

# REGIONAL FYSISK PLAN FÖR HALLANDS LÄN

HÅLLBARHETSBEDÖMNING  
INKLUSIVE  
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Samrådshandling 2024-12-17





# Innehållsförteckning

|   |    |
|---|----|
| <i>Sammanfattning och samlad bedömning</i>      | 4  |
| <i>Strategisk hållbarhetsbedömning</i>          | 7  |
| Allmänt   | 7  |
| Metod   | 8  |
| Avgränsning                                     | 9  |
| <i>Alternativ</i>                               | 11 |
| Alternativhantering                             | 11 |
| Samlad bedömning av alternativ                  | 21 |
| <i>Miljökonsekvenser</i>                        | 23 |
| Kulturmiljö och upplevelsen av landskapet       | 23 |
| Naturmiljö och biologisk mångfald               | 26 |
| Friluftsliv och rekreation                      | 29 |
| Vatten  | 31 |
| Areella näringar                                | 34 |
| Hälsa och säkerhet                              | 36 |
| Klimat  | 37 |
| <i>Risk för betydande miljöpåverkan</i>         | 41 |
| <i>Sociala konsekvenser</i>                     | 43 |
| <i>Ekonomiska konsekvenser</i>                  | 46 |
| <i>Riksentressen</i>                            | 47 |
| <i>Miljökvalitetsnormer</i>                     | 56 |
| <i>Avstämning mot miljö- och hållbarhetsmål</i> | 57 |
| <i>Uppföljning</i>                              | 60 |
| <i>Källförteckning</i>                          | 61 |
| <i>Jämförelse av alternativ</i>                 | 63 |

# Sammanfattning och samlad bedömning

## Kulturmiljö och upplevelsen av landskapet

En stor del av den utveckling som skett i regionen knyts till det attraktiva kustbandet och de orter som ligger här. Ett antagande i planen görs att även huvuddelen av den framtida bebyggelseutvecklingen kommer att ske i och i anslutning till kustorterna. Det är positivt då förutsättningarna ökar för att hålla bebyggelsen samlad i landskapet och i anslutning till redan gjorda ingrepp. På så sätt minskar risken för att nya storskaliga ingrepp görs i de mer orörda miljöerna. En successiv bebyggelseutveckling längst med kusten riskerar däremot att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Landskapet och siluetten kommer att förändras i varierande grad beroende på framtida exploateringar. Siluetten mot kusten behöver beaktas i framtida planering för att inte påverkan ska bli betydande. Ny infrastruktur, som större vägprojekt eller luftledningar, medför stora markanspråk och riskerar att sätta en ny prägel på landskapet och ge upphov till negativa konsekvenser som att samband bryts eller att siktlinjer försvinner.

## Naturmiljö och biologisk mångfald

Gröna och blå värden ges utrymme i planen genom identifiering av den befintliga gröna infrastrukturen i nord- sydlig riktning samt de tvärgående blå stråken i form av de större åarna. På detta sätt bidrar planen till att skapa samsyn kring den övergripande gröna infrastrukturen och därmed öka möjligheten till att upprätthålla ekologiska samband över kommungränserna. Planen saknar däremot en identifiering av var de gröna och blåa stråken brister och ställningstaganden kring vad regionen kan göra för att stärka dessa brister.

För att möta befolkningsökningen och behovet av bostads- och verksamhetsmark, kommer planens genomförande att medföra ett stort ianspråktagande av mark. Det riskerar förlust av viktiga biotoper och att nya barriärer skapas i landskapet som kan påverka den biologiska mångfalden.

## Friluftsliv och rekreation

I planen lyfts och stärks tillgängligheten till friluftslivsområden i form av strategier och genom utpekandet av nationella och regionala cykelstråk, vandringsleder och viktiga kollektivtrafikstråk. Genom att peka ut den inre gröna infrastrukturen lyfts även ett komplement till de park- och friluftslivs-



livsområden som finns inom och i närheten av kusten och tätorterna där. Utpekandet i planen skapar en möjlighet för boende i regionen att röra sig mellan kust och inland i sammanhängande miljöer som präglas av goda möjligheter till rekreation. Det kan avlasta de kustnära rekreatiomsområdena och minska slitaget på dessa. Risk finns däremot för negativ påverkan av tätortsnära natur i samband med att orterna växer.

## **Vatten**

En framtida utveckling med mer kustnära bebyggelse, ny infrastruktur och nya verksamhetsområden, som tillsammans genererar ökade dagvattenflöden på grund av fler hårdgjorda ytor, kan påverka känsliga havsområden och andra vattenförekomster negativt. Planen sätter upp ramar för hur arbetet med att undvika en ökad belastning på vattenförekomsterna ska gå till och på så vis bidra till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan nås. Planen saknar däremot konkreta rekommendationer och resonemang kring var och hur regionen utifrån sina förutsättningar kan bidra till god vattenkvalitet. Frågan kring ett ökat behovet av vatten bör fördjupas i planen för att säkerställa en god tillgång i ett förändrat klimat och med den stora befolkningsutvecklingen som planen utgår ifrån.

## **Areella näringar**

Ur aspekten hushållning av mark bedöms det vara bättre att, liksom planens strategi, bygga vidare på befintliga strukturer då det kan leda till ett mer effektivt nyttjande av mark och att ianspråktagandet och fragmenteringen av jordbruksmark och skogsmark till viss del kan begränsas. På så sätt kan planen medverka till att minska de negativa konsekvenserna som kan uppstå på jord- och skogsmarken och dess värden. Planen saknar däremot ett övergripande förhållningssätt kring de areella näringarna och ställer inte upp några planeringsprinciper för den. Det gör att planen riskerar att inte ge det stöd som krävs för efterföljande planering, vilket kan ge negativa kumulativa konsekvenser med avseende på de areella näringarna.

## **Hälsa och säkerhet**

I planen lyfts det prioriterade vägnätet, hamnar och flygplats. På detta sätt visar regionen att det ska säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme för att utveckla och upprätthålla en säker funktion i transportsystemet parallellt med att bebyggelsen utvecklas. På så sätt minskar också risken för olyckor och negativa konsekvenser för människors hälsa och säkerhet och miljön. Planen betonar på detta sätt även hur

viktig en robust infrastruktur är för att säkra försörjningen av Sverige i en kris eller vid höjd beredskap.

Föreslagen bebyggelseutveckling kommer att ske i och i anslutning till befintliga orter och stråk som ofta ligger i närheten av större trafikerade vägar och järnvägar. Det innebär att det i framtiden kommer att bo fler personer i bullerutsatta lägen inom regionen. Nära trafikleder och större vägar finns generellt även högre halter av luftföroreningar som är skadliga för människors hälsa.

## Klimat

Den struktur som planen vill möjliggöra för genom samordning av bebyggelse och transportplanering, är en struktur som främjar hållbara val och beteenden och som kan leda till minskad klimatpåverkan. En utveckling mot en sammanhållen region ökar förutsättningar för att vardagliga ärenden ska kunna utföras till fots, med cykel eller med kollektiva medel. På så sätt kan planen bidra till att begränsa utsläpp av koldioxid och därmed medverka till att klimatmål kan nås. Samtidigt ligger fortsatt ett stort fokus på att stärka transporterna på väg. Konsekvensen av en fortsatt planering för hög tillgänglighet för biltrafik motverkar till viss del kollektivtrafikutvecklingen och klimat- och miljömålen. Utbyggnad av infrastruktur och bebyggelse bidrar även till klimatpåverkan under byggskedet.

Planförslaget innehåller sammanfattningsvis många strategier och åtgärder för att styra regionen mot minskade utsläpp och minskad resursförbrukning. Men en fortsatt tillväxt som är beroende av resurser och där skogsmark och jordbruksmark tas i anspråk, minskar regionens möjlighet att lagra kol och förebygga klimatpåverkan.

## Klimatanpassning

I planen lyfts översiktligt de effekter som kan förväntas ske i regionen till följd av pågående klimatförändringar, så som ökade mängder regn och skyfall, fler värmeböljor, stigande havsnivåer och ökad risk för ras, skred och erosion. För att möta dessa utmaningar finns i planen den övergripande strategin ”*Klimatanpassning för robusthet och resiliens*” med tillhörande inriktningar. Planen anger inga rekommendationer eller planeringsprinciper för klimatanpassning, men lyfter vikten av grön infrastruktur och vattendragen i markanvändningen genom att synliggöra den övergripande gröna- och blå strukturen. Planen skapar på så sätt en gemensam syn kring hur risker kopplade till klimatförändringarna kan hanteras på en regional nivå. Vidare ger bilagan och vägledningen kring Beredskap och risker ett gott stöd till kommunerna.

# Strategisk hållbarhetsbedömning

## Allmänt

Enligt bestämmelser i miljöbalken och plan- och bygglagen ska en plan miljöbedömas om det finns risk för att genomförandet av planen kan antas innebära så kallad betydande miljöpåverkan. En regionplan påverkar ett stort geografiskt område och innebär alltid att en strategisk miljöbedömning i allmänhet behöver genomföras och att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) då ska tas fram.

Miljöbedömning ska enligt 6 kap i 2 § miljöbalken identifiera och värdera de betydande miljöeffekter som genomförandet av planen kan antas medföra med avseende på:

- Befolkning och människors hälsa,
- Djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap miljöbalken och biologisk mångfald i övrigt,
- Mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
- Hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt
- Annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
- Andra delar av miljön

Miljöbedömningar och miljökonsekvensbeskrivningar (MKB) är vedertagna och inarbetade metoder i planprojekt för att framför allt lyfta den ekologiska dimensionen av planens konsekvenser. Eftersom miljöer och platser ska fungera för alla människor som besöker eller använder dem, oavsett kön, ålder, religion eller socioekonomisk bakgrund, är det lika viktigt att bredda konsekvensanalysen för att se hur planen inverkar på den sociala hållbarheten. Den ekonomiska hållbarheten har också stor betydelse då planen för med sig kostsamma investeringar men också då den skapar möjligheter till utveckling av näringsliv och turism som kan ge fler arbetstillfällen och utbildningsmöjligheter till länet.

En hållbarhetsbedömning har tagits fram parallellt med planen. Den syftar till att inbegripa en större och bredare syn på konsekvenser än en traditionell miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken. De formella kraven på miljökonsekvensbeskrivningar införlivas i hållbarhetsbedömningen, samtidigt som de krav som finns i plan- och bygglagen på att redovisa planens väsentliga konsekvenser uppfylls.

# Metod

## Process

Under arbetets gång med den fysiska regionala planen har effekt- och konsekvensanalyser av olika förslag till valda strategier och strukturer gjorts löpande, se avsnittet *Alternativ*. Till stöd har även en workshop kring hållbarhetsaspekter av planen hållits med tjänstepersoner på regionen.

