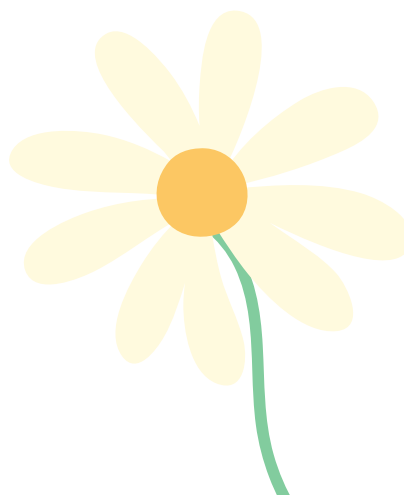
För att fånga orters olika sammanhang har Nordregio utarbetat en typologi för bebyggelsestäthet. Typologin grundar sig på flera faktorer som tillsammans beskriver ett områdes urbanitet eller ruralitet. Den lägger stor vikt vid bebyggelsestrukturen, inklusive bebyggelsens täthet och mönster, vilket påverkar områdets karaktär och funktion. Genom att analysera hur byggnader och bostäder är organiserade och fördelade i landskapet får man insikt i områdets sociala och ekonomiska dynamik.

De västra delarna av Halland präglas av tät bebyggelse i och runt de större kärnorna som innehåller urbana zoner och ytterstadsområden. Dessa präglas av hög täthet och stort utbud av olika verksamheter. Mellan och runt de större kärnorna återfinns så kallade periurbana områden som är zoner som befinner sig i övergången mellan stad och landsbygd.

De kännetecknas av en blandning av urbana och rurala miljöer, där tät bebyggelse och jordbruksmark ofta existerar sida vid sida. Dessa områden genomgår vanligtvis snabba förändringar på grund av urbanisering och expansion av städer. Tillsammans kan dessa tre zoner; innerstads-, ytterstads- och periurbana områden, beskrivas som delar som ligger inom städernas direkta omland.

Öster om de direkta stadszonerna finns en glesare bebyggelse med mer småskaliga befolkningssammanhang. Där de periurbana områdena upphör börjar den stadsnära landsbygden. Här är bebyggelsen gles men befolkningstätheten förhållandevis hög för att vara utanför större orter. Detta område, som sträcker sig från norr till söder, kännetecknas också av en geografisk närhet till de större stadsområdena. Befolkningen i detta område har maximalt 45 minuter till en större stad.

I de östligaste delarna av regionen återfinns enligt denna typologi landsbygd som har längre avstånd till en större ort, det vill säga ungefär 45 minuter eller mer. Här är bebyggelsen överlag gles och mindre orter utgör lokala landsbygdscentrum.



Planens genomförande



Samlat tillvägagångsätt

Planens genomförande kräver ett samlat tillvägagångsätt där olika intressenter med olika roller och ansvar samverkar.

Utöver regionen och kommunerna finns ett flertal intressenter med direkt och indirekt påverkan på planens genomförande: statliga myndigheter, civila samhället, näringsliv, akademien, grannregioner och i förlängningen invånare. Med civila samhället avses ideella organisationer, föreningar, stiftelser, trossamfund och andra aktörer utanför offentlig sektor och näringsliv. Alla dessa intressenter har en viktig roll i genomförandet av planen, bland annat genom att bidra till lokal förankring, engagemang och kunskap om platsers behov och utvecklingsmöjligheter.

För att genomföra planen med tillhörande strategier och inriktningar finns lagstiftning och perspektiv som är viktiga att beakta. Det gäller grupper i samhället vars perspektiv särskilt behöver beaktas, regionala riktlinjer, riksintressen och målkonflikter. Även ett flertal strategier på nationell, regional och kommunal nivå har direkt eller indirekt bäring på planen och dess genomförande.

Roller och ansvar i planens genomförande

Planens genomförande bygger på principen om ansvarsfördelning, där varje aktör ansvarar för att vidta åtgärder inom sitt uppdrag och rådighet. Avvägningar mellan markintressen sker i de kommunala översiktsplanerna. Den regionala fysiska planen utgör vägledning utifrån ett

mellankommunalt och regionalt perspektiv i det arbetet.

För att möta dagens och framtidens samhällsutmaningar ökar behovet av nära samverkan mellan kommuner, regionen, det civila samhället, akademien och näringslivet.

Region Halland tar ett särskilt ansvar för att skapa arenor och stöd så att Regional fysisk plan får genomslag. Detta sker genom:

- **Återkommande dialogforum** som stärker samverkan och gemensam inriktning.
- **Framtagande av gemensamma kunskapsunderlag** såsom statistik, analyser och scenarier som kan användas i kommunal och regional planering.
- **Samordning mellan olika aktörer** för att hantera mellankommunala och regionala frågor.
- **En verktygslåda för integrering av hållbarhetsdimensionerna** i efterföljande planering.
- **Att synliggöra och sprida kunskap om Hallands utveckling**, som gör planen väl känd och använd i relevanta sammanhang
- **Att initiera och driva projekt** som bidrar till planens förutsättningar och genomförande.

Utpekade perspektiv

Planens genomförande behöver beakta särskilda perspektiv som har stor betydelse för en hållbar samhällsutveckling. Genom att integrera dessa perspektiv i den efterföljande planeringen skapas bättre förutsättningar för jämlika och inkluderande livsmiljöer i hela Halland.

Jämlika livsmiljöer

Planen har ett särskilt fokus på fyra grupper: **barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning samt socioekonomiskt sårbara grupper**. Inriktningarna i planen ska gynna dessa grupper och deras behov ska särskilt beaktas i den efterföljande planeringen.

Det är viktigt att skapa förutsättningar för invånardeltagande som inkluderar de människor som berörs. En sådan process kan bidra till sociala värden som tillit, delaktighet, jämlikhet och inkludering. I detta arbete är involvering av förenings- och kulturlivet av stor betydelse.

Grupperna är inte homogena. I analyser och planeringsunderlag behöver hänsyn därför tas till variationer inom grupperna, exempelvis kön, etnisk härkomst, sexuell läggning och geografisk närmiljö.

Barn och unga:

Barn är särskilt känsliga för sin omgivning, och deras uppväxtmiljö har stor betydelse för deras framtida hälsa. Barn från familjer med kortare utbildning och lägre inkomst utsätts oftare för riskfaktorer i både boendemiljö och närmiljö.

Eftersom barn inte alltid har möjlighet att påverka var de vistas, är det viktigt att planering tar hänsyn till deras behov. I efterföljande planering är det viktigt att kopplingarna mellan olika stadsdelar och mellan olika tätorter ska vara så sömlösa som möjligt, detta så att stadens utformning och tillgängligheten i regionen i möjligaste mån bidrar till att minimera de mentala och sociala barriärer som kan uppstå.

Det är viktigt att skapa platser för samspel, möten, lek, lärande, kultur och idrott för barn och unga. Det handlar om att skapa trygga, stimulerande miljöer där barn kan leka, vara aktiva och känna sig inkluderade.



Äldre:

En växande andel av befolkningen består av äldre, som ofta är mer sårbara för miljöfaktorer och har högre risk för ensamhet. Hemmet, närområdet och förenings- och kulturlivet har stor betydelse för den sociala gemenskapen och för den upplevda hälsan.

Med åldern blir det viktigare att boendemiljöer och mötesplatser är utformade för att ge trygghet, lättillgänglighet och social gemenskap. Äldre deltar i mindre utsträckning i sociala aktiviteter, vilket ökar risken för social isolering. Att skapa hälsofrämjande och socialt inkluderande samhällen, med god tillgång till transporter, vård och omsorg, bidrar till välbefinnande och livskvalitet för äldre.



Socioekonomiskt sårbara grupper:

Personer med socioekonomiska svårigheter har ofta sämre möjligheter att påverka sin livssituation, vilket kan påverka både boendestandard och tillgång till grönområden.

Genom att utforma trygga, trivsamma miljöer och erbjuda bättre tillgång till rekreation i utsatta områden kan ojämlikhet i hälsa minskas och miljöer kan skapas där människor trivs och känner trygghet. Det minskar sociala skillnader och bygger ett starkare, mer inkluderande samhälle.

Personer med funktionsnedsättning:

Personer med funktionsnedsättning rapporterar oftare sämre hälsa och levnadsvanor än andra. De kan uppleva hinder i vardagen och behöver ofta stöd för att leva aktivt. Därför är det avgörande att planering och byggande följer tillgänglighetskrav så att alla, oavsett funktionsförmåga, kan röra sig självständigt och tryggt i samhället.

Fördjupning av barnperspektiv

Den regionala fysiska planeringen ska bidra till att barnkonventionen efterlevs. I den efterföljande planeringen och vid genomförandet av planen behöver därför barnkonsekvensanalyser göras. Barn utgör en särskilt sårbar grupp och den fysiska planeringen har en viktig roll i att skapa miljöer som är trygga, tillgängliga och utvecklande.

Planeringen bör inriktas på att:

- skapa barnvänliga miljöer som är trygga, tillgängliga och möjliggör fysisk aktivitet och lek
- involvera barn och unga i planeringsprocessen för att deras behov och idéer ska tas till vara
- säkerställa tillgång till barnomsorg och skolor
- skapa säkra miljöer med fokus på trafik-säkerhet, belysning och överblickbarhet
- främja barns och ungas möjligheter till fysisk aktivitet genom parker, lekplatser och idrottsanläggningar
- främja möjligheter att skapa, utöva och uppleva kultur.

Genomförandet av denna plan ska bidra till att Halland utvecklas som en barnvänlig och trygg region för alla barn.

Bostadsförsörjning och bostadsbehov

Enligt plan- och bygglagen (7 kap. 1 § punkt 6) ska den regionala fysiska planeringen **verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses**. Den regionala fysiska planen kan därmed utgöra ett stöd för kommunerna i deras arbete med bostadsförsörjning.

Kommunernas handlingsplaner för bostadsförsörjning

Enligt proposition 2024/25:42 (gäller från 1 mars 2025) skärps kommunernas skyldighet att ta fram handlingsplaner för bostadsförsörjning. Dessa ska redovisa:

- behovet av tillskott av bostäder
- mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet
- planerade åtgärder för att nå målen
- visa hur hänsyn har tagits till relevanta nationella, regionala mål, planer och program
- samt baseras på analys av den demografiska utvecklingen, marknadsförutsättningar och vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

Den regionala fysiska planeringen kan stödja kommunerna i detta arbete och bidra till ett mellankommunalt och regionalt perspektiv.

Bostadsbyggnadsbehov i Halland

Befolkningen i Halland förväntas växa fram till år 2050, särskilt i kuststråken och större tätorter. Det ställer krav på ett betydande bostadstillskott men bostadsförsörjningen behöver samtidigt säkerställa en social hållbarhet.

Planeringen bör därför:

- motverka bostadssegregation och stärka tillgången till ett tryggt och stabilt boende för alla
- uppmärksamma behovet av större och ekonomiskt tillgängliga bostäder för hushåll med många barn, i syfte att motverka trångboddhet och stärka jämlika uppväxtvillkor
- beakta grupper som ofta har svårare att etablera sig på bostadsmarknaden, såsom unga vuxna, ensamstående föräldrar, nyanlända, äldre med låga inkomster och personer med funktionsnedsättning
- integrera barnperspektivet genom att uppmärksamma barns behov av trygghet, närhet till skola, fritid och sociala nätverk
- tillämpa ett jämställdhetsperspektiv som minskar strukturella hinder för kvinnor och män, exempelvis skillnader i ekonomiska förutsättningar, familjesituation och trygghetsaspekter.

För att översätta befolkningsökningen till konkreta byggbehov använder Boverket en demografisk modell som utgår från SCB:s befolkningsframskrivningar. Modellen väger samman tillkommande behov utifrån befolkningsutveckling och hushållssammansättning, ackumulerat över- eller underskott från tidigare byggtakt, samt en bostadsreserv som buffert för omflyttning och inflyttning. Beräkningarna görs numera på kommunnivå, aggregeras till läns- och nationell nivå och publiceras som öppna data av Boverket.

I den senaste beräkningen bedömer Boverket att Halland har ett fortsatt betydande behov av bostadsbyggande under planperioden. Den största delen av behovet härrör från befolkningsökning och förändrade hushållssammansättningar, bland annat till följd av fler äldre. Det är dock

viktigt att notera att det beräknade behovet inte är detsamma som faktiskt bostadsbyggande, eftersom byggandet påverkas av marknads- och konjunkturläge.

Vilka typer av bostäder behövs?

Boverkets modell som beskrivs ovan anger inte typ av bostäder. Genom kommunernas handlingsplaner framträder dock vissa tendenser:

- behov av ett mer **varierat bostadsutbud**
- fler bostäder särskilt anpassade för **äldre**
- fler **hyresrätter och bostadsrätter** för att skapa balans i beståndet (Halland domineras idag av småhus i äganderätt)
- tillgängliga bostäder för att underlätta **flyttkedjor**
- **fler hyresrätter** som kan underlätta inträde på bostadsmarknaden för unga, studenter och grupper med låga inkomster.

Ett framtida utredningsarbete kan väntas ge fördjupad kunskap om behovet av olika bostadsstorlekar och bostadstyper, vilket kan stödja kommunerna i deras planering.



Risker och hänsyn kopplat till klimat, vatten och natur-och kulturmiljö

En hållbar utveckling i Halland kräver att risker och sårbarheter beaktas tidigt i planeringen. Den regionala fysiska planen behöver därför förhålla sig till de klimatförändringar, naturgivna förutsättningar och miljökrav som påverkar länet. I detta ingår att väga samman risker kopplade till skred, erosion, översvämning och havsnivåhöjning med hänsyn till vattenresurser, natur- och kulturmiljöer samt internationella och nationella åtaganden.

Kartan i detta avsnitt illustrerar de mest betydelsefulla risk- och hänsynsområdena i Halland. Den utgör ett samlat kunskapsunderlag som behöver utvecklas och fördjupas i den kommunala och mellan-kommunala planeringen.

Kartan redovisar också de utpekade Ramsarområdena i Halland, vilka behöver beaktas i den fortsatta planeringen. Ramsarkonventionen syftar till att skydda särskilt värdefulla våtmarker av betydelse för biologisk mångfald, ekosystemtjänster och människors livsmiljö.

Klimatpåverkan och klimatanpassning

Enligt **plan- och bygglagen 7 kap.** ska den regionala fysiska planeringen **verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.**

Hallands läge och topografi gör regionen särskilt sårbar för klimatförändringens effekter såsom havsnivåhöjning, översvämningar, erosion och skred. Den regionala fysiska planen utgår från att dessa risker hanteras i ett tidigt skede i den efterföljande planeringen.

Planen tydliggör inom målområde 3 att det i den fortsatta planeringen bör riktas ett särskilt fokus på samverkan kring

klimatrisiker på mellankommunal nivå. Det är angeläget att gränsöverskridande risker längs kustzonen, vattendrag och andra utsatta områden hanteras mellankommunalt och regionalt gemensamt.

Den regionala fysiska planeringen ska stödja denna utveckling genom att:

- synliggöra goda exempel
- ta fram kunskapsunderlag om strukturförändringar
- samordna aktörer
- bidra till ökad robusthet i samhällsviktig infrastruktur, särskilt transportsystemet, i ett förändrat klimat
- uppmuntra långsiktigt hållbara näringslivsinvesteringar.

Havsanvändning och Havsplan för Västerhavet

Den gällande havsplanen för Västerhavet bedöms ha en begränsad påverkan på Hallands kust, där utpekade intressen framför allt rör befintliga verksamheter som sjöfart och yrkesfiske, samt natur, friluftsliv och försvar.

Två områden för energiutvinning har identifierats; ett inom Falkenbergs territorialvatten, där tillstånd till en del av området gavs år 2015 och ett i svensk ekonomisk zon utanför Halmstad (Stora Middelgrund). För Stora Middelgrund avlogs senare en tillståndsansökan med hänvisning till naturvärden (Natura 2000) och andra intressen. För området utanför Falkenberg kan tillståndprocessen behöva uppdateras för att möjliggöra kommersiell utveckling.

Kartan visar risker och hänsyn kopplade till klimat, vatten, natur-och kulturmiljö som behöver beaktas i planering och genomförande.

Risker och hänsyn

Risker och hänsyn

Teckenförklaring (källa)

Nationella riskområden för skred (MSB, Tolkad)

--- Nationella riskområden för skred

Erosionskänslighet, Söder om Varberg (SGU)

— Liten erosionskänslighet

— Måttlig erosionskänslighet

— Stor erosionskänslighet

Erosionskänslighet Norr om Varberg (SGI, MSB, Tolkad)

— Erosionskänslig strand i övrigt

Havshöjning/årsregn Vattendrag (MSB)

— 5 meter Havshöjning

— Översvämning Regn vattendrag (BHV)

Våtmarkskonventionen, Ramsar (Naturvårdsverket)

▨ Ramsar

Skredrisk (SGU, Tolkad)

▨ Begränsade förutsättningar för jordskred

▨ Betydande förutsättningar för jordskred

▨ Påtagliga förutsättningar för jordskred

Koncentration av Våtmark (Länsstyrelsen, Tolkad)

▨ Våtmark: Koncentration

▨ Våtmark: Hög koncentration

▨ Våtmark: Mycket hög koncentration

Naturreservat (Naturvårdsverket)

▨ Naturreservat

Kommunernas Kulturmiljöprogram (Länsstyrelsen i Halland)

▨ Kulturmiljöprogram

Huvudavrinningsområden 2016 (SMHI)

⋯ Huvudavrinningsområden

Statusklassning MKN vatten (LST Vattenmyndigheterna)

▨ Kustvatten och sjöar: Måttlig

▨ Kustvatten och sjöar: Otillfredsställande

▨ Vattendrag: Måttlig

▨ Vattendrag: Otillfredsställande

▨ Vattendrag: Dålig

Källa: Lantmäteriet, Havs- och vattenmyndig. Naturvårdsv. MSB, SGU, SGI, SCB, SMHI, Länsstyrelsen i Hallands län, LST Vattenmyndigheterna. Egen bearbetning av Region Halland.

Den regionala fysiska planen förhåller sig till havsplanen genom att utgå från de avvägningar och prioriteringar som gjorts på nationell nivå. För Halland innebär detta särskilt att intressekonflikter mellan energiutvinning (havsvindkraft), sjöfart, fiske, naturvärden och totalförsvaret behöver beaktas. Utpökade områden för havsbaserad vindkraft kan komma att påverka både landskapsbilden och kustsamhällets utveckling.

Den regionala planen ställer sig i grunden positiv till havsplanens övergripande mål, men betonar vikten av att:

- nya initiativ för havsanvändning föregås av kommunal och regional dialog
- synergier med andra samhällsmål tas tillvara, särskilt kopplat till hållbar turism, biologisk mångfald och beredskap.

Miljökvalitetsnormer för vatten och hav i Halland

Den regionala fysiska planeringen ska bidra till att miljökvalitetsnormerna för vatten och hav följs i enlighet med gällande åtgärdsprogram. Särskild hänsyn ska tas till att god miljöstatus i havet, god ekologisk och kemisk status för ytvatten samt god kemisk och kvantitativ status för grundvatten uppnås.

Detta gäller såväl yt- och grundvatten enligt EU:s ramdirektiv för vatten som havsmiljö enligt havsmiljödirektivet och tillhörande nationella föreskrifter och omfattar bland annat övergödning, miljögifter, marint skräp och undervattensbuller. Arbetet ska även bidra till att uppnå miljökvalitetsmålet ”hav i balans” samt ”levande kust och skärgård”.

Bedömning av påverkan på normerna sker i efterföljande kommunal planering och i tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

Vattenmyndigheten beslutar om miljökvalitetsnormer (MKN) för yt- och grundvatten inom Västerhavets vattendistrikt, där Hallands län ingår. För havsmiljön, inklusive utsjövattnet, fastställs miljökvalitetsnormer

inom ramen för havsmiljöförvaltningen, där Havs- och vattenmyndigheten är ansvarig myndighet.

Miljökvalitetsnormerna anger den miljö-kvalitet som ska uppnås i vattenförekomsterna och vid vilken tidpunkt den senast ska vara uppfylld. I regionen finns 457 vattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer, varav 74 är grundvattenförekomster, 21 kustvatten, 80 sjöar, 281 vattendrag och ett utsjövattnet.

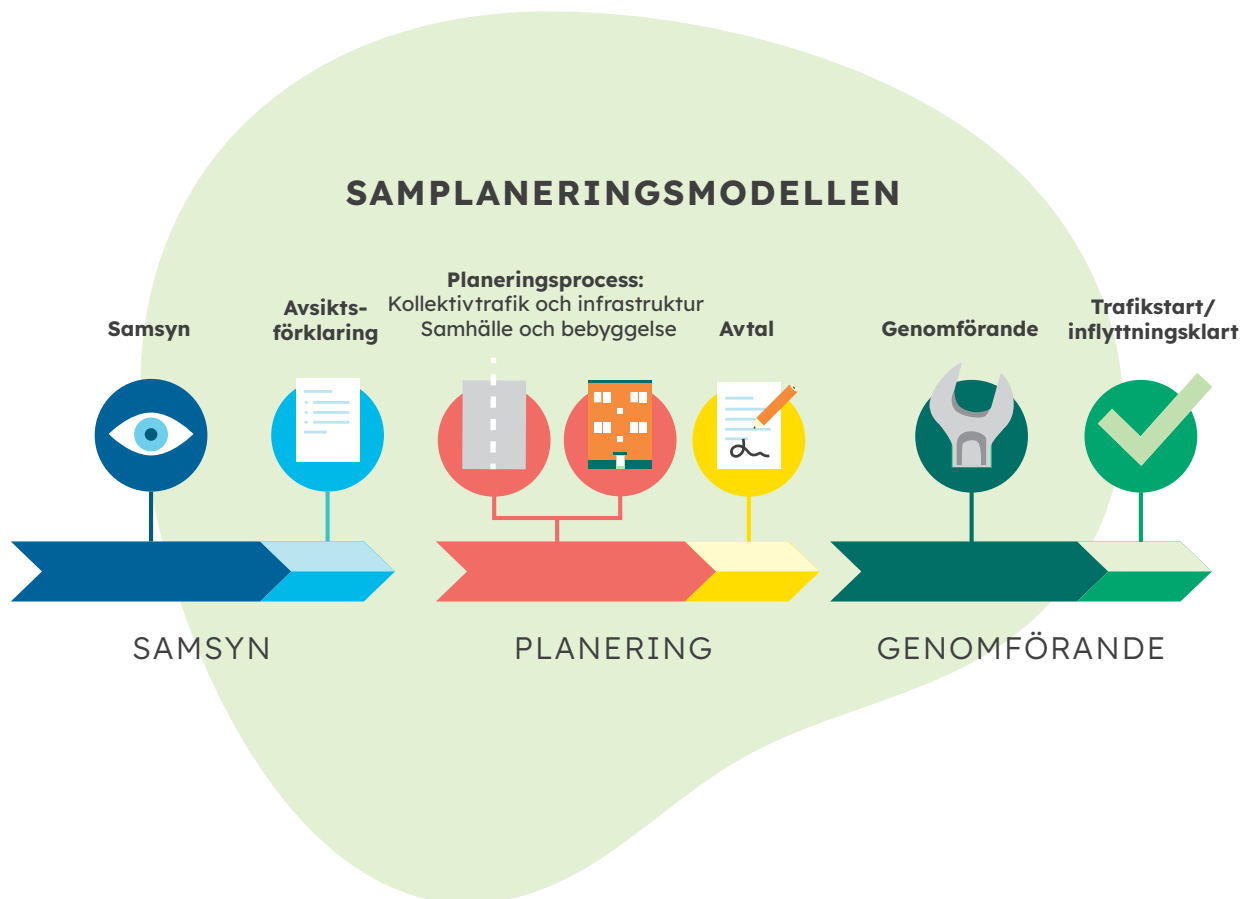
De flesta av regionens sjöar har måttlig ekologisk status till följd av framför allt morfologiska förändringar (fysiska förändringar av vattenmiljöns form och struktur) och dålig konnektivitet, det vill säga att fiskar, andra organismer och material inte kan röra sig naturligt. Även de flesta av regionens vattendrag har måttlig ekologisk status till följd av bland annat övergödning och försurning.

Vad gäller kustvatten är det idag 15 kustvatten inom regionen som inte uppnår god ekologisk status. Även vad gäller havsmiljön bedöms god miljöstatus i Kattegatt i flera avseenden inte uppnås.

Till utmaningarna hör morfologiska förändringar, kontinuitets- och flödesförändringar samt påverkan från övergödning, miljögifter, marint skräp och undervattensbuller, vilka sammantaget påverkar möjligheten att nå god ekologisk och kemisk status samt god miljöstatus i havet.

Jordbruk, skogsbruk, utsläpp från reningsverk, enskilda avlopp, urban markanvändning och båttrafik är exempel på vanliga påverkanskällor som identifierats som betydande för tillförseln av näringsämnen och miljögifter till havet.