Bedömning av planens konsekvenser utgår från de större strategiska dragen som planen sätter ramarna för genom sina valda strategier och som avspeglas i plankartan:

1. Bebyggelsestruktur
2. Infrastruktur, teknisk infrastruktur
3. Grön- och blåstruktur

Bedömningen av en konsekvens görs genom en sammanvägning av det berörda intressets värde i nuläget och av omfattningen av det fysiska intrånget eller störningen som de satta strategierna för bebyggelsestruktur, infrastruktur och grönstuktur kan tänkas ge upphov till.

Konsekvenserna kan vara såväl negativa som positiva och omfattar både tillfälliga och bestående konsekvenser som kan uppstå på kort, medellång eller lång sikt. Om ett område med högt värde eller hög känslighet störs i stor omfattning innebär det stora negativa konsekvenser medan små störningar i ett område med högt värde innebär mer måttliga negativa konsekvenser.

## Miljö- och kulturmiljöstärkande åtgärdsförslag

Till varje bedömd miljöaspekt ges förslag på miljö- och kulturmiljöstärkande åtgärder. Åtgärdsförslagen har inte vägts in i bedömningen utan ska ses som möjliga åtgärder att arbeta vidare med i den fortsatta regionala planeringen med syfte att minska de negativa konsekvenserna.



# Avgränsning

## Samråd

Miljöbedömningen har i ett tidigt skede av processen avgränsats avseende geografiskt område, nivå, tid och innehåll. Avgränsningen stämde av i ett samråd mellan regionen och länsstyrelsen den 25 januari 2024.

## Det geografiska området

Det geografiska området för bedömningen sammanfaller med planområdet, som sammanfaller med Hallands länsgräns med tillhörande vattenområde, se karta på nästa sida. Frågor som har ett större påverkansområde än den administrativa avgränsningen för Hallands län inbegrips även de i bedömningen. Detta gäller frågor så som infrastruktur (transport, energi), bebyggelsestruktur, grön- och blåstruktur, risk och säkerhet, klimatanpassning, klimatpåverkan och riksintressen.

Den regionala nivån är en bra skala för att studera kumulativa effekter. Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter, både direkta och indirekta, samverkar med varandra. De kumulativa effekter som kan uppstå vid ett genomförande av den regionala fysiska planen är kopplade till ett ianspråktagande av jordbruksmark, grön infrastruktur och biologisk mångfald, påverkan på vattenkvaliteten och upplevelsen av landskapet.

## Nivå och tidsmässig avgränsning

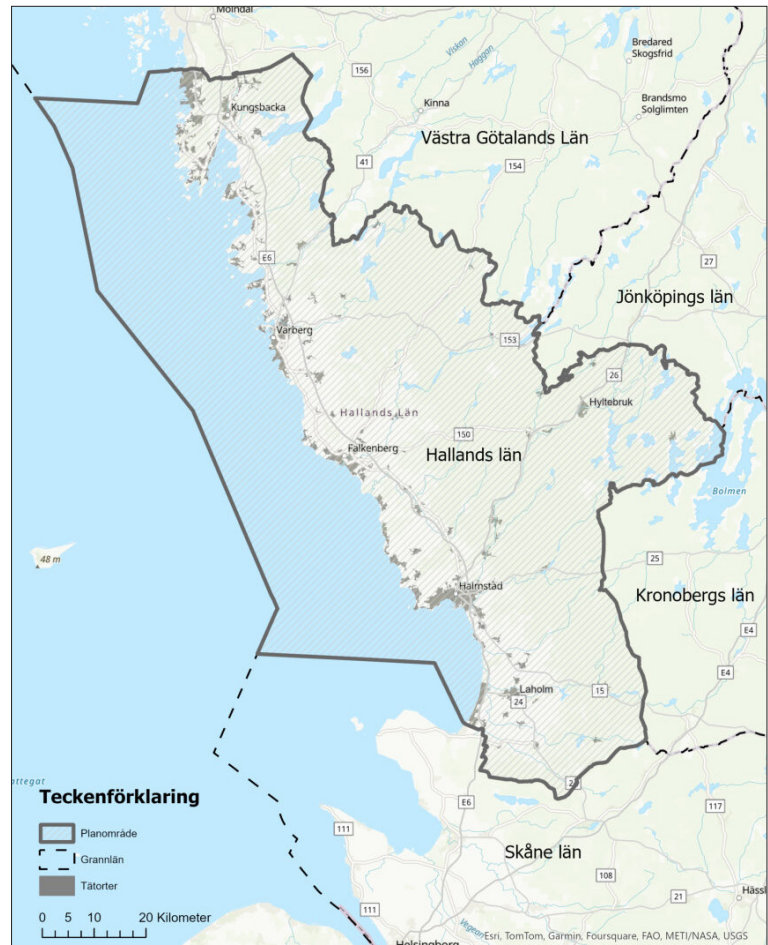
Miljökonsekvenserna kommer att beskrivas på en översiktlig, strukturell nivå då det handlar om regional planering. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer därmed inte gå in på detaljer utan fånga de mer strategiskt viktiga aspekterna och konsekvenserna på dessa.

Regional fysisk plan är övergripande och generellt formulerad för att passa den regionala planeringsnivån, liksom de olika förutsättningar som de halländska kommunerna har i sin fysiska planering. I plankartan redovisas befintliga strukturer i form av övergripande bebyggelsestruktur, infrastruktur och grön infrastruktur. Konsekvenserna av planen har därför endast kunnat beskrivas på en övergripande nivå och med utgångspunkt från mål, strategier och inriktningar och inte efter geografiska utpekanden eller rekommendationer för utvecklingen av olika mark- och vattenområden.

Utgångspunkten för den regionala fysiska planen är de kommunala översiktsplanerna som i några fall i dagsläget sträcker sig till år 2050. Planen tar därför även den sikte på år 2050

men siktar i vissa frågor, exempelvis vad gäller klimatförändringarnas framtida konsekvenser även bortom mååret 2050.

Planen ska bidra till Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling och EU:s mål för att uppnå klimatneutralitet 2050 i linje med åtaganden enligt Parisavtalet. Vald tidshorisont gör sammantaget att planen har den långsiktighet som krävs för att dels bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder, dels till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.



Figur 1. Den regionala fysiska planens geografiska avgränsning.

# Alternativ

## Alternativhantering

### Nollalternativ

Enligt Plan- och Bygglagen (2010:900) ska planförslaget jämföras med ett så kallat nollalternativ. Nollalternativet ska spegla en trolig utveckling om den regionala planen inte tas fram, antas eller genomförs. Nollalternativet innebär i det här fallet att regional fysisk plan för Hallands län inte tas fram.

Nollalternativet utgår från att en fortsatt planering och utveckling sker i regionen i enlighet med bas i de kommunala översiktsplanerna. Nollalternativet innebär alltså inte ett stagnerat läge i regionen, nollalternativet benämns:

- A. Fortsatt översiktlig planering på kommunnivå utan att en regional fysisk plan tas fram (nollalternativ)

### Jämförelsealternativ

Som jämförelse till nollalternativet har även två olika alternativ studerats i arbetet med planen.

Alternativbeskrivningarna har tagit sin grund i befolkningsprognosen för regionens olika kommuner fram till år 2050. Prognoserna visar på att befolkningen på sikt kommer att öka, en ökning som kan ske på olika sätt, sett till var befolkningstillväxten sker. Alternativen namnges efter hur bebyggelseutvecklingen kan tänkas ske:

- B. Varsam utveckling i befintlig stråkstruktur (huvudalternativ, planförslaget)
- C. Kustnära spridd bebyggelse

### Övergripande bedömning

De tre alternativen utvärderas övergripande utifrån miljöaspekter, sociala aspekter och en kortfattad ekonomisk bedömning. Utvärderingen ger en bild av för- och nackdelar med de olika alternativen. Utifrån denna bild ges en grundförståelse kring val som gjorts i framtagandet av planförslaget. Sammanfattat ger alternativ B (planförslaget) fler positiva följder jämfört med alternativen A och C.

I avsnittet Konsekvenser studeras mer i detalj, de huvudsakligen konsekvenser som kommer av ett genomförande av huvudalternativet, dvs planförslaget. Kortare jämförelser gör även mot övriga alternativ.

Alla tre alternativ utvärderas efter nedanstående bedömningsgrunder. Bedömningsgrunderna har valts för att kunna jämföra konsekvenserna av de olika alternativen genomförande sett till ett övergripande hållbarhetsperspektiv:

#### *Miljöaspekter*

1. Friluftsliv
2. Biologisk mångfald
3. Mark och jord/hushållning
4. Högexploaterad kust
5. Ekologiskt särskilt känsliga områden
6. Yrkesfiske
7. Vatten
8. Luft
9. Klimat
10. Naturvård
11. Landskap

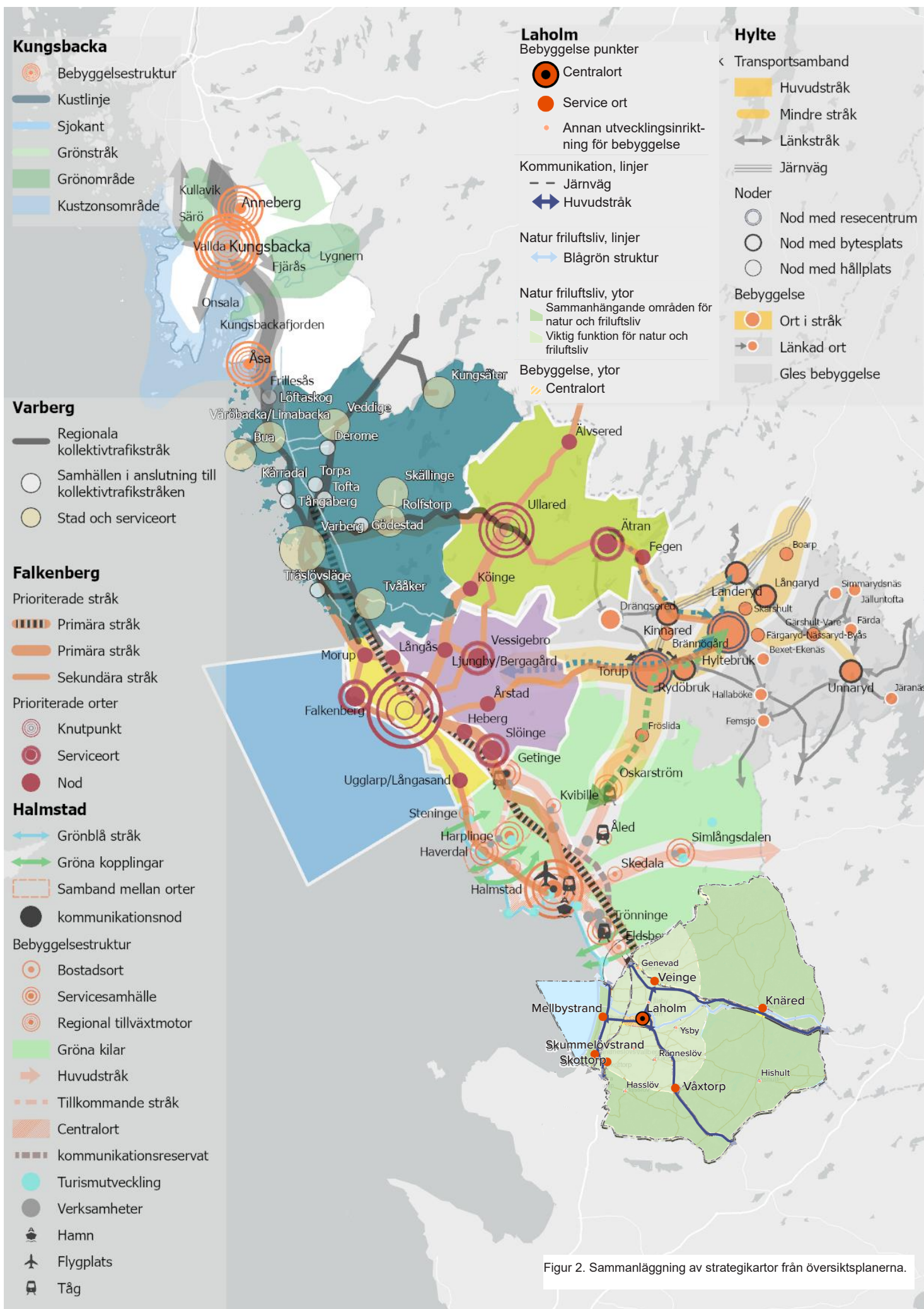
#### *Sociala aspekter*

1. Hälsa
2. Sociala relationer/samspel och sammanhållning
3. Trygghet/säkerhet
4. Äldre
5. Barn och unga
6. Jämställdhet
7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper
8. Stad och land

#### *Ekonomisk bedömning*

1. Kommunekonomi
2. Samhällsekonomi





# Alternativbeskrivning

Beskrivning av alternativ A- Nollalternativ, fortsatt översiktlig planering på kommunnivå utan regional fysisk plan

## Övergripande

- Regional fysisk plan för Hallands län tas ej fram.
- Regionens närtida bebyggelseutveckling sker i huvudsak i befintliga små och stora orter inom befintlig stråkstruktur och i linje med respektive kommuns nuvarande översiktliga planering. Inom ramen för denna planering tas höjd för ökad framtida befolkningsutveckling, påbörjade trafiksatsningar, ekonomi och sysselsättning.
- De av kommunerna utpekade stråk som går i riktning med västkuststråket kollektivtrafiksörjs med så pass god kapacitet att de utgör ett möjligt färdval för de som pendlar mellan målpunkter längs stråken. Det gäller även stråket Hyltebruk-Halmstad.
- Respektive kommuns syn på grönområden, som uttrycks inom ramen för kommunernas översiktliga planering kvarstår över hela planeringsperioden. På längre sikt kommer de olika kommunerna ha en blandad syn vad gäller utveckling och hänsynstagande kring grönstruktur.

En bild av regionens utveckling enligt detta alternativ i ett nära tidsperspektiv ges av kommunernas översiktsplaner; de redovisas till vänster så som de såg ut sommaren 2024 (Laholms kommun arbetar för närvarande med en ny översiktsplan, samrådsversionen sommaren från 2024 används i kartan till vänster).

Ytterligare fördjupat underlag finns i rapporten Kunskapsunderlag kring de Halländska kommunerna - Dokumentstudie av kommunernas planer program samt trendspaning med sikte mot 2050, WSP på uppdrag av region Halland (dock utan samrådsversionen för Laholms kommun).

## Bebyggelsestruktur

Regionens utveckling styrs av kommunernas översiktsplaner. Alla dessa översiktsplaner har i princip en planerad bebyggelsestruktur som bygger på att ett antal orter pekas ut för bebyggelseutveckling längs med de stråk som bedöms ha god kollektivtrafikkoppling, och i vissa fall de som planeras få en god kollektivtrafikkoppling genom etablerandet av nya stationslägen. Särskilt fokus läggs på de orter som anses kunna tillhandahålla service i flera av kommunerna.

*Motstående sida: En sammanställning av pågående eller beslutad kommunal översiktlig planering i regionen i form av respektive kommuns strategikarta. Kartan är baserad på rapporten "Kunskapsunderlag kring de Halländska kommunerna - Dokumentstudie av kommunernas planer och program samt trendspaning mot 2050, WSP 2024-01-17. Kartan har bearbetats på så vis att kartunderlag från samrådsversionen för Laholms översiktsplan används för att ge en så uppdaterad bild som möjligt. I rapporten sägs följande:*

*"I kartan visas en länsäckande sammanläggning av kommunernas strategikartor. Gemensamt är att alla använder relativt smala urval av vilka teman som ingår i kartan. Inte minst blir detta märkbart genom att jämföra kommunernas respektive teckenförklaring. Tätorter och transportinfrastruktur ingår i alla kommuners strategikartor. Tätorterna visas som förenklade noder, där fokus ligger på funktionen hos respektive tätort och inte dess exakta gräns eller storlek. Transportinfrastrukturen fokuserar på de centrala stråken för respektive kommun. I samtliga strategikartor fortsätter stråken över kommungräns för att illustrera de mellankommunala och regionala sambanden, också till andra län. Flera kommuner inkluderar också delar av den blågröna strukturen i strategikartan."*



## **Mobilitet och infrastruktur**

Bebyggelsestrukturen i samtliga kommuners fall är kopplad till särskilt utpekade stråk. Alla stråk som pekas ut inom en kommun och går över en av regionens inre kommungränser möts upp av ett motsvarande stråk i den angränsande kommunen. Det råder en samsyn kring stråkens dragning sett till hur de pekas ut över kommungränserna.

Kommunerna redovisar olika detaljnivå vad gäller de utpekade stråkens funktion. En sådan skillnad är exempelvis om alla stråk ska kollektivtrafikförsörjas som regionala stråk eller inte.

Pendlingsstråken mot Göteborgsregionen förutsätts vara betydligt större än mot Skåne-regionen eller övriga omkringliggande regioner.

## **Grönstruktur**

Vad gäller synen på grönstruktur och landskap i stort skiljer sig kommunerna åt. De kommuner som aktivt tar ställning och pekar ut grönstruktur inom sin kommungräns, där sagda struktur skenbart sträcker sig över kommungränsen, möts inte alltid av samma syn hos berörd grannkommun.

Bedömningen är att det oftast rör sig om olika grad av aktivt ställningstagande snarare än att den angränsande kommunen har en motsatt syn på vad angränsande område ska användas till.

Flera kommuner har genom aktivt politiskt ställningstagande, inom ramen för respektive översiktsplan, identifierat en likartad syn på att varsamhet är nödvändig gällande en utveckling av kustområdet. Dessa kommuner är Kungsbacka, Falkenberg och i viss mån Halmstad. I övriga kustkommuner sker samma ställningstagande på mindre tydliga vis, exempelvis genom att specifika orter längs med stråk pekas ut som lämpliga för bebyggelseutveckling istället för mer utspridd bebyggelse längs med stråken.

## **Alternativskiljande**

Detta förslag skiljer sig från jämförelsealternativen genom att det saknas en uttalad samsyn, såväl inom närtid som på längre sikt, vad gäller synen på bebyggelsestruktur, infrastruktur och grönstruktur.

Det finns dock en outtalad samsyn i framförallt bebyggelsestrukturen, där samtliga kommuner inom ramen för nuvarande översiktlig kommunal planering verkar för att huvuddelen av regionens bebyggelseutveckling sker i eller i nära anslutning till orter längs med stråk, varav huvuddelen av stråken sammanfaller med utpekade regionala kollektivtrafikstråk.

## Beskrivning av alternativ B- (Planförslaget) Varsam utveckling i befintlig stråkstruktur

### Övergripande

- Regional fysisk plan för Hallands län genomförs.
- Den kommunala översiktsplaneringen fortgår men tar i framtiden hänsyn till den fysiska regionala planen.
- Bebyggelseutvecklingen sker i huvudsak i befintliga små och stora orter inom befintlig stråkstruktur i linje med den fysiska regionala planen, som sammanfaller med kommunernas nuvarande översiktliga planering. Inom ramen för denna planering tas höjd för ökad framtida befolkningsutveckling, ekonomi och sysselsättning.
- Ny bebyggelse förläggs så att kollektivtrafik utgör eller kommer utgöra ett gott alternativ för resande.
- Bebyggelseutvecklingen sker med uttalat gemensamt hushållningsperspektiv gentemot kustområdets olika intressen.

### Bebyggelsestruktur

Den regionala fysiska planens förslag till mark- och vattenanvändning bygger på kommunernas översiktliga planering och ger därmed uttryck för samma syn på bebyggelseutvecklingen som respektive översiktsplan ger uttryck för. Huvuddelen av bebyggelseutvecklingen sker längs Väst kuststråket och i övrigt inom alla de orter som pekas ut inom ramen för kommunernas översiktliga planering enligt alternativ A. Det innebär ett bekräftande av kommunernas nuvarande syn på att bebyggelseutveckling ska ske inom nuvarande stråkstruktur.

Under den regionala fysiska planens mål ”*En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer*” med underliggande strategi ”*Kollektivtrafikorierad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland*” anges flera de *inriktningar* som planen använder som medel att uttrycka grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokalisering av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet. Grunddragen för bebyggelsen är att:

- Främja förtätning runt tågstationerna för att tillvarata stationssamhällenas möjligheter.
- Främja sammanhängande bebyggelse i närhet av hållplats i kollektivtrafikstråken.
- Utveckla en starkare bostadsutveckling i kärnor och lokala centrum öster om Väst kuststråket.