Åtgärder för att minska belastningen kommer att behövas inom en rad olika områden. En samordning av åtgärder över kommun- och länsgränser är avgörande för att uppnå god ekologisk status i vattenförekomsterna och minska påverkan på vatten- och havsmiljön.



Regionala riktlinjer och arbetssätt för transportsystemet

Den regionala fysiska planens genomförande påverkas av riktlinjer och modeller som utvecklats i andra sammanhang men som har direkt bäring på planeringen. Nedan beskrivs riktlinjer och arbetssätt med fokus på planering av transportsystemet.

Samplaneringsmodell Halland

Större investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik ska knytas nära till samhällsutveckling och bostadsbyggande. För att konkretisera och stärka samplaneringsplaneringen har en modell tagits fram. Den beskriver processen för samplaneringsobjekt och används vid större satsningar för att säkerställa att infrastruktur- och byggelseplanering går i takt.

Modellen bygger på tre faser: **samsyn, planering och genomförande**. Faserna regleras genom en avsiktsförklaring och ett genomförandeavtal.

- **Samsyn:** Parterna enas om gemensamma åtaganden genom dialog och politisk beredning. Detta dokumenteras i en avsiktsförklaring som utgör målbilden för det fortsatta arbetet.
- **Planering:** Åtgärder i transportinfrastrukturen och samhällsplaneringen kopplas till respektive lagstiftning (väg- och järnvägsplaner samt PBL). Parterna arbetar gemensamt och var för sig för avsiktsförklaringen.
- **Genomförande:** Föregås av ett genomförandeavtal där kostnadsfördelning regleras. Investeringar i infrastruktur och kollektivtrafik genomförs samtidigt som byggelseplaneringen färdigställs.

Nya tågstationer

Nya tågstationer ska vara tydligt kopplade till samhällsutveckling och bostadsbyggande. För att en ny station ska vara aktuell behöver regionala samhällsnyttor kunna påvisas, såsom ökat resande, stärkt arbetsmarknadsintegration och bidrag till en hållbar bebyggelsestruktur. En ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor och utformas så att robustheten och pålitligheten i befintlig tågtrafik inte försämras. Restiderna ska värnas och stationerna ska möjliggöra en långsiktig utveckling av tågtrafiken.

Stationskriterier

För att bedöma behovet av en ny station används ett antal kriterier. Dessa gäller oavsett vilken järnväg det handlar om och kan även tillämpas vid analys av att ta bort en befintlig station. Samtliga kriterier behöver uppfyllas för att Region Halland och berörd kommun ska arbeta vidare med en nyetablering.

Kriterium 1: Restiden med tåg får inte öka mellan befintliga stationer i snabbtågs- och Öresundstågssystemet.

Kriterium 2: Nettoresandet på aktuell bana ska öka, dvs man ska vinna fler resenärer än man förlorar. Även framtida utveckling ska beaktas.

Kriterium 3: Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas. För att en ny tågstation ska vara aktuell, ska satsningen bidra till måluppfyllelse avseende kollektivtrafikens kostnadstäckningsgrad.

Kriterium 4: Infrastrukturens kostnadseffektivitet ska beaktas, dvs investeringskostnaden i kapacitetsförstärkt järnväg och stationer ska vägas mot resandetillskottet.

Kriterium 5: Region Halland och berörd kommun ska ta fram en gemensam avsiktsförklaring där kommunen förbinder

sig att utveckla orten, öka attraktiviteten och genom aktiv planering bygga upp ytterligare resandeunderlag.

Parallella tågssystem

För att möta de olika behov som tydliggörs i planen är det viktigt att möjliggöra för parallella trafiksystem med olika hastighet och uppehållsbild. Parallella trafiksystem innebär ett upplägg där olika typer av trafikering kan ske på samma spår men med olika mål och funktioner. Det kan vara snabbtåg som betjänar de större städerna med färre stopp, regionaltåg som stannar vid fler stationer eller lokaltåg som trafikerar mindre orter. Parallella trafiksystem innebär en ökad flexibilitet som lättare kan anpassas efter efterfrågan.



Målkonflikter och riksintressen i den fysiska planeringen





Målkonflikter

Flera mål i Regional fysisk plan kan stå i konflikt med varandra. Regional fysisk plan Halland 2050 syftar till att planera för en varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning i Halland. Detta ska ske genom de tre målområdena med tillhörande strategier och inriktningar.

Mellan dessa målområden kan målkonflikter uppstå, situationer där olika mål och strategier drar åt olika håll. Sådana målkonflikter är naturliga i samhällsplaneringen men behöver identifieras, hanteras och vägas medvetet för att planen ska fungera som ett verktyg för efterföljande planering.

För att främja en hållbar utveckling i Halland krävs transparens kring var och varför mål står i konflikt. I efterföljande planering behöver respektive aktör navigera i skärningen däremellan.

Nedan följer exempel på målkonflikter inom ramen för planen:

Tillväxt och bevarande av naturvärden

Behovet av fler bostäder och ökad tillgänglighet, särskilt i kustnära och attraktiva lägen, kan stå i konflikt med målet att bevara biologisk mångfald, ekosystemtjänster, kulturmiljöer och högklassig jordbruksmark. Expansion i redan hårt exploaterade områden riskerar att minska gröna ytor ytterligare och påverka känsliga miljöer negativt. Nybyggnation sker ofta i attraktiva och dyra områden, vilket kan förstärka bostadssegregationen och motverka målet om jämlik tillgång till goda livsmiljöer.

I Laholmsbukten och andra grunda kustområden finns ålgräsängar som fungerar som viktiga barnkammare för fisk.

Dessa livsmiljöer hotas av övergödning, grumling, båttrafik och anläggningsprojekt. Även det småskaliga kustfisket är beroende av god vattenkvalitet och fungerande marina ekosystem. Nedgången i bestånd av arter som ål, piggvar och torsk kopplas till övergödning, habitatförlust och klimatförändringar.

Mål om effektiv markanvändning och förtätning kan stå i konflikt med behovet av grönområden och rekreationsytor, särskilt i tätbebyggda eller socioekonomiskt utsatta områden. Detta kan påverka barns lekmiljöer, äldres rörelsefrihet och folkhälsan i stort. Samtidigt kan koncentration av offentlig service till större orter innebära försämrad tillgänglighet för boende i mindre samhällen, särskilt för grupper utan bil.

Kust-och vattennära klimatanpassning

Hallands kust är utsatt för stigande havsnivåer, erosion och ökade stormhändelser, vilket leder till risk för översvämningar och habitatförlust. Behovet av klimatanpassade lösningar är därför akut i den fysiska planeringen. Åtgärder som att undvika byggnation i översvämnings- och skredkänsliga områden kan dock uppfattas som hinder för attraktiva och marknadsmässigt intressanta etableringar.

Ett växande intresse för sandutvinning i Kattegatt, kopplat till erosionskydd, kan framöver skapa målkonflikter med naturvärden, fiskerinäring och rekreation. I Halland har sandutvinning hittills inte förekommit i samma omfattning som i till exempel södra Skåne.

Stora delar av Hallands infrastruktur, inte minst E6, är belägna i översvämningskänsliga områden nära kusten och större vattendrag. Ökad nederbörd, stigande havsnivåer och extremväder kan leda till avbrott i transportflödena med stora konsekvenser för både näringsliv, pendling och totalförsvaret.

Å ena sidan finns behovet av robusta väg- och järnvägsförbindelser för tillgänglighet

och försörjningsberedskap. Å andra sidan kan klimatanpassningsåtgärder som omdragning, förstärkningar eller skyddsvallar innebära stora kostnader, påverkan på jordbruksmark och intrång i värdefulla naturmiljöer.

Målkonflikten handlar om att balansera kravet på säkra och fungerande transportleder även i framtiden, mot påverkan på miljö, markanvändning och ekonomi.

Utbyggnad av transportinfrastruktur är central för regionens tillgänglighet och näringslivsutveckling, men kan innebära stora ingrepp i värdefulla natur- och jordbruksmarker. Större väginvesteringar riskerar att fragmentera landskapet, minska biologisk mångfald och bidra till ökade utsläpp.

Hamnar och sjöfart

Hallands kust är en viktig del i det nationella och internationella sjöfartssystemet, där hamnarna i Halmstad och Varberg spelar en regional roll för gods- och råvarutransporter. Hamnarna fungerar också som noder i intermodala transportsystem där väg, järnväg och sjöfart möts och utgör riksintressen för kommunikationer.

I takt med att EU:s klimatregler för sjöfarten skärps och fossilfria lösningar efterfrågas ökar behovet av att anpassa infrastrukturen. Det kan handla om att bygga ut laddmöjligheter för eldrivna fartyg, skapa förutsättningar för alternativa bränslen såsom vätgas, metanol eller ammoniak samt förstärka logistikytor och anslutningar för järnväg och vägtransporter.

En ökad ambition att flytta gods från väg till sjö ligger i linje med både klimatmål och effektiv resursanvändning, men kan samtidigt leda till ökad aktivitet i hamnarna. Detta kan innebära större bullerstörningar, utsläpp i närmiljön och belastning på ekosystem samt risk för konflikter med rekreationsvärden i kustzonen.



Energiförsörjning, landskapsbild och identitet

Utbyggnad av fossilfri energiproduktion är en förutsättning för att nå klimatmålen, men den kan stå i konflikt med landskapsvärden, friluftsliv och bebyggelseutveckling. Storskaliga etableringar av vind- och solkraft påverkar utsikter, identitet och upplevelsevärden. Planer för havsbaserad vindkraft i Kattegatt innebär dessutom behov av nya anslutningspunkter och nätstationer i Halland, samtidigt som förstärkning av det regionala elnätet kan kräva nya luftledning- ar nära kustzonen.

Det småskaliga kustnära fisket, som är en del av kustområdenas kultur och identitet, riskerar att påverkas negativt när fler havsområden reserveras för andra ändamål.

I inlandet, där mark kan finnas tillgänglig för energiproduktion, är många områden viktiga för rekreation och lokal identitet. Här kan storskaliga tekniska anläggningar upplevas som störande i landskap där tystnad och öppna vyer är centrala värden. Det krävs en balanserad avvägning mellan klimatnytta och påverkan på platsers funktioner, identitet och attraktivitet.

Det krävs därför en balanserad avvägning mellan klimatnytta och påverkan på platsers funktioner, identitet och attraktivitet.

Besöksnäring, turism och känsliga natur- och kulturmiljöer

Kustlandskapet i Halland är en bärande del av regionens attraktionskraft och identitet. Långa sandstränder, klippor, strandängar,

historiska fiskelägen och öppna vyer mot Kattegatt skapar en variationsrik miljö som lockar till bad, segling, paddling och fiske samt vandring och cykling längs Kattegattleden, Hallandsleden och andra kustnära leder. Den småskaliga kulturmiljön i kustsamhällena bidrar ytterligare till upplevelsevärden och lokal identitet.

Det höga besöksstrycket, särskilt under sommaren, innebär dock påfrestningar för både naturmiljöer och infrastruktur. Tillgängliggörandet av kust och naturområden riskerar att öka slitaget på biologisk mångfald, samtidigt som satsningar på turism ibland kan gå ut över lokalbefolkningens tillgång till bostäder och service. Omvandlingen av fritidshus till permanentboende har förstärkts av pandemin och ökad distansarbetsmöjlighet, vilket skapar nya krav på VA, vägar och kommunal service i områden som inte planerats för åretruntboende.

Även större evenemang som kulturevent, festivaler och sportarrangemang och tillfälliga campingar bidrar till lokal ekonomi men kan samtidigt innebära störningar i känsliga naturmiljöer. För att minimera negativa effekter krävs långsiktig planering, god samordning och tydliga strategier för att bevara natur- och kulturvärden. Hållbar mobilitet, väl underhållna leder, rastplatser och toaletter samt tydlig skyltning blir centrala för att möta den ökade efterfrågan på rekreation i kust- och naturmiljöer.

Social hållbarhet och jämlik tillgång

I planen lyfts vikten av att skapa jämlika livsvillkor och goda livsmiljöer för alla. Samtidigt riskerar utvecklingen av attraktiva kust- och stadsmiljöer att driva upp priser och öka segregationen. Dyrare bostäder i centrala eller kustnära lägen kan begränsa tillgången för barn, unga, äldre och socioekonomiskt sårbara grupper. Om service koncentreras till större orter kan tillgängligheten för de som bor i mindre samhällen minska, särskilt för dem utan bil. Detta kan påverka en jämlik tillgång till bostäder, kultur, service och rekreation.