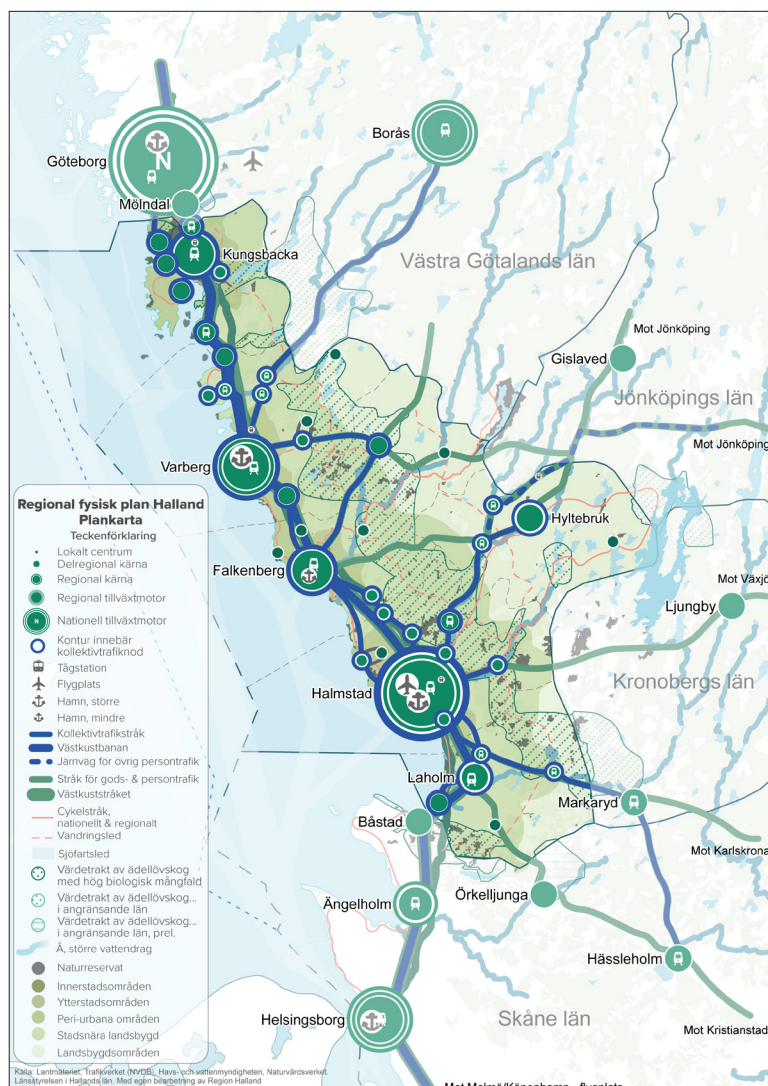
## Principer

Planeringen för regionen ska genomsyras av 11 principer. Dessa principer präglar alternativ B:

- Hållbarhet för framtiden
- Ekologisk medvetenhet
- Minskat koldioxidavtryck
- Effektiv markanvändning
- Användning av förnybara resurser
- Flexibilitet och anpassningsförmåga
- Integration av lokal kunskap
- Öppenhet och delaktighet
- Ekonomisk ansvarsfullhet
- Stärkt samhällsresiliens
- Förebyggande åtgärder



Karta och teckenförklaring från Regional fysisk plan, samrådsversion.



## Mobilitet och infrastruktur

I den regionala fysiska planen etableras en gemensam syn kring vilka stråk som finns på regional nivå och vad dess funktion är. Det innebär att kommunerna förväntas förhålla sig till Väst kuststråkets järnvägs- och motorvägsdel, kommunövergränsande regionala kollektivtrafikstråk, stråk för gods- och persontrafik, transportstråk, cykelstråk och vandringsleder.

De regionala stråk för person- och godstrafik som föreslås sammanfaller med kommunernas nuvarande översiktliga planering. Synen på kollektivtrafikstråk följer i stora drag dem som ges uttryck för i Trafikförsörjningsplan 2021-2025 framtagen av region Halland. Genom att planering sker inom ramen för den fysiska regionplanen behöver kommunal planering behöva förhålla sig till några för regionen tillkommande eller förtydligade viktiga aspekter. De framgår av den regionala fysiska planens målområde "En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region". I avsnittet finns två strategier; "Stärk tillgängligheten mellan tillväxtmotorerna och

de regionala kärnorna i öst-västlig riktning” samt ”Stärk infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik” med bland annat följande inriktningar:

- Eftersträva ett ”hela resan”- perspektiv som möjliggör för cykel, gång och bil till och från bytespunkt och där tillgänglighetsanpassning sker.
- Samplanera infrastrukturåtgärder som premierar buss- och tågtrafik, särskilt i stadsnära områden och längs kollektivtrafikstråken
- Verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

## Grönstruktur

En gemensam nivå vad gäller synen på utveckling inom de viktigaste sammanhängande områdena med värdefull natur sätts i den regionala fysiska planen. Föreslagna inriktningar framgår av strategier under målet ”En robust och resilient region”. I strategin ”Utveckla stora, sammanhängande grönbå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband” ges följande inriktningar:

- Skapa förutsättningar för väl fungerande ekosystem längs hela kustbandet.
- Säkerställ det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan.
- Utveckla stora sammanhängande grönbå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband.
- Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald.

De föreslagna inriktningarna påverkar grovt följande områden:

*Kustområdet (alla fyra inriktningar berör kustområdet)*

- Ett sammanhängande område längs med kusten. Detta område bryts upp av redan etablerade samhällen, hamnar och verksamhetsområden. Området har i stort samma utbredning som för riksintresseområde ”högeexploaterad kust” enligt miljöbalkens 4 kap. § 4.

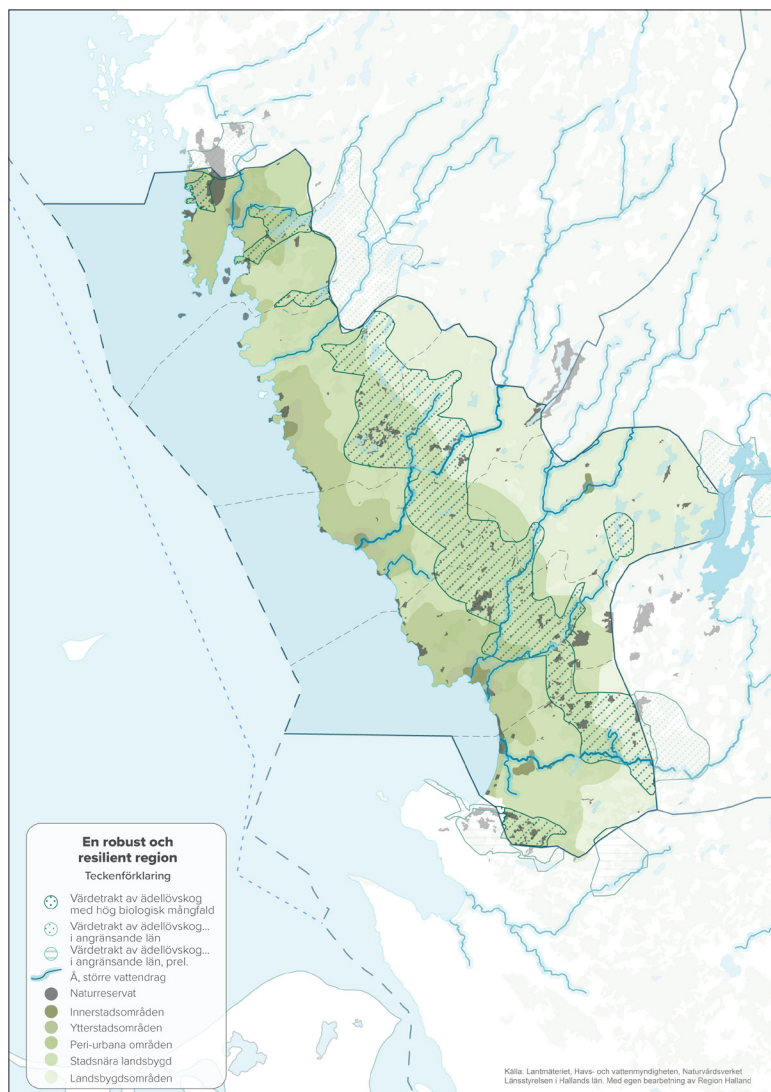
*Värdetrakt för ädellövskog (främst för att säkerställa stora sammanhängande grönbå samband)*

- Detta område utgörs av till större delen sammanhängande värdetät naturmark belägen i zonen mellan den uppodlade åkermarken och de större sammanhängande skogsområdena. Områdena utgörs av värdefull natur (av länsstyrelsen utpekad ädellövsskog) och av naturreservat. Områdena ligger på ett från kustområdets samhällen lämpligt avstånd för att användas för rekreation och bilda ett komplement till de park- och naturområden som finns i direkt anslutning till tätorterna.





Karta och teckenförklaring från utkast till karta som beskriver målområde 3 "En robust och resilient region". Från arbetet med samrådsförslaget.



Åar (främst för att säkerställa stora sammanhängande grönbå samband och värna viktig vattenmiljöer)

- Värdeintensiva områden i och runt större åar och vattendrag. Områdena överlappar områden med olika värdegrunder, exempelvis områden av riksintresse för hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områden enligt miljöbalkens 4 kapitel.

De utpekade områdena i den fysiska regionala planen ger möjlighet för boende att röra sig mellan inland och kust i sammanhängande miljöer som präglas av natur och möjlighet till rekreation.

## Alternativskiljande

Alternativet skiljer sig från övriga alternativ i att en gemensam syn kring huvudfrågor gällande planeringen för regionen etableras. Genom den regionala fysiska planen är det möjligt att på ett enklare sätt hantera samordning och samplanering och erhålla en samsyn i regionens väg framåt. Utvecklingen i alternativet antas följa den gemensamma synen.



Vidare förutsätts i detta alternativ att den fysiska regionplanen används på nationell och mellanregional nivå för att ge uttryck för en samlad syn på för regionen viktiga frågor.

## Beskrivning av alternativ C- Kustnära spridd bebyggelse

### Övergripande

Den regionala fysiska planen tas fram men följs inte i delar enligt nedan:

- Den kommunala översiktsplaneringen fortgår men efterfrågan på bostads- och verksamhetsområden är så stor att avsteg görs inom en eller flera kommuner i linje med vad som framgått av intervjuer som gjorts i samband med rapporten *Kunskapsunderlag kring de Halländska kommunerna, WSP 2024*.
- Tillkommande bebyggelse i stråket förläggs i huvudsak längs med Västkuststråket (E6/Västkustbanan) i enlighet med det utbyggnadsmönster som rått under 2000-talet.
- Bebyggelseutvecklingen sker med spridda exploateringar som frångår riktlinjer om bebyggelses placering i förhållande till kollektivtrafiknoder. Det innebär att ny bebyggelse till del förläggs så att kollektivtrafik inte alltid kommer utgöra ett gott alternativ för resande.