Livsmedelsförsörjning och bebyggelseutveckling

Halland har en av Sveriges mest högklassiga jordbruksmarker, vilket gör att bebyggelseutveckling, energiutbyggnad och infrastruktur ofta står i direkt konflikt med långsiktig livsmedelsförsörjning. Enligt miljöbalken (3 kap. 4 §) får jordbruksmark endast tas i anspråk om det behövs för väsentliga samhällsintressen och om behovet inte kan tillgodoses på annan mark. Klimatförändringar och krisberedskap förstärker behovet av att värna jordbruksmarken som en strategisk resurs.

Digital och teknisk infrastruktur i landskap och kulturmiljö

Ett robust digitalt nät, datacenter och ett förstärkt elnät är avgörande för Hallands konkurrenskraft, klimatomställning och beredskap. Samtidigt kan nya luftledningar, master och tekniska anläggningar påverka landskapsbild, kulturmiljöer och lokala identiteter negativt, särskilt i kustzonen och på landsbygden. Detta kan innebära en målkonflikt mellan modernisering och bevarande av natur- och kulturvärden.

Försvarsintressen och civila intressen

Totalförsvaret kräver områden för militära anläggningar, övningsfält och skyddsobjekt, och enligt miljöbalken (3 kap. 10 §) ska riksintresse för totalförsvaret väga tyngre vid konkurrens med andra intressen. Samtidigt kan detta stå i konflikt med civila mål som bostadsutveckling, turism och rekreation. Erfarenheter från kriget i Ukraina visar dessutom att även civil infrastruktur som exempelvis energiförsörjning, hamnar och VA-system kan vara sårbar, vilket förstärker behovet av ett helhetsperspektiv på skydd och beredskap i planeringen.



Riksintressen och allmänna intressen

Allmänt om riksintressen

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska en regional fysisk plan redovisa hur riksintressen och allmänna intressen tillgodoses, bedömas och vilken påverkan planens förslag kan medföra.

Riksintressen enligt miljöbalkens 3 kapitel är statliga anspråk, medan områden som anges i 4 kapitlet eller i Natura 2000-registret har fastslagen riksintressestatus i lag. Gränserna för riksintresseområden är inte exakta utan behöver preciseras i samverkan mellan kommuner och länsstyrelse. Att hantera riksintressen innebär därför en balans mellan kommunernas utvecklingsbehov och statens långsiktiga mål för områden med särskilda natur-, kultur- eller samhällsvärden.

Vid prövning av åtgärder som berör riksintressen gäller att åtgärder som medför påtaglig skada på ett riksintresse inte är tillåtna. Avvägning kan endast göras mellan motstående riksintressen och inte mot enskilda intressen eller andra allmänna intressen.

Denna plan redovisar riksintressen på en övergripande nivå och har fokus på riksintressen av regional karaktär, det vill säga sådana som berör flera kommuner eller har särskild betydelse för Hallands utveckling. Planen gör inga ställningstaganden som innebär att mark tas i anspråk. Bedömningar av påverkan och avvägningar mellan riksintressen hanteras därför i efterföljande planering, såsom översiktsplaner, detaljplaner samt väg- och järnvägsplaner.

Riksintressen enligt 4 kap. MB

Områden som finns i 4 kap. MB är ofta av större geografisk karaktär och beslutas av riksdagen. Halland berörs av paragraferna som beskrivs nedan.

- 4 kap. 2§ Rörligt friluftsliv
- 4 kap. 4§ Högexploaterad kust
- 4 kap. 6 § Skyddade vattendrag
- 4 kap. 8 § Natura 2000-områden

Riksintressen enligt 3 kap. MB

Områden som är riksintressen enligt 3 kapitlet MB är anspråk som de 12 ansvariga riksintressemyndigheterna har bedömt som av nationellt intresse. Nedan listas de som bedöms särskilt relevanta ur ett mellan-kommunalt och regionalt perspektiv:

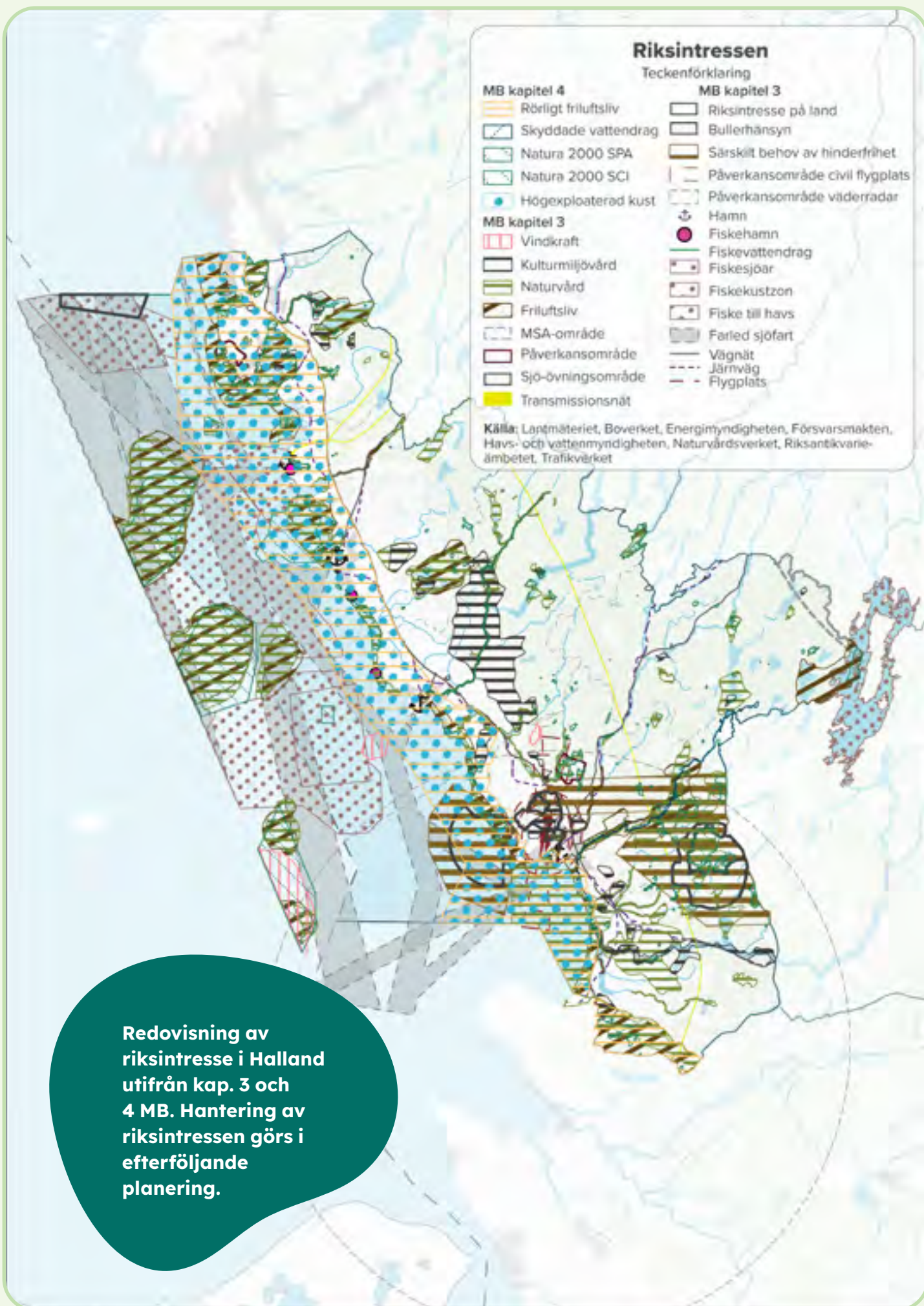
- Riksintresse för kommunikationer, Trafikverket & Post- och telestyrelsen
- Riksintresse för totalförsvaret, Forsvarsmakten & Myndigheten för civilt försvar
- Riksintresse för energiproduktion, Energimyndigheten
- Riksintresse för transmissionsnätet för el, Myndigheten för civilt försvar
- Riksintresse för kulturmiljövården, Riksantikvarieämbetet
- Riksintresse för yrkesfisket, Havs- och vattenmyndigheten
- Riksintressen för naturvård och friluftsliv, Naturvårdsverket och Havs- och vattenmyndigheten
- Riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning, Havs- och vattenmyndigheten

Övrigt

Utöver riksintressen enligt kapitel 4 och 3 är nedan områden av regional betydelse som inte har riksintressestatus, men som är viktiga för den fysiska planeringen:

- Vindkraftsetablering till havs
- Areella näringar jord-och skogsbruk
- Planering av den maritima miljön

Kartan visar riksintressenas geografiska anspråk i Halland.



Redovisning av riksintresse i Halland utifrån kap. 3 och 4 MB. Hantering av riksintressen görs i efterföljande planering.

Målområde 1

En tillgänglig,
inkluderande
och sammanhållen
region



Riksintressen: Målområde 1. En tillgänglig inkluderande och sammanhållen region

Riksintresse för kommunikationer

I Halland utgör E6 och Väst kustbanan riksintressen för kommunikationer och är bärande strukturer för person- och godstransporter längs västkusten. Tillsammans med hamnar och flygplats skapar de förutsättningar för regional, nationell och internationell tillgänglighet.

Samtidigt medför E6 och Väst kustbanan barriäreffekter, särskilt i kustzonen där infrastrukturen löper nära bebyggelse och värdefulla miljöer. Detta ställer krav på en medveten fysisk planering som både stärker tillgängligheten och hanterar negativa konsekvenser för livsmiljö och landskap.

Utöver dessa omfattas även delar av det övriga väg- och järnvägsnätet i länet av riksintresse för kommunikationer, däribland järnvägsförbindelser i öst-västlig riktning såsom Viskadalsbanan, Markarydsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg, vilka bidrar till att stärka de funktionella sambanden inom och genom regionen.

I Halland är Halmstads hamn och Varbergs hamn utpekade som riksintressen. Dessa utgör viktiga strategiska noder för godsflöden och näringslivets transporter i

ett regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Halmstad flygplats är utpekad som riksintresse för kommunikationer och har en viktig funktion för tillgänglighet, beredskap och samhällsviktiga transporter i regionen. Riksintresset omfattar inte bara flygplatsområdet utan även omgivande influensområden för buller och höjdbegränsningar.

Även flygplatser i angränsande regioner, såsom Göteborg Landvetter Airport och Ängelholm-Helsingborg Airport, påverkar Halland genom sina influensområden (MSA-tytor), vilket behöver beaktas i planeringen.

Nya exploateringar riskerar att ytterligare förstärka trycket på kustnära utveckling. Samtidigt ökar pendlingen till bland annat Göteborgsregionen, vilket innebär ett fortsatt behov av att stärka kollektivtrafiken. För att värna riksintressenas funktion är det viktigt att den fysiska planeringen bidrar till ett effektivt nyttjande av kapaciteten i transportsystemet samt till en långsiktigt hållbar struktur.

Riksintresse för totalförsvaret

De halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnätet och järnvägarna pekas ut i planen som viktiga att utveckla och stärka ur ett totalförsvarsperspektiv. Företrädare ska ges

Målområde 2

En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer



till försvarsintresset om ett område eller del av ett område behövs för en anläggning för totalförsvaret, enligt miljöbalken 3 kap. 10 §. Det innebär att ett riksintresse för totalförsvaret ska väga tyngre i bedömningen av mark- och vattenanspråk, även om en avvägning alltid måste göras.

Olika riksintressen kan ställa olika krav på restriktioner i det aktuella området. Om en plan berör ett riksintresse för totalförsvaret ska Försvarsmakten delta tidigt i planeringen. Även andra nationella strategier, exempelvis livsmedelsstrategin, kan komma påverka den fysiska planeringen genom ett ökat fokus på beredskap.

Riksintresse för energiproduktion

I Halland finns två riksintressen för energiproduktion vindbruk: ett i havet utanför Falkenberg och ett norr om Halmstad. Dessutom finns ett riksintresse för värmekraft på Ringhals-Väröhalvön i Varberg.

I den fortsatta planeringen kan det vara aktuellt att regionen tillsammans med kommunerna tar fram gemensamma planeringsunderlag för energiproduktion.

Riksintresse för transmissionsnätet för el

Transmissionsnätet för el utgör ett riksintresse och är en central del av den nationella och regionala elförsörjningen. Nätet möjliggör

överföring av el mellan produktionsområden och användare och är en förutsättning för elektrifiering, näringslivsutveckling och omställningen till ett fossilfritt energisystem.

I den fysiska planeringen behöver transmissionsnätets sträckningar och funktioner beaktas vid avvägningar mellan olika mark- och vattenanvändningsintressen.

Vindkraftsetablering till havs

Vid etablering av havsbaserad vindkraft är det viktigt att genomföra fördjupade utredningar om påverkan på andra intressen för att klargöra möjlig och lämplig lokalisering samt omfattning. En sådan etablering kan även påverka Hallands marina kulturmiljöer, vilket gör det särskilt viktigt att berörda kommuner involveras tidigt i planeringsprocessen.

Riksintressen: Målområde 2. En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

Riksintresse Högexploaterad kust

Riksintresset för högexploaterad kust (MB 4 kap. 4 §) omfattar hela kustlinjen från Lysekil i Bohuslän till östra Småland och därmed även hela Hallands kust samt skärgårdsområden. Syftet är att värna kustens stora

bevarandevärden och säkerställa allmänhetens tillgång till rekreationsområden i områden med högt exploateringsstryck.

Lagen begränsar ny fritidsbebyggelse till kompletteringar inom redan etablerade områden, ofta i form av förtätning, för att undvika privatisering och fragmentering av strandzoner. Undantag kan göras om särskilda skäl föreligger, exempelvis för enkla fritidshus eller anläggningar som stärker friluftslivet och gör kusten tillgänglig för fler grupper.

Boende i kustnära läge är starkt efterfrågat, vilket riskerar att skapa konflikter och kumulativa effekter på landskapsbilden. Även små intrång kan tillsammans splittra och fragmentera riksintresseområden. Påverkan beror i hög grad på hur kommuner och grannregioner hanterar kustutvecklingen. Det är därför avgörande att tillgängligheten till kusten och dess upplevelsevärden upprätthålls.

Hela Hallands kust omfattas dessutom även av riksintresse för det rörliga friluftslivet (MB 4 kap. 2 §). Dessa riksintressen måste tolkas tillsammans, där bevarandet av öppna och obrutna kustmiljöer vägs mot lokala utvecklingsintressen. Kommunerna har en central roll i översiktsplaneringen för att identifiera värdefulla friluftsområden och bedöma var viss kompletteringsbebyggelse kan vara möjlig.

För att hitta en långsiktig balans krävs samverkan mellan kommunerna, regionen och länsstyrelsen, och i kommande planering kan gemensamma kunskapsunderlag för kustutveckling bli aktuella.

Riksintresse för kulturmiljövården

Områden som speglar kulturhistoriska sammanhang i landskapet kan pekas ut som riksintressen för kulturmiljövården enligt miljöbalken (3 kap. 6 §). Värdena kan vara kopplade till karaktärsdrag, funktioner, samband i miljön eller bebyggelsens skala. Syftet är att långsiktigt bevara kulturmiljöer av nationell betydelse.

I Halland riskerar en successiv bebyggelseutveckling längs kusten att ge kumulativa effekter på landskapsbilden, vilket kan förändra både siluetter och upplevelsevärden. Särskilt i kustorterna kan förtätning och ny bebyggelse påverka småskaligheten som präglar dessa miljöer, exempelvis genom högre hus.

Även kulturmiljölagen och betydelsen av kända fornlämningar och kulturmiljöer ska beaktas i planeringens alla skeden.

Bevarade kulturmiljöer stärker inte bara det historiska arvet, utan bidrar också till regionens identitet, attraktionskraft och turism. Avvägningen mellan utveckling och bevarande sker i den kommunala planeringen.

Allmänna intressen Areella näringar Jord- och skogsbruk

Jord- och skogsbruk är enligt miljöbalken (3 kap. 4 §) av nationell betydelse. Jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för väsentliga samhällsintressen och detta inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark används.

För Halland, med en stor andel högklassig jordbruksmark, är avvägningar mellan bebyggelse, energianläggningar och livsmedelsproduktion särskilt viktiga. Under planperioden kan det därför bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag som stöd för kommunerna i planprocessen.

Riksintressen: Målområde 3. En robust och resilient region

Rörligt friluftsliv

Riksintresset för det rörliga friluftslivet enligt miljöbalken (4 kap. 2 §) omfattar hela Hallands kustområde samt Hallandsåsen. Dessa områden är av särskild betydelse för turism och rekreation, och utgör viktiga

Målområde 3 En robust och resilient region



resurser för både lokalbefolkningen och besökare.

Kustområdet och Hallandsåsen erbjuder en mångfald av upplevelsevärden – från bad, båtliv och vandring till cykling, skidåkning och naturturism. Dessa miljöer är samtidigt attraktiva för bebyggelseutveckling, vilket kan skapa målkonflikter. Därför är det viktigt att i den fysiska planeringen långsiktigt säkerställa allmänhetens tillgång till stränder, stigar, leder och rekreationsytor.

För Halland har detta riksintresse ett särskilt regionalt värde. Ett väl fungerande och tillgängligt friluftsliv är en grundförutsättning för regionens attraktionskraft, besöksnäring och livskvalitet. För att balansera utveckling och bevarande kan det bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag, särskilt kopplat till kustutveckling och tillgänglighetsfrågor.

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Skyddet bygger på två direktiv: fågeldirektivet, som syftar till att bevara alla naturligt förekommande fågelarter i EU:s medlemsländer, och art- och habitatdirektivet, som syftar till att säkra den biologiska mångfalden genom att skydda särskilt hotade arter och naturtyper.

Värdena i ett Natura 2000-område får inte skadas. För alla åtgärder eller intrång som på ett betydande sätt kan påverka miljön krävs särskilt tillstånd, och prövningen är ofta mer långtgående än för andra skyddade områden.

I Halland finns de största Natura 2000-områdena längs kusten och till havs, men även inåt land längs större vattendrag och i våtmarksområden. Totalt omfattas 130 områden av varierande storlek. Dessa utgör viktiga livsmiljöer för både arter och ekosystem och har stor betydelse för friluftsliv, turism och ekosystemtjänster.

I den regionala planeringen lyfts Natura 2000-områden tillsammans med andra ekologiskt känsliga områden som särskilt viktiga att ta hänsyn till, för att långsiktigt bevara naturvärdena och den biologiska mångfalden i Halland.

Skyddade vattendrag

Enligt miljöbalken (4 kap. 6 §) finns ett särskilt skydd för vissa vattendrag i Sverige. I Halland omfattas Fylleån med tillhörande käll- och biflöden, som därmed är skyddat vattendrag.

Fylleån har sin källa på den sydsmländska höjdplatån och följer en sprickdal ned till



Simlångsdalen i Hallands län. Ån är relativt lite påverkad av vattenkraftsutbyggnad, och sjöregleringarna är små. Det gör att den har bevarade naturvärden, viktiga livsmiljöer för vattenanknutna arter samt höga kultur- och landskapsvärden.

I skyddade vattendrag får vattenkraft, vattenreglering eller vattenledning för kraftändamål inte utföras. Skyddet syftar till att långsiktigt bevara de ekologiska värdena, men stärker även möjligheten till rekreation, friluftsliv och upplevelsevärden.

Riksintresse för anläggningar för vattenförsörjning

Anläggningar för vattenförsörjning kan utgöra riksintresse enligt miljöbalken (3 kap.). I Halland finns riksintresse för vattenförsörjning kopplat till Fjärås Bräcka vattenverk i Kungsbacka kommun. Dessa områden är av stor betydelse för den långsiktiga dricksvattenförsörjningen. Riksintresset ska beaktas vid avvägningar av mark- och vattenanvändning. Det är dock viktigt att dricksvattenresurser och tillhörande tillrinningsområden ges särskild hänsyn i efterföljande planering.

Riksintresse för yrkesfisket

Flera havsområden i Halland samt Bolmen är utpekade som riksintresse för yrkesfisket. Enligt miljöbalken (3 kap.) ska dessa områden skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra yrkesfiskets bedrivande. Syftet är att långsiktigt säkerställa möjligheterna till ett livskraftigt yrkesfiske, som är betydelsefullt både för livsmedelsförsörjningen, för beredskap och för kustregionens kultur och näringsliv.

Intressekonflikter kan uppstå mellan yrkesfisket och andra användningar av havet, såsom totalförsvaret, sjöfart, vindkraft och marina naturvärden. Det är därför viktigt att främja samexistens och en balanserad planering.

Tre hamnar i Halland är särskilt utpekade som riksintresse för yrkesfisket: Bua och Träslövsläge i Varbergs kommun samt Glommen i Falkenberg. Dessa hamnar är centrala för yrkesfiskets verksamhet och påverkas samtidigt av den lokala utvecklingen i respektive ort. Avvägningar mellan fiskets behov och annan bebyggelseutveckling hanteras i kommunernas planering.



Riksintresset för yrkesfisket omfattar inte bara fångstområden och fiskehamnar utan även ekologiskt viktiga livsmiljöer för fisk. Även verksamheter och åtgärder utanför de utpekade riksintresseområdena kan påverka värdena, exempelvis genom försämrad framkomlighet mellan fångstområden och hamnar eller genom fysisk påverkan, förändrade strömförhållanden, buller, erosion, övergödning och annan påverkan på vattenkvaliteten. Det är viktigt att säkerställa god framkomlighet mellan fångstområden och hamnar samt fungerande landbaserade transportvägar från fiskehamnar.

Riksintressen för naturvård och friluftsliv

Riksintresseområden för naturvård och friluftsliv är utpekade för att långsiktigt bevara biologisk mångfald, landskapets värden och människors möjligheter till rekreation. De utgör en viktig resurs för både ekosystem och samhälle och bidrar till hälsa, attraktivitet och turism.

På land kan naturvärden påverkas negativt av exempelvis ny infrastruktur, vindkraftsetableringar, ny bebyggelse, vattenavledning, upphörd jordbruks- eller betesdrift, skogsbruk eller dikning. I marina miljöer kan hoten istället handla om avloppsutsläpp, igenväxning, störningar från friluftsliv i känsliga områden, hamnverksamhet eller vindkraft. Sjöar och vattendrag riskerar att

påverkas av vattenreglering, kulvertering, vandringshinder och vattenuttag.

Exploatering och andra åtgärder inom riksintresseområden för naturvård får inte medföra påtaglig skada på de värden som motiverar områdets utpekande enligt miljöbalken. I kustnära och marina miljöer behöver även påverkan på kustvattnens ekologiska och kemiska status särskilt beaktas.

Särskild hänsyn bör även tas till ekologiska funktioner och värdefulla vattenmiljöer. I känsliga kustområden bör försiktighet iakttas så att exploatering inte riskerar att försämra kustvattnens status eller påverka marina naturvärden negativt.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att inte bara bevara värdena inom riksintresseområdena, utan också stärka dem. Det kan ske genom utveckling av stigsystem och leder, förbättrad skötsel och skyltning samt genom att tillgängliggöra nya områden för friluftslivet på ett hållbart sätt.

Planering av den maritima miljön

Ur biologisk synpunkt är strandområden, grundområden i havet och skärgårdar mycket betydelsefulla och känsliga. Dessa miljöer utgör livsmiljöer för en rad arter och ekosystem som är avgörande för den biologiska mångfalden.

Havet har samtidigt stor betydelse för samhällets utveckling som resurs för näringsliv, sjöfart, yrkesfiske och energiproduktion, men också för friluftsliv, turism och fritidsboende. Den maritima miljön är därför särskilt skyddsvärd, men också föremål för potentiella intressekonflikter.

Planeringen av den maritima miljön är en viktig mellankommunal och mellanregional fråga som berör alla halländska kustkommuner. För att balansera olika intressen och långsiktigt värna havsmiljön kan det under planperioden bli aktuellt att ta fram gemensamma strategier för kust- och havsmiljö samt att stärka samverkan kring havsplanering.

Uppföljning av planen





Mål, indikatorer och uppföljning

Den regionala fysiska planen för Halland består av tre målområden med tillhörande strategier. Målområdena utgör planens övergripande inriktning; förflyttningar och tillstånd som ska uppnås under planperioden. För att följa upp utvecklingen används indikatorer, det vill säga mätbara fenomen som kopplar till de politiska viljeinriktningarna i planen.

Ett mål beskriver ett önskat resultat vid en viss framtida tidpunkt, exempelvis att något ska öka, minska eller bibehållas. Indikatorer är i sig inte mål utan mått som visar tillståndet inom ett område. Hur målen formuleras har stor betydelse för hur utvecklingen kan följas upp och bedömas.

Uppföljningen av indikatorerna sker årligen och redovisas i samband med Region Hallands övriga strategiuppföljningar, däribland Tillväxtstrategin, Hälso- och sjukvårdsstrategin samt Kulturplanen. Genom att samla uppföljningen i en gemensam årscykel skapas en systematik som gör det möjligt att följa utvecklingen över tid, jämföra mellan strategiska områden och tidigt fånga upp behov av justeringar i genomförandet.

Resultaten tillgängliggörs offentligt och utgör ett gemensamt kunskapsunderlag för kommuner, myndigheter, näringsliv, civilsamhälle och andra aktörer som medverkar i planens genomförande.