### Bebyggelsestruktur

Den regionala fysiska planens förslag till mark- och vattenanvändning bygger på kommunernas översiktliga planering och följs åt men att frånsteg sker från kommunernas översiktliga planering och den regionala fysiska planen genom att det i en eller flera kommunen tas annan mark i anspråk som är attraktiv. Den mark som tas i anspråk kännetecknas av att den ligger placerad längs med Västkuststråket, men på sådant vis att kollektivtrafik inte kommer utgöra ett alternativ för boende i dessa områden. Skälen kan vara att bebyggelsen är för utspridd för att kunna ekonomiskt och resandetalsmässigt kunna motivera kollektivtrafikförsörjning eller att den ligger så långt ifrån kollektivtrafikstråk och noder att endast bilpendling är möjligt till bytespunkter. Områdena där denna utveckling sker kan delas upp i två typer:

#### *Kustnära*

- Bebyggelse utvecklas med motiv i att de ligger i eller i närheten av områden med värden gällande natur, kultur och friluftsliv kopplade till kusten.

#### *Inom kustnära mellanbygd, sprickdals- och odlingslandskap*

- Bebyggelse utvecklas med motiv i att det är billigt att exploatera (exempelvis på plan mark som lämpar sig för enkel vägdragning utan större topografiska skillnader där enkla grundläggningstekniker för byggnader kan användas), företrädesvis åkermark som ligger i anslutning till Västkuststråket.  
Inom dessa områden kan bebyggelse också tillkomma i eller närheten till de större åarna eller andra områden där höga natur- kultur- eller friluftslivsvärden ger sådana boendekvalitéer att en efterfrågan uppstår.

### **Mobilitet och infrastruktur**

I den regionala fysiska planen etableras en gemensam syn som medför att regionens kommuner ska förhålla stråk med olika funktioner. Det innebär att kommunerna förväntas förhålla sig till Västkuststråkets järnvägs och motorvägsdel, kollektivtrafikstråk, regionala stråk för gods- och persontrafik, cykelstråk och vandringsleder. Stråken etableras men eftersom en spridd bebyggelsestruktur delvis kommer utvecklas inom vissa områden kommer de hållplatser och kollektivtrafiklinjer som föreslås etableras inte alltid få den beläggning som förväntas.

Lokalvägar och annan teknisk infrastruktur som VA-utbyggnad och bredbandsutbyggnad kommer behöva anläggas över större ytor än vad som varit fallet om de kommunala översiktsplanerna och den regionala fysiska planen följs.

### **Grönstruktur**

Sammanhängande områden som finns utpekade inom den regionala fysiska planen kommer till viss del brytas upp i delområden då en del av bebyggelseutvecklingen kommer ske utan närhet till redan etablerad bebyggelse. Det kommer att ha olika påverkan beroende på om bebyggelsen ifråga ligger kustnära eller öster om Västkuststråket.

#### *Kustnära*

Huvuddelen av kustens värdetrakt kommer ligga kvar. Bebyggelseområden oavsett placering får god tillgång till närrekreation. Där ny bebyggelse tillkommit utanför tätort kommer i vissa fall naturområden eller dess närområden tas i anspråk. Sammanhängande närrekreationsområdena riskerar i detta alternativ delas upp av den nya bebyggelsen.

Utsikter och vyer inom naturområdena och sett till hela kusten kommer förändras.

*Inom kustnära mellanbygd, sprickdals- och odlingslandskap*

Jordbruksmark eller randområden till jordbruksmark inom dessa områden förtätas. Enskild bebyggelse kompletteras så att mindre bebyggelsegrupper, och över tid, bebyggelseområden bildas. De grönstråk som följer åarna och de mindre vattendragen kommer över tid bli uppdelade i mindre sammanhängande grönområden av tillkommande bebyggelseområden.

### **Alternativskiljande**

Detta alternativ skiljer sig åt i synen på hur kustområdet och områdena runt orterna och åarna utvecklas och genom att mer mark tas i anspråk för att täcka samma behov gällande bostäder i jämförelse med nollalternativet och planförslaget.

Alternativet kommer också innebära att den relativa andelen kollektivtrafikresenärer minskar och andelen som behöver använda bilen i vardagen kommer att öka.

## **Samlad bedömning av alternativ**

I en effekttabell på nästföljande sida görs en enkel jämförelse alternativen i mellan med hjälp av en bedömningsskala. Bedömningarna redovisas sist i detta dokument under avsnittet *Jämförelse av alternativ* på sidan 63.

Eftersom alternativ B till stor del bygger på den översiktliga planering som regionens kommuner ges uttryck för i alternativ A blir den sammantagna bedömningen ganska likartad för dessa två alternativ.

Störst skillnad finns i C-alternativet som till stora delar har mer negativ påverkan på de utvärderingskriterier som satts.

Något som inte framgår av effekttabellen är förändringar över tid. Framtagande och genomförande av den regionala fysiska planen säkerställer en gemensam syn på för regionen viktiga frågor på lång sikt. Regionens egna kommunerna, omgivande kommuner och regioner kan ta hänsyn och anpassa sig till regionala intressen framåt på ett annat vis än tidigare. Den regionala fysiska planen kommer även spela roll på nationell nivå i att tydliggöra regionens syn gällande grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de lokaliseringar av bebyggelse och byggnadsverk som har regional betydelse för länet.

| Effekttabell   | Alternativ | A- Fortsatt översiktlig planering utan regional fysisk plan | B- Varsam utveckling i befintlig stråkstruktur | C- Spridd kustnära bebyggelse |
|--|------------|---|--|-------------------------------|
| Utvärderingskriterie   |            |   |  |                               |
| I.1 Bedömning miljö- Friluftsliv                                     |            |   |  |                               |
| I.2 Bedömning miljö- Biologisk mångfald                              |            |   |  |                               |
| I.3 Bedömning miljö- Mark/Jord Hushållning                           |            |   |  |                               |
| I.4 Bedömning miljö- Högexploaterad kust                             |            |   |  |                               |
| I.5 Bedömning miljö- Ekologiskt särskilt känsliga områden            |            |   |  |                               |
| I.6 Bedömning miljö- Yrkesfiske                                      |            |   |  |                               |
| I.7 Bedömning miljö- Vatten  |            |   |  |                               |
| I.8 Bedömning miljö- Luft  |            |   |  |                               |
| I.9 Bedömning miljö- Klimat  |            |   |  |                               |
| I.10 Bedömning miljö- Naturvård                                      |            |   |  |                               |
| I. 11 Bedömning miljö- Landskap                                      |            |   |  |                               |
| II.1 Social bedömning- Hälsa   |            |   |  |                               |
| II.2 Social bedömning- Sociala relationer/Samspel och sammanhållning |            |   |  |                               |
| II.3 Social bedömning- Trygghet och säkerhet                         |            |   |  |                               |
| II.4 Social bedömning- Äldre   |            |   |  |                               |
| II.5 Social bedömning- Barn och unga                                 |            |   |  |                               |
| II.6 Social bedömning- Jämställdhet                                  |            |   |  |                               |
| II.7 Social bedömning- Jämlikhet socioekonomiskt utsatta grupper     |            |   |  |                               |
| II.8 Social bedömning- Stad och land                                 |            |   |  |                               |
| III.1 Ekonomisk bedömning- Kommunalekonomi                           |            |   |  |                               |
| III.2 Ekonomisk bedömning- Samhällsekonomi                           |            |   |  |                               |

### Skala för effekttabellen

| Bedömningsskala för utvärdering påverkan på intressen |                             |                            |                            |
|---|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|
|   | Stort genomslag             | Måttlig genomslag          | Litet genomslag            |
| Positivt  | Bidrar övervägande positivt | Bidrar till del positivt   | Liten eller ingen påverkan |
| Neutralt  | Liten eller ingen påverkan  | Liten eller ingen påverkan | Liten eller ingen påverkan |
| Negativt  | Bidrar övervägande negativt | Bidrar till del negativt   | Liten eller ingen påverkan |

På sidan 63 i avsnittet "Jämförelse av alternativ" finns en genomgång av samtliga utvärderingskriterier sett till vardera alternativet.

# Miljökonsekvenser

## Kulturmiljö och upplevelsen av landskapet

### Övergripande bebyggelse- och infrastruktur

I regionen finns en mångfald av landskap och kulturmiljöer som rymmer höga kulturhistoriska värden. Här finns havet med marinarkelogiskt intressanta värden under ytan och kustbandet med sina gamla fiskelägen, fartygslämningar och kustorter. Kustorterna sätter sin prägel på både stads- och landskapsbilden vid kusten. Utanför kustorterna, inåt landet, återfinns det halländska kulturlandskapet kopplat till skogs- och jordbrukslandskapet. Här finns värdefulla lämningar och strukturer som vittnar om landskapets historiska utveckling.

En stor del av den utveckling som skett i regionen knyts till det attraktiva kustbandet och de orter som ligger här. Planen anger strategier för att möjliggöra en fortsatt bebyggelseutveckling längs befintliga stråk och orter. Ett antagande kan därmed göras att huvuddelen av den framtida bebyggelseutvecklingen fortsatt kommer att ske i och i anslutning till kustorterna. På så sätt kommer framtida bebyggelse bygga vidare på befintliga bebyggelsemönster. Det är positivt då förutsättningarna ökar för att hålla bebyggelsen samlad i landskapet och i anslutning till redan gjorda ingrepp. På så sätt minskar risken för att nya storskaliga ingrepp görs i de mer orörda miljöerna.

En successiv bebyggelseutveckling längst med kusten riskerar däremot att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Landskapet och siluetten kommer att förändras i varierande grad beroende på framtida exploateringar. Siluetten mot kusten behöver beaktas i framtida planering för att inte påverkan ska bli betydande. Genom att hålla samman bebyggelsen och bevara mellanrummen som finns mellan kustorterna, kan de kumulativa effekterna minska.

Kulturmiljöerna i tätorterna riskerar att påverkas av högre eller fler storskaliga exploateringar, vilket kan förändra karaktärsdrag, historiska samband och upplevelsen lokalt. Eftersom förslaget inte pekar ut särskilt värdefulla kulturmiljöer, eller identifierar de utmaningar som regionen har vad gäller bevarandet av kulturhistoriska värden i tätorterna, är det svårt att veta vad som ska värnas samt på vilket sätt. Det är i stället i kommunernas efterföljande planering av tätorterna som negativa konsekvenser kan identifieras och hanteras mer i detalj. Exempelvis kan visuella synbarhetsanalyser, planeringsunderlag i form av kulturmiljöprogram och liknande användas för att förhindra negativa konsekvenser. Övergripande kan dock konstateras att



den bebyggelseutveckling som föreslås inom och i anslutning till kustorterna kommer att beröra riksintressen för kulturmiljövården. Riksintressen som kan påverkas i samband med utveckling i tätorterna är bland annat Onsala kykby [N 9], Varberg [N 13], Träslövsläge [N 15], Falkenberg [N 21] och Halmstad [N 35]. Läs vidare under avsnittet *Riksintressen*.