Förändringsteori som grund

Målen ska mäta resultatet av det som genomförs, det är utfallet vi vill följa upp, inte enskilda aktiviteter. För att säkerställa detta används förändringsteori, som bygger på en logisk kedja mellan aktiviteter, kort- och medellånga effekter samt långsiktiga resultat. På så sätt tydliggörs den logik som strategierna vilar på och planens uppföljningsbarhet stärks.

Planens roll som styrdokument

Den regionala fysiska planen är ett av flera styrdokument som ska främja Hallands utveckling. Planen är nära kopplad till den regionala utvecklingsstrategin (RUS), som är Hallands övergripande regionala strategi. Den fysiska planen ska därför bidra till RUS:ens mål och prioriteringar och skapa en tydlig koppling mellan fysisk planering, regional utveckling och långsiktiga samhällsmål.

Målkedja för regionala fysiska planen och RUS

I tabellen här redovisas effektmålen i den regionala fysiska planen och hur de bidrar till effektmålen som finns i den regionala utvecklingsstrategin. Målen kommer att följas upp en gång per mandatperiod i anslutning till aktualitetsprövningen och analyseras utifrån olika geografier och perspektiv.

Mål

Målområde 1

En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

Målområde 2

En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

Målområde 3

En robust och resilient region

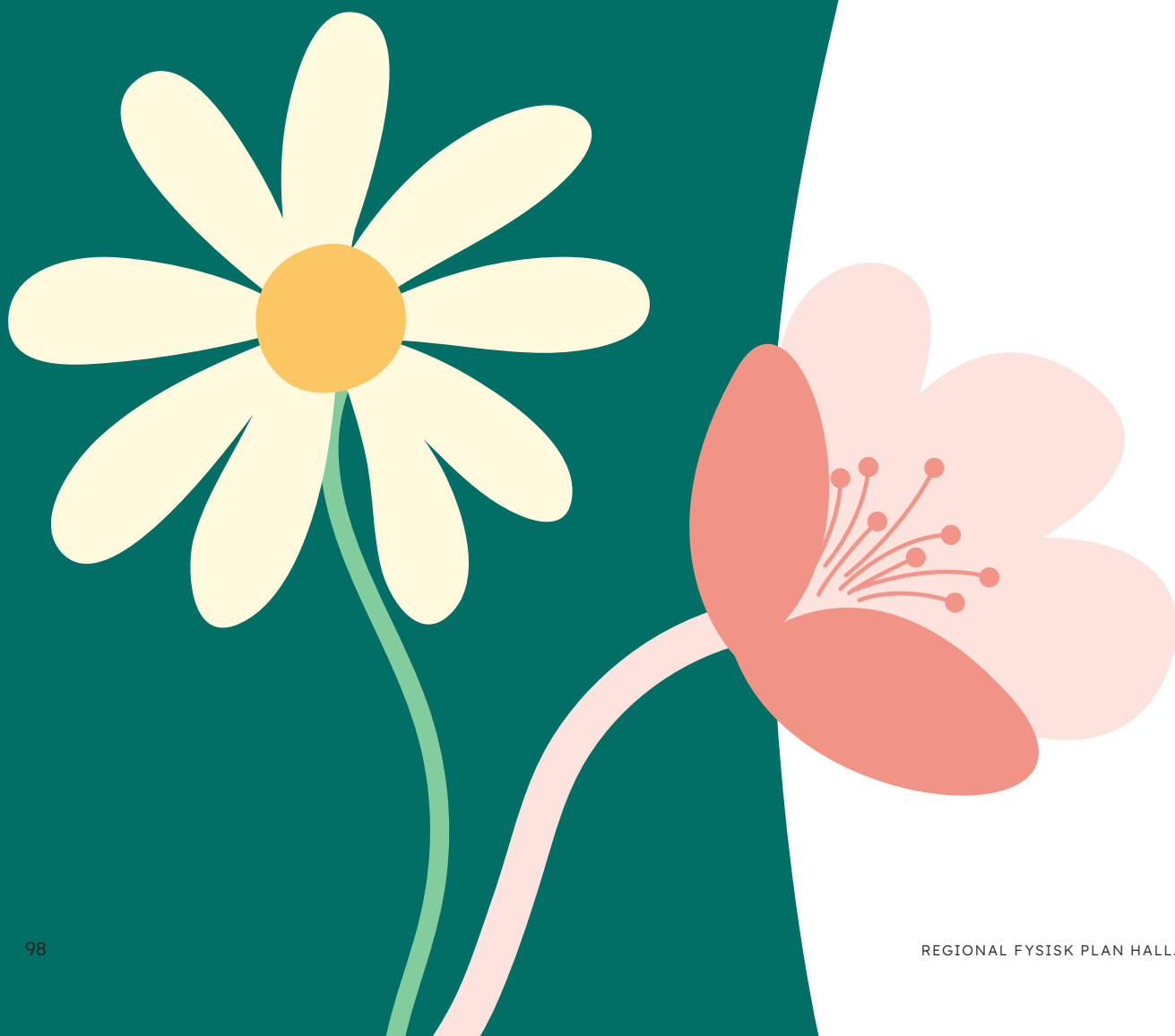
Effektmål RFP

- Restiden mellan större kärnor i Sydvästsverige och Halland ska minska
- Antalet tillgängliga arbetstillfällen inom 60 minuter ska öka i Halland och dess olika delar
- Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka
- Andelen resor med gång och cykel ska öka
- Den genomsnittliga körsträckan med personbil ska minska
- De klimatpåverkande utsläppen från transportsektorn ska minska
- Andelen hushåll och företag med tillgång till höghastighetsbredband ska vara bland de högsta i Sverige
- Den halländska produktionen av fossilfri energi ska öka
- En större andel av företagens och hushållens energikonsumtion ska komma från fossilfri energi
- Andelen hallänningar med god tillgång till grönytor och friluftsområden ska öka
- Andelen hallänningar med god tillgång till privat och offentlig service ska vara god i regionens olika delar
- Halland ska vara den mest rekommenderade boenderegionen i Sverige
- Antalet nybyggda bostäder ska vara tillräckligt för att möta behoven
- Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafikhärläge ska öka
- Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka
- Antalet arbetstagarer företagen i Halland når inom 60 minuter ska öka
- Andel invånare med max 300 m till närmaste grönyta ska öka
- Andel invånare som har gång- eller cykelavstånd till skola, vårdcentral, livsmedelsbutik och kollektivtrafik, idrotts- och fritidsanläggningar ska öka
- Andelen trångbodda hushåll med ansträngd boendekonomi ska minska
- Boendesegregationen ska minska (mäts genom ojämlikhetsindex)
- Målen inom detta område följs upp inom ramen för den regionala årliga miljömålsuppföljning som Länsstyrelsen ansvarar för, och som samordnas nationellt genom RUS (Regional Utveckling och Samverkan i miljömålssystemet). Miljömålssystemet utgör ett etablerat och upparbetat uppföljningssystem som täcker generationsmålet och de sexton miljö-kvalitetsmålen med ett omfattande indikator- och bedömningsramverk. För målområdet En robust och resilient region är Region Halland en av flera aktörer. Att knyta uppföljningen till miljömålsrapporteringen är därför både innehållsmässigt och samverkansmässigt den mest ändamålsenliga vägen.

RUS

- De klimatpåverkande utsläppen i Halland ska minska
- Sysselsättningsgraden ska öka
- Antalet arbetstillfällen i Halland ska öka
- Inrikes flyttnetto ska vara bland det högsta i Sverige

Bilagor



Bilaga 1. Hallands inspel till nationell planering av transportinfrastrukturen

Västkuststråket är en av livsnerverna i Sydvästsverige och påbörjade projekt längs Västkustbanan måste slutföras. Det handlar framför allt om Halmstad C bangårdsombyggnad, förbigångsspår för godståg vid Lekarekulle och nya Värö station. Även objekt utanför länet behöver färdigställas såsom dubbelspår mellan Helsingborg-Maria, Västlänken i Göteborg och åtgärder i Mölndal som ingår i projekt Göteborg-Borås.

Det måste finnas utrymme till nya investeringar som bidrar till att realisera nyttan av tidigare genomförda och pågående infrastrukturobjekt. Ett tydligt inspel är en ny uppställningsbangård vid Halmstad C som är absolut nödvändig för att persontågen på Västkustbanan ska kunna vända och ställas upp över natt. Det planerade hamnstamspåret till Halmstad hamn är av största vikt för att utveckla hamnen som beredskapshamn och för att möta planerade järnvägssatsningar i hamnområdet. På vägsidan är det viktigt att säkerställa E6 funktioner och långsiktiga kapacitet. Ökad säkerhet och kortare restider behövs längs väg 25 och 26 för att stötta ett tillgängligt transportsystem i hela Halland.

Kapaciteten behöver öka i väg- och järnvägsstråken in mot Göteborg som är Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk. Region Halland startar om några år upp ett nytt tågssystem på Västkustbanan för att möta en ökande efterfrågan på kollektivtrafikresor och på allvar bidra till de transportpolitiska målen. Tågssystemet realiserar bland annat nyttan av den nya tågtunneln Västlänken i Göteborg. Sträckan



Kungsbacka - Göteborg har redan nu kapacitetsbrist och åtgärder behövs för att skapa tillräcklig utrymme för både gods- och persontrafik. På Kungsbacka C behöver kapaciteten förbättras med vändspår och ett partiellt fyrspår från Kungsbacka C till Hede station. På något längre sikt krävs fyrspår hela vägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

Det är viktigt med kontinuitet i planerna och att åtgärder i nu gällande plan genomförs som tänkt. Senareläggningar av pågående och beslutade investeringar ger allvarliga effekter då de behöver takta i samhällsutveckling och kommunala åtgärder. Det är inte acceptabelt att viktiga pågående objekt skjuts framåt i tid. Införandet av signalsystemet ERTMS får inte påverka framdrift av pågående projekt.

Den regionala planramen behöver ökas för att kunna inrymma angelägna satsningar på trafiksäkerhet och cykelvägar samt ge utrymme för medfinans till kommuner inklusive satsningar på en attraktiv kollektivtrafik. Region Halland samfinansierar även viktiga åtgärder i nationell plan där ett pågående projekt är ett nytt mötesspår på Markarydsbanan. Åtgärden möjliggör regional persontågstrafik till nytta även för fjärrresor och godstransporter.

Vikten av investeringar i transportsystemet utifrån regionala utvecklingsbehov kan inte underskattas. Även Viskadalsbanan behöver göras robustare för att medge snabbare restider.

Då Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029 kommer trycket på det sydsvenska transportsystemet att öka. För att den förväntade ökningen av godstransporter inte helt ska hamna på vägarna, krävs en överflyttning till järnväg. Det ställer krav på förbättrad kapacitet i järnvägssystemet då gods- och persontrafiken behöver kunna samsas. Flaskhalsar behöver byggas bort både inom och utanför Halland.

Tillgången till omloppsnära uppställning av tågfordon är en grundläggande förutsättning för effektiva och robusta trafikeringsupplägg. Staten genom Trafikverket ska fortsätta vara den som finansierar och säkerställer tillgången till operatörsneutral omloppsnära uppställning.

Det finns ett stort behov av förstärkt och mera effektivt underhåll både på väg och järnväg. Dialogen om drift- och underhåll med kollektivtrafikmyndigheterna behöver utvecklas. Det förebyggande underhållet på järnvägsstråken behöver förbättras för att exempelvis inriktas mot att kunna hålla kollektivtrafiken i gång även under svåra väderförhållanden, inte minst genom trädsäkring av järnvägarna. Trimnings- och hastighetshöjande åtgärder för att korta restiderna på det mindre järnvägsnätet är mycket viktiga, inte minst för den regionala kollektivtrafiken.

Kartan visar Hallands inspel till nationell planering av transportinfrastruktur.

Infrastrukturella behov Planerade och pågående projekt (preliminär byggtid)

1	Västlänken: Etapp 1 och 2	(2020–2027 och -2030)
2	Pilekrogen: Uppställningsspår	(2028–2029)
5	Lekarekulle: Förbigångsspår	(2030–2032)
7	Värö station: Ny station	(2030–2032)
8	Tyllered: Förbigångsspår	(2033–2035)
9	Brännarp: Förbigångsspår	(2033–2035)
10	Halmstad C: Bangårdsombyggnad	(2029–2030)
11	Halmstad C: Uppställningsbangård och hamnanslutning	(2033–2037)
12	Knäred och Veinge: Mötesspår och två stationer	(2025–2027)
13	Båstad: Vändspår	(2026–2027)
14	Helsingborg C – Maria: Dubbelspår	(2032 -)
	ERTMS etapputbyggnad: Nytt signalsystem	(2033–2035)

Behov av investeringar

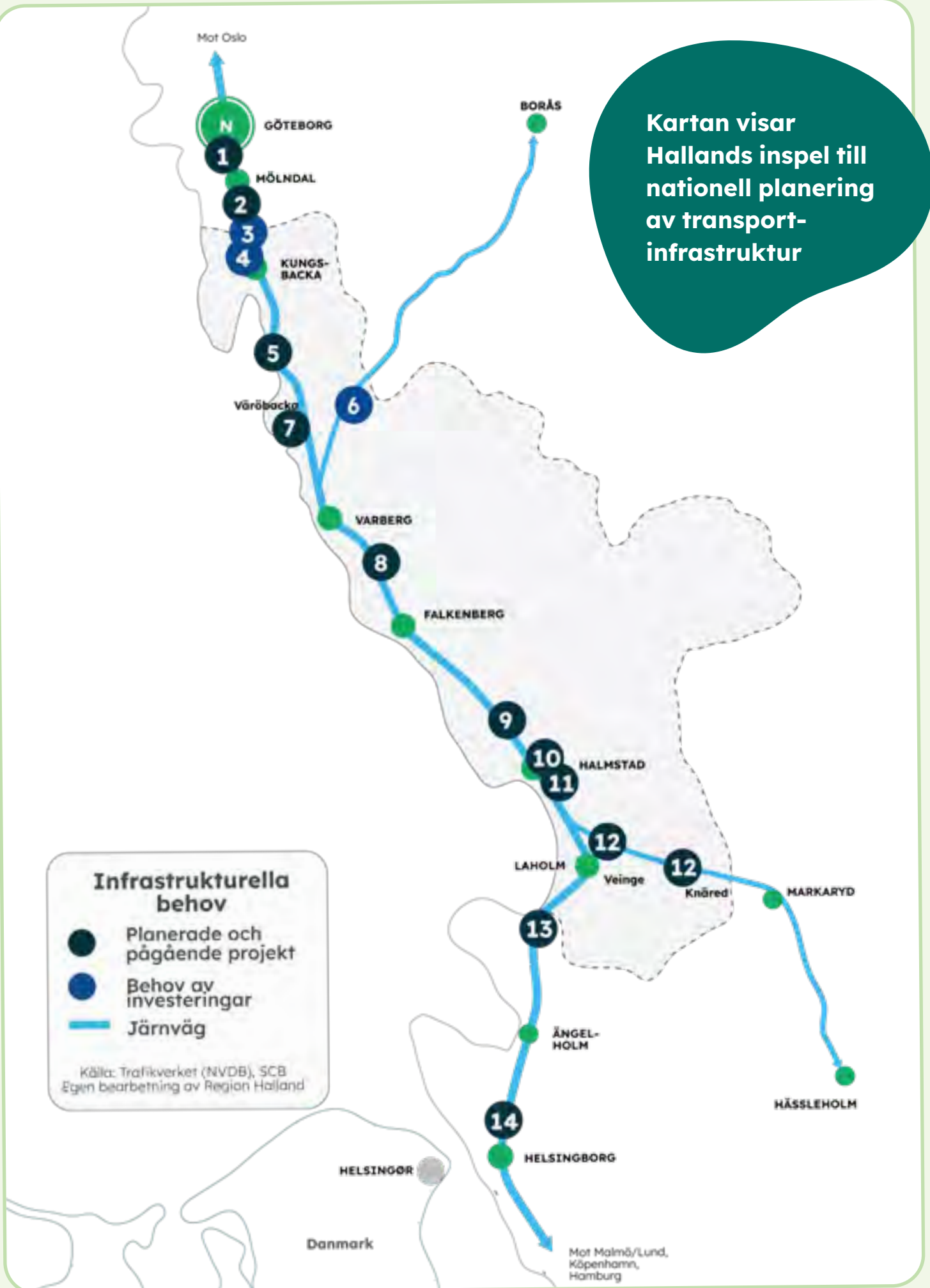
3	Kungsbacka – Göteborg: Fyrspår Hede - Mölndal
4	Kungsbacka C: Vändspår inkl. partiellt fyrspår Kungsbacka - Hede
6	Viskadalsbanan: Hastighetshöjning och mötesspår

Kartan visar Hallands inspel till nationell planering av transportinfrastruktur

Infrastrukturella behov

- Planerade och pågående projekt
- Behov av investeringar
- Järnväg

Källa: Trafikverket (NVDB), SCB
Egen bearbetning av Region Halland



Bilaga 2. Beredskap och säkerhet

Enligt plan- och bygglagen (PBL) kapitel 7 ska fysisk planering, även på regional nivå, beakta säkerhet och hälsa. Det innebär att den regionala fysiska planen behöver redovisa hur hänsyn tas till befintliga och potentiella risker för människors säkerhet, hälsa och välbefinnande.

I denna bilaga beskrivs risker och utmaningar som är viktiga att hantera på ett mellankommunalt och mellanregionalt plan och som därmed har särskild relevans för den regionala fysiska planeringen.

Nuläge

Det säkerhetspolitiska läget och klimatförändringarna utgör två stora parallella utmaningar som kommer att påverka samhällsutvecklingen under lång tid framåt.

Vi ser redan nu konsekvenser av klimatförändringarna i form av översvämningar, värmeböljor och erosion. Samtidigt pågår krig i vårt närområde och olika former av hybridkrigföring är återkommande inslag: IT-attacker, sabotage, störningar i viktiga försörjningar, desinformation och otillbörlig informationspåverkan. Den ökade digitaliseringen skapar nya sårbarheter som är komplexa att förebygga och hantera.

Totalförsvaret

Totalförsvaret består av två delar: det **militära försvaret** och det **civila försvaret**.

- Det civila försvaret omfattar statliga myndigheter, kommuner, regioner, privata företag och frivilligorganisationer. Det syftar till att skydda civilbefolkningen och säkerställa att samhällsviktiga funktioner, som sjukvård, transporter och försörjningssystem, fungerar vid krigsfara och krig. Civilt försvar ska också kunna stödja Försvarmakten.

- Krisberedskap handlar om samhällets förmåga att förebygga, motstå och hantera kriser. Den byggs upp genom organisation, strukturer, utbildning och övning; före, under och efter en kris.
- Civil beredskap är ett samlingsbegrepp som inkluderar både krisberedskap och civilt försvar. Det handlar om samhällets förmåga att förebygga, motstå och hantera krissituationer, höjd beredskap och krig. Civil beredskap bygger på enhetliga processer för samordning, planering och förberedelser och syftar till att stärka samhällets motståndskraft vid allvarliga störningar eller angrepp.

Utgångspunkten är att **hela samhället** gemensamt och inom sina respektive ansvarsområden bidrar till att bygga upp krisberedskapen.



För att säkerställa beredskapsförmåga krävs samordning mellan många aktörer med olika rådighet och ansvar, såsom regioner, kommuner, hamnar, flygplatser, Försvarmakten, Länsstyrelsen, Trafikverket och näringslivet.

Viktiga hänsyn i fysisk planering

När beredskaps- och säkerhetsfrågor integreras i den fysiska planeringen är det särskilt viktigt att beakta:

- Beredskap ur ett jämställdhets- och funktionsperspektiv
- Skydd av civilbefolkningen
- Robusthet i vardag, kris och krig
- Klimatanpassning i tidigt skede av planeringen
- Planering av riskobjekt i samhället

Beredskap ur ett jämställdhets och funktionsperspektiv

Krisers konsekvenser skiljer sig mellan kvinnor och män, flickor och pojkar samt mellan personer med olika funktionsförmågor. Därför behöver dessa perspektiv integreras i beredskapsarbetet redan i förväg. På så sätt kan samhället bättre förutse och möta olika gruppers behov när en kris inträffar.

Inkludera genusperspektiv och funktionshinderperspektiv i riskbedömningar och krisberedskap

Olika grupper påverkas olika av kriser, krig och klimatförändringar beroende på könsnormer, samhällsroller och livssituation. Grupperna kan utsättas för både fysisk och psykisk påfrestning till exempel genom vård- och omsorgsansvar, riskfyllda arbetsuppgifter eller begränsad tillgång till stöd. Personer med funktionsnedsättning kan dessutom vara särskilt sårbara, exempelvis vid evakuering eller vid störningar i samhällsservice.

Inkluderande krisberedskap och försörjning

Planering av trygghetspunkter, skyddsrum och utrymningsvägar ska utgå från olika gruppers behov och säkerställa att information finns i tillgängliga format. Risker som könsrelaterat våld samt avbrott i personlig assistans eller tillgång till mediciner för personer med funktionsnedsättning behöver särskilt beaktas. Försörjningsberedskap ska baseras på könsupplad statistik och inkludera funktionshinderperspektivet, exempelvis när det gäller livsmedel, sanitet och mediciner.

Jämställd representation och planering

Kris- och civilberedskapens beslutsfattande ska vara jämställt, representativt och inkludera funktionshinderorganisationer. Fysisk planering och klimatanpassning behöver utgå från trygghet, tillgänglighet och olika gruppers behov i användningen av offentliga miljöer. Det kan handla om att utforma platser som är trygga under dygnets alla timmar, tillgängliga för personer

med funktionsnedsättning, och anpassade för klimatförändringar; exempelvis genom att skapa skuggiga vistelseytor vid värmeböljor, skyddade gång- och cykelvägar vid extremväder eller robusta mötesplatser som fungerar även i kris.

Barns rättigheter i kris och klimatanpassning

Barn, särskilt de med funktionsnedsättning, är extra utsatta vid kriser. Planeringen bör därför omfatta deras behov av trygghet, lek och fritid ("en boll i varje skyddsrum"), samt vård, utbildning och psykosocialt stöd. Klimatanpassning och evakuering ska också ta hänsyn till barns behov, bland annat genom barnvänliga och tillgängliga skyddsrum samt prioritering av barnfamiljer vid trygghetspunkter.

Skydd av civilbefolkningen

För att skydda civilbefolkningen vid angrepp behöver skyddsrum eller andra skyddade utrymmen finnas i de områden där människor vistas. Dessa ska placeras strategiskt så att befolkningen hinner nå dem i tid. Vid nybyggnation bör tillgången till skyddsrum alltid prövas.

Behovet av utbyggnad av det utomhusbaserade varningssystemet ("Hesa Fredrik") är stort. Den befintliga täckningen behöver ses över, och vid planering av nya områden bör varningssystemet omfatta platser där människor vistas varaktigt.

Vid en kärnteknisk olycka eller vid krig kan storskalig inkvartering eller utrymning bli nödvändig. Detta förutsätter tillräcklig kapacitet i transportsystemet och fungerande flöden till exempelvis trygghetspunkter. Trygghetspunkter avser i detta sammanhang i förväg planerade platser dit människor kan ta sig vid en kris eller störning för att få information, stöd och tillgång till grundläggande service såsom värme, vatten, kommunikation och möjlighet till vila. Lokalisering och utformning av trygghetspunkter hanteras i kommunal planering och inom ramen för länsstyrelsens och kommunernas beredskapsansvar.

Robusthet i vardag, kris och krig

För att Halland ska kunna hantera både vardagliga behov, kriser och ytterst krig krävs ett robust transportsystem som kan säkerställa effektiva flöden och redundans vid hamnar, flygplatser, vägar och andra knutpunkter.

Transportinfrastrukturen utgör grunden för varu-, tjänste- och personalförsörjningen. Avbrott i strategiskt viktiga transportnoder, där olika trafikslag möts, kan få omfattande konsekvenser om alternativa transportvägar saknas. Därför är det viktigt att analysera flöden, identifiera flaskhalsar och vid behov stärka kapaciteten.

Viktiga principer:

- Ta hänsyn till transportinfrastrukturen i relation till samhällsviktiga verksamheter, nationella och regionala beredskapslager samt trygghetspunkter.
- Bygg in redundans; det vill säga alternativa väg- eller järnvägsförbindelser till exempelvis hamnar och flygplatser för att minska sårbarhet.
- Säkerställ tillräcklig kapacitet på omlastnings- och uppställningsytor, med möjlighet att skala upp vid ökade flöden.
- Stärk kapaciteten i hamnar och flygplatser, inklusive tillhörande transportinfrastruktur, för att underlätta import och export. Vid kris eller krig blir detta avgörande för att kunna upprätthålla ett maximalt inflöde och utflöde av varor och tjänster.



Illustration av flöden, stopp i sårbara punkter och möjliga flaskhalsar.