Planen har som mål att skapa förutsättningar för en flerkärnig region och samtidigt fortsatt utveckling av landsbygden. Även om planen trycker på att ny bebyggelse ska ske i anslutning till befintliga stråk och orter, kan spridd bebyggelse uppkomma på landsbygden inom kulturlandskapet. En spridd bebyggelseutveckling inom kulturlandskapet bedöms kunna medföra risk för negativ miljöpåverkan, bland annat i form av fragmentering av jordbruksmark och barriäreffekter för både växter, djur, och människor. Planen vill med sina strategier skapa en samsyn mellan regionens kommuner i syfte att minska risken för att denna typ av påverkan uppkommer.

Planen lyfter strategier som berör stärkt transportinfrastruktur och ökad tillgänglighet mellan tätorter och omlandet. Ny infrastruktur, som större vägprojekt eller luftledningar, medför stora markanspråk och riskerar att sätta en ny prägel på landskapet. Hur stor påverkan blir är till viss del beroende av hur nya dragningar genom landskapet kan anpassas till topografin. Hur storskaliga infrastrukturprojekt kommer att påverka olika landskapsavsnitt och dess upplevelsevärden får studeras i efterföljande planering, där olika lokaliseringar kan utredas. Det är viktigt att det även efter en utbyggnad går att läsa och förstå det historiska landskapet genom att siktlinjer och värdefulla strukturer har värnats. På så sätt kan de negativa konsekvenserna av ett ingrepp minska.

### **Större tekniska anläggningar**

Ett av planens mål är *”En robust och resilient region”*. Här hanteras omställning till en klimat- och miljömässigt hållbar region där energiomställningen utgör en viktig del. Planen lyfter värdet av satsningar på utbyggnad av mer hållbara energikällor genom inriktning om att främja etableringen av fossilfri energiproduktionen. Att identifiera platser i landskapet som lämpar sig för hållbara energikällor, så som vindkraft eller solenergi, är en komplex fråga och där intressekonflikterna är många. I planen görs inga ställningstaganden till var det geografiskt kan vara lämpligt att placera de fossilfria energikällorna i landskapet. Det kan medföra effekter i form av att kommuner gör skilda bedömningar om lämplighet. I förlängningen riskerar det att minska samsynen i frågan och svårigheter med att mildra negativa konsekvenser för landskapet

kan uppstå. Hur stor påverkan på landskapet blir beror på var etableringen sker. Exempelvis kan vindkraft i ett mer öppet landskap eller längs kusten medföra att den visuella påverkan blir stor då långa siktlinjer bryts. En etablering i ett mer slutet skogslandskap kan däremot påverka landskapsavsnittet mer lokalt då de ger mindre visuella effekter på håll. En obruten horisont eller en orörd natur kan därför vara avgörande för en viss upplevelse på platsen.

Vid etablering av vindkraft till havs är det av stor vikt att värna Hallands marina kulturmiljöer. Miljöerna har särpräglad karaktär av långvarigt utnyttjat kustlandskap och gör det extra känsligt för exploateringar. Moderna inslag i miljön kan därmed ha en påtaglig negativ inverkan. I dessa miljöer är det exempelvis viktigt att det visuella sambandet mellan uddar, holmar och skär inom värdeområden bevaras och inte bryts av höga och eller ytkrävande anläggningar. Även fria siktlinjer mot horisonten är viktiga att bevara från dessa miljöer för att mildra eventuella konsekvenser. Förslag till ändrade havsplaner för Västerhavet är under framtagande med syfte att möta behovet av ökad energiutvinning. I tillhörande miljökonsekvensbeskrivning har bedömning gjorts att den största påverkan på landskapet vid ett genomförande av planen finns i södra Hallands kustband. Förslag till ändrade havsplaner lämnas till regeringen den 31 december 2024.

### **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

Eftersom intentionen i planen är att nå en mer samstämmighet bedöms planförslaget ge en bättre vägledning i efterföljande planering än vad nollalternativet gör för den övergripande bebyggelse- och infrastrukturplaneringen. I jämförelse med alternativet spridd bebyggelse ger planen större positiva konsekvenser för upplevelsen av landskapet och kulturmiljövärdena eftersom ny bebyggelse främst ska tillkomma i befintliga orter och längs med befintliga stråk.

#### **Miljöstärkande åtgärdsförslag - kulturmiljö och landskap**

- Kulturmiljövärden kan hanteras och prioriteras på ett sätt som motsvarar hanteringen av den gröna infrastrukturen i planen. Kulturmiljövärden och samband som är viktiga på en regional nivå kan pekats ut och förhållningssätt till dessa kan formuleras.
- Regionala planeringsunderlag med identifierade lämpliga områden för etablering av hållbara energikällor ur ett regionalt perspektiv kan tas fram.

# Naturmiljö och biologisk mångfald

## Grön infrastruktur och ekosystemtjänster

I Hallands län finns höga naturvärden kopplat till kustbandet och havet men också till inlandets kulturlandskap och skogar. Dessa miljöer utgör sammantaget grunden till regionens gröna infrastruktur och till de ekosystemtjänster som finns här. Grön infrastruktur kan definieras som ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande. Den gröna infrastrukturen är en viktig resurs i utvecklingen av regionen ur ett flertal aspekter. Den behövs för att långsiktigt kunna upprätthålla biologisk mångfald men också för friluftslivet, människors hälsa och välmående, turism- och besöksnäringen samt som reglerande ekosystemtjänst.

En framtida befolkningsökning, i kombination med fler besökare i länet, kan leda till ett ökat tryck på naturvärdena, både längs med kusten men också inåt land. Risk finns för påverkan på både funktioner och upplevelser kopplade till grön infrastruktur. För funktionen kan det handla om hur naturområden samspelar och sammanlänkas med omgivande landskap och vilka effekter och konsekvenser barriärer och fragmentering kan få för den biologiska mångfalden. Gällande upplevelsen kan det handla om hur naturen och utblickar förändras, blir mindre attraktiva eller försvinner vilket påverkar friluftslivet negativt.

Med målet *”En robust och resilient region”*, och den tillhörande strategin *”Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland”*, vill planen stärka regionens vatten- och grönområden i takt med att befolkningen växer och mer naturmark tas i anspråk. Till strategin har regionen identifierat inriktningar som *”Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kustbandet”*, *”Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald”* och *”Utveckla stora, sammanhängande grönbå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband”*. För att kunna arbeta vidare med dessa inriktningar pekar planen ut ett större sammanhängande naturområde som går som en ryggrad genom regionen i nord-sydlig riktning. Denna sammanhängande gröna infrastruktur består till del av skyddade områden, riksintressen för naturvård, naturreservat, ramsarområden och värdeetrakter för skogliga värden. Detta är ett sätt för regionen att visa sin syn på vilka sammanhängande naturmiljöer som bör värnas mellankommunalt och mellanregionalt. På detta sätt kan planen skapa samsyn kring den övergripande gröna infrastrukturen och därmed upprätthålla ekologiska samband över kommungränserna.

I planen finns dock brister i den gröna infrastrukturen, exempelvis mellan Fjärås och Veddinge och mellan Knäred och Hallandsåsen. Genom att identifiera och studera hur dessa brister kan länkas samman kan planens negativa konsekvenser för den gröna infrastrukturen minska.

Den gröna infrastrukturen kompletteras i planen av kustområdet och de tvärgående blåa stråken i form av sammanhängande sjöar och åar i dalgångarna med särskilt höga värden. I planen kallas den gröna och blå strukturen för ”*Värdetrakter för ädellövskog och de stora åarna*”.

En förutsättning för att den gröna infrastrukturen ska bevaras, är att den regionala planens intentioner och strategiska inriktningar följs och att bebyggelse- och transportinfrastrukturen i respektive kommun planeras så att den inte bryter viktiga samband. Vid en exploatering som skär av den gröna infrastrukturen kan principer om att kompensera ska ske bidra till att minska de negativa konsekvenserna.

I den mindre skalan, inne i tätorterna, består grönstrukturen av parker, villaträdgårdar, alléer, skyddsvärda träd och mindre grönstråk. Detta är livsmiljöer som har blivit allt färre i det övriga landskapet. Hur den finmaskiga grönstrukturen i tätorterna möter den mer storskaliga är viktig att studera i samband med att grönområden tas i anspråk för tätortsutveckling. Att bevara en koppling är avgörande för att stärka konnektiviteten mellan orternas grönstruktur och det omgivande landskapet. Hur regionen kan verka för denna sammanlänkning framgår inte av planen.

## **Skyddade arter**

I första hand ska naturmiljöer med hotade arter undvikas vid exploatering. När naturområden tas i anspråk, eller gröna samband bryts, finns alltid en risk att hotade arter och dess livsmiljöer försvinner eller försvagas i landskapet.

Hotade arter i Hallands län är knutna till odlingslandskapet, kustnära sandmiljöer, skogslandskapet, sötvattenmiljöer, havsmiljön, sand- och grustäcker och skyddsvärda träd. Arbetet med grön infrastruktur på regional nivå handlar om att se och planera för helheten i landskapet vilket planen gör. Med den utpekade gröna infrastrukturen ökar förutsättningarna för att livsmiljöer för hotade arter bibehålls i landskapet och att spridningsmöjligheter stärks vilket ger positiva konsekvenser.

Det ianspråktagande av mark som planens genomförande ändå kräver ökar risken för förluster av viktiga biotoper och att nya barriärer tillkommer. Ur ett regionalt perspektiv kan planen medföra att livsmiljöer för djur och växter försvinner

samtidigt som den här typen av livsmiljöer redan successivt försvunnit i landskapet i stort, bland annat genom igenväxning eller ianspråktagande på andra sätt. Risk finns därmed för kumulativa effekter för djur- och växtlivet. Den påverkan som sker på djur- och växtlivet lokalt ger en kumulativ effekt nationellt, då förutsättningarna att nå miljökvalitetsmålet Ett rikt växt- och djurliv minskar.

Havsbaserad vindkraft påverkar marina naturmiljöer både under anläggning och driftfas. Det riskerar att påverka ekosystemen negativt och hota biologisk mångfald. Denna påverkan hanteras i Havsplanen för Västerhavet med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Om arter eller arters livsmiljöer som är skyddade enligt artskyddsförordningen riskerar att bli berörda ska försiktighetsmått och skyddsåtgärder planeras för att undvika eller minska negativa effekter på arter. Detta är något som får studeras i efterföljande planering.

### **Invasiva arter**

Invasiva främmande arter räknas som ett av de största hoten mot biologisk mångfald. De kan också orsaka stora negativa effekter på jord- och skogsbruket samt människors och djurs hälsa. Invasiva arter sprider sig över gränser och där transportinfrastrukturen är en av de vanligaste spridningsvägarna för invasiva växtarter.

För att minska spridningen av invasiva arter krävs en långsiktig planering och ett gränsöverskridande arbete. Den regionala nivån kan vara lämplig för att skapa samordning på. Planen innehåller inte några förslag på hur arbetet med invasiva arter kan ske på regional nivå. För att minska negativa konsekvenser av en spridning av invasiva arter i landskapet kan en regional plan för att bekämpa en viss art med stor spridning arbetas fram enligt Naturvårdsverkets metod för detta.

### **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

I jämförelse med nollalternativet bedöms skillnaden i konsekvenserna av ett genomförande som små. I planen har grönstrukturfrågor kunnat studeras ur ett helhetsperspektiv och kopplingarna mellan kustbandet och inlandet med sina skogsområden lyfts mer än i nollalternativet. I jämförelse med en mer spridd bebyggelse, där negativ påverkan på naturvärden ökar genom en mer oplanerad bebyggelseutveckling med risk för ökad fragmentering, bidrar planens struktur till bättre förutsättningar för att viktiga samband och naturområden bibehålls och stärks.



## Miljöstärkande åtgärdsförslag - naturmiljö och biologisk mångfald

- Svaga samband mellan gröna kilar kan identifieras, prioriteras och pekats ut där åtgärder kan behövas.
- Planen kan lyfta att skadelindringshierarkin kan tillämpas när negativ påverkan riskerar att uppstå på den gröna infrastrukturen.
- Möjligheten att ta fram en regional plan för arbete med att bekämpa invasiva arter kan utredas.
- Begreppet ekosystemtjänster och vikten av dessa tjänster i samhällsplaneringen kan tydligare framgå av planen.

## Friluftsliv och rekreation

### Tillgång och tillgänglighet

Havet, kustbandet, den inre gröna infrastrukturen och de tvärgående stråken av åar i dalgångarna utgör grunden till regionens attraktiva friluftslivs- och rekreationsområden. I regionen finns riksintresse för friluftslivet samt det rörliga friluftslivet och där det sistnämnda omfattar hela Hallands kustområde och Hallandsåsen. I planen finns en tydlig inriktning om att det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan ska stärkas men inget fördjupat resonemang eller ställningstagande kring hur detta ska gå till. *Läs vidare i avsnittet om riksintressen.*

Ett av planens målområden är en flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer som har nära till rekreation och tätortsnära natur. Den småskaliga grönstrukturen i tätorterna, som bland annat utgörs av parker och tätortsnära rekreationsområden, har stor betydelse för människors möjlighet till närrekreation och för att möta planens mål. De tätortsnära rekreationsområdena är speciellt viktiga för grupper som inte har tillgång till bil, som har svårt för att cykla eller åka kollektivt. Trycket på mark ökar och när tätorterna växer finns risk att grönområdena blir mindre eller helt försvinner. Det påverkar möjligheterna till närrekreation negativt. Planförslaget saknar ett förhållningssätt till hur de tätortsnära rekreationsvärdena kan bibehållas i takt med att orterna växer.

Närheten och tillgängligheten till ett grönområde har en stor betydelse för användningen och därmed de positiva hälsoeffekterna. Tillgängligheten till natur- och friluftsområden längre bort från tätorterna är en utmaning för de grupper i samhället som inte har tillgång till bil eller som har svårt att

cykla. I planen lyfts och stärks tillgängligheten till friluftslivs-områden i form av strategin ”*Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik*” med tillhörande inriktningar ”*Eftersträva ett ”hela resan”-perspektiv som möjliggör för cykel, gång och bil till och från bytespunkt och där tillgänglighetsanpassning sker*” och ”*Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna*”. Planen pekar även ut nationella och regionala cykelstråk, vandringsleder och viktiga kollektivtrafikstråk vilket ger positiva konsekvenser för tillgängligheten. För att ytterligare stärka tillgängligheten kan exempelvis brister och behov av nya cykelstråk eller vandringsleder identifieras.

### **Kvalitativa rekreationsområden**

Eftersom friluftsliv ofta sker inom eller i anslutning till skyddad natur finns risk att en ökad befolkning och ökad turism i regionen ger upphov till ökat slitage på de natur- och friluftslivsområden som finns. För att minska negativa konsekvenser av fler besökare behöver former hittas för att minimera slitage och störningar. Påverkan på naturvärden kan exempelvis hållas nere genom god kunskap, att rätt område används för rätt friluftaktivitet eller genom att leder anpassas efter vad naturen tål och på så sätt kanalisera och styra besökare.

Buller är en annan utmaning i delar av regionen, framförallt i anslutning till större vägar och järnvägar. Ostörda områden är en bristvara framför allt längs kusten. Att behålla tysta områden ute i landskapet och planera för mer grönska inne i tätorter är viktigt för att skapa goda ljudmiljöer och på så sätt bidra till upplevelsevärden i rekreations- och friluftslivs-områden, god folkhälsa och hög biologisk mångfald.

### **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

I jämförelse med nollalternativet bedöms planen ge något större positiva konsekvenser eftersom det i planen etableras en samsyn kring vad som ska utgöra grönområden över kommungränserna. Med en mer spridd bebyggelse bedöms konsekvenserna bli större än planförslaget då förutsättningarna för att skapa underlag till kollektivtrafik minskar och därmed även tillgängligheten för de utan bil att nå rekreations- och friluftslivsområden utanför tätorten.

## Miljöstärkande åtgärdsförslag - friluftsliv

- Befintliga regionala cykelstråk och vandringsleder kan kompletteras med identifierat och prioriterat behov av nya regionala cykelstråk och vandringsleder.
- Viktiga samband mellan friluftslivsområden och där regionen kan bidra med utvecklingsåtgärder som stärker tillgängligheten, exempelvis i form av bättre kollektivtrafik eller skyltning, kan identifieras.
- Genom att identifiera tysta områden i regionen kan tillgången till närreklamationsområde med god ljudmiljö lyftas och säkerställas långsiktigt och över kommungränserna.

## Vatten

### Vattenkvalitet

I regionen finns ett stort antal sjöar och vattendrag. Efter som vatten inte följer några administrativa gränser är den regionala nivån en lämplig skala för att lyfta blicken vad gäller påverkan på vattenkvaliteten.

Kustvattnet, sjöar och vattendrag i Halland är i stor utsträckning påverkade av näringsämnen och hydromorfologiska förändringar. Jordbruket, förorenade områden, miljöfarliga verksamheter, deponier, grus- och bergtäkter samt infrastruktur är exempel på verksamheter och riskobjekt som idag påverkar vattenkvaliteten i regionens vattenförekomster. Vidare utgör avloppsutsläpp i olika former en risk vid otillräcklig rening. Eftersom flera av huvudavrinningsområdena sträcker sig utanför regiongränsen kan även riskobjekt som ligger uppströms och utanför gränsen ha en effekt på vattenkvaliteten inom regionen. Det innebär att samverkan måste ske med angränsande regioner för att förbättra vattenkvaliteten i stort. Kumulativa effekter riskerar annars att uppstå i vattenförekomster som redan är belastade av näringsämnen eller föroreningar. Planerade verksamheters miljöeffekter på recipienter behöver därmed bedömas tillsammans med miljöeffekter från andra verksamheter för att kunna avgöra hur de sammanlagda utsläppen eller störningarna påverkar vattenförekomsterna, och om de kan tillåtas. Att studera de kumulativa effekterna är därmed avgörande för att bedöma om en verksamhet kan tillåtas på en plats eller inte.

En framtida utveckling med än mer kustnära bebyggelse, ny infrastruktur och nya verksamhetsområden, som tillsammans genererar ökade dagvattenflöden på grund av fler hårdgjorda ytor, kan påverka det känsliga havsområdet och andra vattenförekomster negativt. Ett bra dagvatten- och avloppssystem som har god kapacitet året om, utgör därför en av grunderna för en hållbar utbyggnad i regionen. Genom att i planen skapa en samsyn kring att ny bebyggelse ska tillkomma intill befintlig infrastruktur ökar möjligheterna att koppla på fler hushåll till de kommunala vatten- och avloppssystemen och de ekonomiska incitamenten bli fler för att öka systemens kapacitet. På så sätt minskar risk för negativ påverkan på vattenförekomsterna och vattenkvaliteten kan öka.

Genom föreslagna inriktningar i planen i form av ”*Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald*”, ”*Planera utifrån avrinningsområden och samordna proaktivt uppströmsarbete*”, ”*Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kustbandet*” och ”*Fördröj vattnets tid i landskapet och stärka markens vattenhållande förmåga*” sätter planen upp ramar för hur arbetet med att undvika en ökad belastning på vattenförekomsterna ska gå till och därmed bidra till att miljökvalitetsnormerna för vatten kan nås. Planen saknar däremot konkreta rekommendationer kring var och hur regionen utifrån sina förutsättningar kan bidra till god vattenkvalitet. Läs vidare under avsnittet *Miljökvalitetsnormer för vatten*.

Havet och dess användning förvaltas genom olika typer av regleringar och åtgärder där havsplanering är ett av flera verktyg. Västerhavspanen är den statliga havsplan som berör Hallands län och överlappar den regionala fysiska planen. Frågor som berör Havspanen och dess konsekvenser för vattenkvaliteten konsekvensbedöms lämpligare i havspanens tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

## Vattenförsörjning

Regionen står inför utmaningar vad gäller dricksvattenförsörjning. Redan idag är vattenbrist ett problem i delar av länet, framförallt under varmare delar av året. I Halland är det industrin som står för den största vattenanvändningen följt av hushållen. Inom jordbruket har vattenanvändningen minskat successivt. Grusåsarna i regionen har en viktig funktion som grundvattenmagasin där vattenkvaliteten vanligen är mycket god.

En regional vattenförsörjningsplan för Hallands län finns. I vattenförsörjningsplanen lyfts prioriterade vattenresurser som redan i dagsläget används eller som kommuner bedömt att de behöver för att klara det långsiktiga behovet. De prioriterade vattenresurserna fyller med god marginal dricksvat-

tenbehovet fram till år 2100 men på sikt kommer nya vattendomar att behövas i några av regionens kommuner.

Regionen planerar för att stärka den långsiktiga vattenförsörjning med strategin *"Hållbar och säker vattenhantering"*. Strategin syftar till att belysa de utmaningar som Halland står inför vad gäller långsiktigt hållbar vattenförsörjning i ett förändrat klimat.

Det största bebyggelsestycket finns längst kusten, där det ofta finns mindre gott om vatten lokalt. Det kommer att öka trycket på de kustnära vattenresurserna i regionen. Möjligheter studeras redan idag för hur vatten ska kunna distribuerats över region- och kommungränser för att på så sätt bidra till att lösa de problem som finns med dricksvattenförsörjningen i exempelvis kustområdet. Konsekvenser av ett ökat uttag ur dricksvattentäkter är en viktig fråga som kommer att behöva belysas och analyseras i samband med efterföljande planering. Dricksvattenförsörjningen är ett kommunalt ansvar, men organiseras ofta regionalt varför regionen bör belysa distribueringsfrågan i planen.