Tillräcklig kapacitet och redundans i viktiga försörjningar

Vid framtagande av nya planer är det avgörande att säkerställa kapacitet, robusthet och redundans i viktiga försörjningssystem såsom **vatten, avlopp, el, IT, värme och kyla**. Samhällets funktionalitet är beroende av dessa system och det måste finnas alternativ om den ordinarie försörjningen slås ut. Exempel på åtgärder kan vara alternativa vattentäkter, möjlighet att leda vatten mellan kommuner eller att ansluta ett område från flera håll. Utöver detta krävs kapacitet som möter en växande befolkning och skapar marginaler i händelse av kris eller krig.

Försörjningsberedskap och självförsörjning

Försörjningsberedskap och självförsörjning är centrala frågor som kräver samverkan. För att kunna försörja både verksamheter och civilbefolkningen även under kris måste beredskapsperspektivet integreras i planeringen; både på kort och lång sikt.

Klimatanpassning i tidigt skede av planeringen

Klimatanpassning i planeringen kan ta sig många uttryck, från att bygga på höjder för att undvika översvämningar, till att anlägga grön infrastruktur som kan absorbera vatten vid kraftiga regnfall. Det handlar också om att skydda befintliga bebyggda områden genom att vidta åtgärder som exempelvis förbättrar dränering, förstärker vattenvägar och skapar barriärer mot stigande havsnivåer. Anpassningen kan ske genom åtgärder som är både tekniska och naturbaserade.

Översvämningsrisk från åar och vattendrag och kust till följd av stigande havsvattennivå I Halland finns risk för översvämning från både kust- och vattendrag. Till följd av en stigande temperatur förväntas havsnivåerna höjas, vilket kommer leda till översvämningar i havsnära områden, det vill säga i samtliga halländska kommuner förutom Hylte. I den fysiska planeringen är det därmed viktigt att ha översvämningsrisk i åtanke redan i tidigt skede av planeringen och att ha mellan-kommunala samt mellanregionala dialoger i de fall det krävs.

Skyfall

Med ett ändrat klimat ökar risken för skyfall. Det är därför viktigt att i den fysiska planeringen utreda vilken typ av verksamhet som placeras i lågpunkter. Det kan bli viktigt att vidta åtgärder för att omhänderta stora vattenmängder. Exempelvis kan det behövas fler dagvattenmagasin, tillfälliga vattenmagasin, och ha fler intilliggande grönområden i stadsmiljö med mycket hårdgjord yta. Det finns potential att arbeta mellankommunalt i arbetet med förebyggande åtgärder både i markarbete, och i byggnation av fastigheter.

Skred, ras och erosion

Klimatförändringarna väntas öka problemen med skred, ras, ravinutveckling och slamströmmar. Sådana händelser kan utlösas av exempelvis översvämningar, skyfall, längre torrperioder, skogsavverkning eller mänskliga ingrepp som byggnation, väg- och järnvägsanläggningar, hamnar och dammar. Ofta uppstår ras och skred när flera faktorer samverkar. Risken är störst i jordslänter med jordlager av låg hållfasthet och i bergslänter med svagheter i berggrunden.

Av landets tio utpekade nationella riskområden berör ett Halland: Skåne-Hallandskusten, som har risk för erosion och översvämning. I Hallands närhet finns även Götaälvsområdet i Västra Götaland, som bedöms ha Sveriges mest allvarliga riskbild för skred och översvämning.

I befintliga bebyggelseområden är det viktigt att tidigt uppmärksamma varnings signaler och vidta förebyggande åtgärder för att minska risken för skred och ras. Problemen med erosion på jordbruksmark och längs den halländska kusten väntas dessutom öka i takt med klimatförändringar och stigande havsnivåer.

Värmeböljor och torka

Till följd av stigande temperaturer väntas både fler och mer omfattande värmeböljor än tidigare. Värmeböljor utgör en av de största framtida riskerna för människors liv och hälsa. Höga temperaturer kan ge direkta

effekter som ökad sjuklighet och dödlighet, men också indirekta hälsoeffekter genom bland annat marknära ozon, luftburna partiklar, pollen samt tillväxt av smittämnen i mat, dricksvatten och badvatten.

En högre medeltemperatur påverkar även växt- och djurliv. Nya arter kan konkurrera ut befintliga och därmed förändra ekosystem och de ekosystemtjänster som nyttjas. Torka kan dessutom påverka dricksvattenförsörjning samt växt- och djurarter.

Särskilt utsatta är våra städer, där bebyggelse och hårdgjorda ytor skapar högre temperaturer än omgivningen. Även landsbygden kan dock påverkas negativt. Grönstrukturen och i synnerhet förekomsten av träd, spelar en viktig roll för att dämpa effekterna och reglera temperaturen.

Ökade temperaturer till havs

I takt med stigande temperaturer på land ökar även havens temperaturer. Detta leder bland annat till försurning, förändrade havsströmmar och störningar i marina ekosystem. Översvämningar och erosion påverkar dessutom de känsliga ekosystemen i strandzoner och kustnära havsområden.

Strandområden och andra grunda havsområden, inklusive skärgårdar, är särskilt biologiskt betydelsefulla och känsliga för förändringar. Ett fungerande ekosystem och en god havsmiljö är samtidigt en grundförutsättning för de maritima näringarnas långsiktiga utveckling.

Planering och utveckling av den gröna infrastrukturen

Genom att stärka den gröna infrastrukturen kan de negativa konsekvenserna av stigande temperaturer och värmeböljor delvis begränsas. Det handlar bland annat om att placera byggnader på ett klimatsmart sätt, skapa skugga genom träd och vid ventilationsintag samt undvika stora sammanhängande hårdgjorda ytor.

Utvecklingen av grön infrastruktur ger dessutom flera positiva effekter för ekosystem

och ekosystemtjänster. Hänsyn till stigande temperaturer behöver tas inte bara i planeringskedet utan också i exploaterings- och byggfasen.

För att minska konsekvenserna av torka är det viktigt att kommunerna arbetar med kontinuitetshantering och att vattenförsörjningen ges tillräcklig redundans, till exempel genom alternativa vattentäkter.

Planering av riskobjekt i samhället

I den fysiska planeringen är det viktigt att identifiera och hantera riskobjekt som kan innebära allvarliga konsekvenser för människors säkerhet, hälsa och miljö. Sådana riskobjekt kan vara både civila och militära och de omfattar verksamheter, transporter och anläggningar med särskilda risker. Genom att ta hänsyn till dessa tidigt i planeringen kan risker förebyggas, konsekvenser begränsas och samhällets robusthet stärkas.

Sevesoverksamheter och farliga verksamheter

Samtliga Sevesoverksamheter är per automatik klassade som farliga verksamheter enligt lagen om skydd mot olyckor (LSO). Det innebär att riskanalyser måste tas fram och att räddningstjänsten kan ställa särskilda krav.

Länsstyrelsen kan även besluta att andra verksamheter ska klassas som farlig verksamhet enligt LSO. Gemensamt för farliga verksamheter är att de, vid en olycka, kan få allvarliga konsekvenser för människors liv, hälsa och miljö.

Leder för farligt gods

Alla farliga ämnen som används i samhället behöver transporteras, främst på väg och järnväg. I Halland finns ett antal rekommenderade leder för transport av farligt gods. Omlastning utgör ett särskilt riskmoment, till exempel i hamnar och på rangerbangårdar, där riskavstånden kan behöva vara större än vid genomfartstransporter. Vid nya väg- och ledsträckningar behöver hänsyn tas till befintlig bebyggelse. Generellt bör farligt

gods hanteras på betryggande avstånd från folktäta, samhällsviktiga och svårutrymda platser för att minska riskerna.

Militära anläggningar, skyddsobjekt och andra mål

Militära anläggningar och skyddsobjekt är potentiella måltavlor i händelse av krig. Försvaret planerar för en utökad verksamhet de kommande åren, vilket kan innebära nya etableringar och större anläggningar.

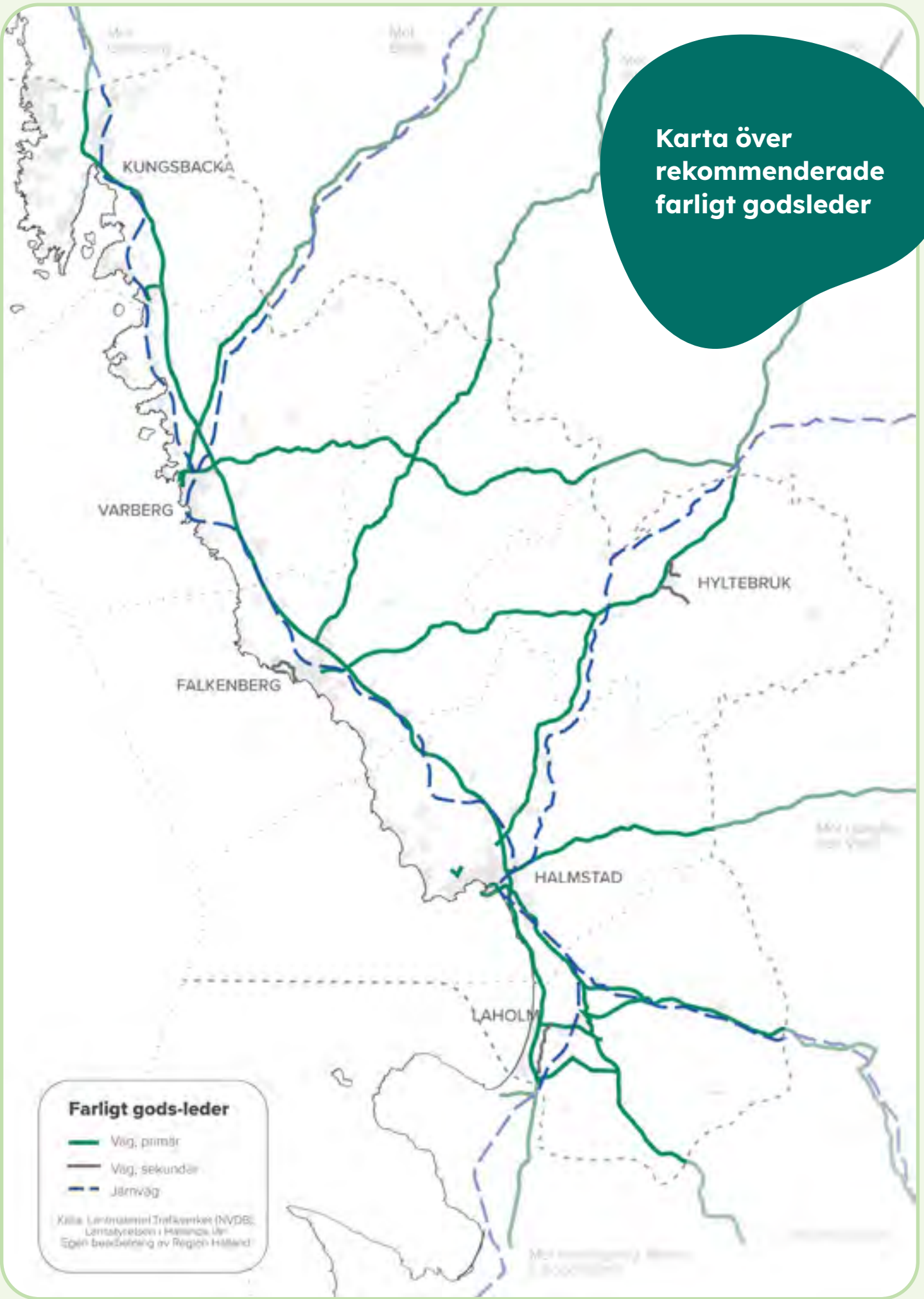
Erfarenheter från kriget i Ukraina visar också att civil infrastruktur såsom VA-anläggningar, energiförsörjning, lager, hamnar, flygplatser och andra transportnoder, kan utgöra mål. Även farliga verksamheter och Sevesoanläggningar kan vara särskilt utsatta.

Planering i områden med militära anläggningar och skyddsobjekt

Mark i anslutning till militära anläggningar bör i första hand lämnas bebyggelsefri. Om byggnation ändå sker bör verksamheter som är folktäta eller svårutrymda undvikas. Även andra civila objekt som kan vara mål finns ofta redan i anslutning till samhällen och bebyggelse. Det är därför viktigt att tidigt samverka med Försvarmakten vid planering i dessa områden.

Kartan visar rekommenderade stråk för farligt gods på väg och järnväg.

Karta över rekommenderade farligt godsleder



Bilaga 3. Miljökonsekvensbeskrivning och Hållbarhetsbedömning

Bilaga 4. Särskild handling enligt miljöbalken

Bilaga 5. Barnkonsekvens och jämställdhetsanalys

Bilaga 6. Granskningsutlåtande

För bilaga 3-6 se digital version av Regional fysisk plan Halland 2050.



Region Halland

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