I ett varmare klimat ökar risken för vattenbrist vilket innebär att värdet av våtmarkers förmåga att lagra vatten ökar. Bibehållandet av våtmarker i landskapet har därmed en positiv inverkan på grundvattenmagasineringen och att negativa konsekvenser som kan uppstå i samband med längre torka kan begränsas. Våtmarkers magasinering förmåga är också en tillgång när det gäller att balansera vattenflöden och bromsa upp vattnet vid exempelvis skyfall. I planen lyfts vikten av att bibehålla regionens våtmarker genom att dessa till stor del ingår i den inre grönstrukturen.

### **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

Planförslaget sätter ramar för grönstrukturen, kustbandet och åarna, hur de grönbå värdena löper över kommungränserna samt vikten av att fördröja vattnet i landskapet. På detta sätt skapar planen bättre förutsättningar för hantering av vatten än nollalternativet.

#### **Miljöstärkande åtgärdsförslag - vatten**

- Den regionala vattenförsörjningsplanen och de åtgärder som är lämpliga att arbeta med på regional nivå kan lyftas.
- Hur regionen ser på ett gemensamt nyttjande av vattenresurserna inom regionen och mellan regioner kan beskrivas.



# Areella näringar

## Jord- och skogsbruk

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

Efterfrågan på mark i Halland är stor, och det finns ett växande behovet av bostäder, verksamhetsmark och infrastruktur som riskerar att påverka jordbruksmarken, dess värden och förutsättningar negativt. Planen innehåller en rad strategier för att styra mot en hållbar markanvändning, där huvudinriktningen är att tillgodose tillväxten genom förtätning i befintliga tätorter och stråk. Samtidigt omges många tätorter av värdefull jordbruksmark. Halland står därmed inför en avvägning mellan hur tillväxt ska kunna ske samtidigt som jordbruksmarken bevaras.

Ur aspekten hushållning av mark bedöms det vara bättre att bygga vidare på befintliga strukturer då det kan leda till ett mer effektivt nyttjande av marken och att ianspråktagandet och fragmenteringen av större jordbruksarealer kan begränsas. På så sätt kan planen medverka till att minska de negativa konsekvenserna som kan uppstå på jordbruksmarken och dess värden. Planen saknar däremot ett övergripande förhållningssätt kring jordbruksmark och ställer inte upp några planeringsprinciper för den. Det gör att planen riskerar att inte ge det stöd som krävs för efterföljande planering, vilket kan ge negativa konsekvenser. Effekterna av ett ianspråktagande av jordbruksmark är att områden fragmenteras, riskerar att bli svårbrukade och att biologiska och kulturhistoriska värden försvinner. Ett ianspråktagande av jordbruksmark innebär generellt även att upplevelsen av landskapet förändras och att möjligheten till livsmedelsförsörjningen minskar. Livsmedelsförsörjning kommer att bli en allt viktigare fråga i ett förändrat klimat där både inhemskt produktion och möjligheterna att importera livsmedel riskerar att påverkas samtidigt som en större befolkning ska försörjas.

Kumulativa effekter på jordbruksmarken riskerar att uppstå då det i varje enskild kommuns planer planeras för utveckling som innebär att jordbruksmark kommer att tas i anspråk i mer eller mindre omfattning. Detta kan innebära att effekten lokalt tycks bli marginell men när helheten studeras blir summan högre och konsekvensen därmed betydande.

I planen ges ingen samlad bild av hur hushållningsintressen gällande skogsmark av betydelse för skogsnäringen ska han-

teraser. Det område som pekas ut som den inre gröna infrastrukturen utgörs av en stor andel skog, även skyddad sådan. Om restriktioner gällande markanvändningen blir en följd av utpekandet av grönsstrukturen riskerar en negativ påverkan uppkomma på sättet att bedriva skogsbruk. Å andra sidan kan sådana restriktioner bidra till andra former av skogsbruk, former som kan vara mer hållbara. Markförluster och risk för sämre arrondering kan bli den direkta effekten av ett ianspråktagande av skogsmark.

## **Fiskerinäringen**

Halland är ett av Sveriges största fiskelän med ett varierat och mångsidigt fiske. Längs hallandskusten har fisktillgången historiskt sett varit god och har präglat kustens utveckling.

Fasta installationer till havs, så som vindkraft, kan utgöra hinder för fartyg och försvåra för yrkesfisket. Även vattenkvaliteten är av stor betydelse för fisket. I takt med Hallands tillväxt har vattenkvaliteten påverkats negativt vilket i sin tur påverkar livsmiljöerna för fisk. För att möjliggöra en långsiktigt hållbar fiskenäring behöver tillväxten i Halland ske på ett varsamt sätt så att vattenkvaliteten på lång sikt förbättras. I planen lyfts övergripande inriktningar som tillsammans ska bidra till ett friskare vatten, så som att planering ska ske utifrån avrinningsområden och att uppströmsarbete ska samordna proaktivt. Läs vidare under avsnitten *Riksintressen* och *Miljö kvalitetsnormer för vatten*.

## **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

Planförslaget och nollalternativet bygger på idén om att bebyggelseutvecklingen ska ske i befintliga tätorter och längs med befintliga stråk. Det bedöms i stort vara positivt för att minska ianspråktagandet och fragmenteringen av jordbruks- och skogsområden. I jämförelse med nollalternativet kan planen på sikt bidra till en gemensam syn på hur kommunerna ska se på de areella näringarna som löper över de administrativa gränserna. En mer spridd bebyggelse bedöms som jämförelse öka risken för negativa konsekvenser, bland annat i form av fragmentering och svårigheter med att bruka jordbruksmarken effektivt.

### Miljöstärkande åtgärdsförslag - areella näringar

- Regionens syn på hur jordbruksmarkens värden kan skyddas och bevaras kan synliggöras.
- Större sammanhängande jordbruksmarksområden kan redovisas på samma sätt som den regionala grönstrukturen för att ge jordbruksmarken högre dignitet.
- Kunskapsunderlag/stöd till kommunerna om hur avvägningar kan göras i planprocessen vad gäller jordbruksmark ur ett regionalt perspektiv kan tas fram.

## Hälsa och säkerhet

### Övergripande struktur och farligt gods

Farligt gods transporteras i regionen framför allt på väg, men också via järnväg, sjöfart och flyg. På väg sker det på de större vägarna som är rekommenderad väg för farligt gods.

Föreslagen bebyggelseutveckling kommer att ske i och i anslutning till befintliga orter och stråk som ofta ligger i närheten av större trafikerade vägar och järnvägar. Det innebär att det i framtiden kommer att bo fler personer i bullerutsatta lägen inom regionen. Nära trafikleder och större vägar finns generellt högre halter av luftföroreningar som är skadliga för människors hälsa. Kumulativa effekter riskerar även att uppstå vid förtätningsprojekt i redan påverkad miljö där tätare bebyggelse kan motverka luftens rörelser vilket bidrar till ökade luftmiljöproblem, ökade bullernivåer och därmed till konsekvenser för hälsan hos invånarna.

Vid exploatering nära större vägar och järnvägar kommer särskilda lösningar att krävas för att nå en acceptabel boende- och vistelsemiljö samt för att minska risken för negativa konsekvenser till följd av en olycka med farligt gods. Att planera för mindre känsliga verksamheter närmast en större väg eller järnväg kan vara ett sätt att skapa ett skydd för bakomliggande mer känslig bebyggelse. Fortsatt utredning krävs för att avgöra hur områden i känsliga lägen kan utvecklas med hänsyn till människors hälsa och säkerhet enligt de lagar och förordningar som är styrande för planeringen.

I planen lyfts det prioriterade vägnätet, hamnar och flygplats. På detta sätt visar regionen att det ska säkerställas att det finns tillräckligt med utrymme för att utveckla och upprätthålla en säker funktion i transportsystemet parallellt med att bebyggelsen utvecklas. På så sätt minskar också risken för

olyckor och negativa konsekvenser för människors hälsa och säkerhet och miljön. Planen betonar på detta sätt även hur viktig en robust infrastruktur är för att säkra försörjningen av Sverige i en kris eller vid höjd beredskap.

### **Tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter**

Miljöfarlig verksamhet är all användning av mark, byggnader eller anläggningar som kan medföra störningar för människors hälsa eller miljö. Verksamheter som hanterar eller lagrar stora mängder av vissa kemikalier kan omfattas av Sevesolagen. Syftet med lagen är att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. På exempelvis Ringhals hanteras stora mängder kemiska produkter för elproduktionsprocessen, och verksamheten omfattas därmed av den så kallades Sevesolagstiftningen. I regionen finns miljöfarliga verksamheter främst lokaliserade till tätorterna, större hamnar och större vägar. I en bilaga till planen beskrivs de risker som kan vara viktiga att hantera mellankommunalt och mellanregionalt med anledning av miljöfarlig verksamhet.

### **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

Planförslaget lägger en grund för samsyn kring viktiga stråk där framkomligheten och säkerheten ska prioriteras. I kombination med vägledningen Beredskap och säkerhet som tagits fram som stöd till kommunerna, bedöms planen ge bättre förutsättningar för att minska negativa konsekvenser för människors hälsa och säkerhet än nollalternativet.

## **Klimat**

### **Klimatpåverkan**

#### *Hållbara strukturer*

En av de större mållkonflikterna i planen är den expansion som finns i en växande region och de krav som samtidigt finns på minskad klimatpåverkan.

Den struktur som planen vill möjliggöra för genom samordning av bebyggelse och transportplanering, är en struktur som främjar hållbara val och beteenden och som kan leda till minskad klimatpåverkan. En utveckling mot en sammanhållen region ökar förutsättningar för att vardagliga ärenden ska kunna utföras till fots eller med cykel. På så sätt kan planen bidra till att begränsa utsläpp av koldioxid och därmed medverka till att klimatmålen kan nås. Effektmål i planen som kopplar an till detta är att kollektivtrafikens marknadsandel ska öka, andelen fossilfria resor (gång och cykel) ska öka, att den genomsnittliga körsträckan med personbil ska minska och att andelen miljöbilar av bilflottan ska öka.

Att i planen ta ställning till och peka ut prioriterade gång- och cykelvägar och prioritera kollektivtrafik är viktigt för att minska behovet av bilresor och på så sätt minska utsläppen. Samtidigt ligger fortsatt ett stort fokus på att stärka transporterna på väg i planen. Konsekvensen av en fortsatt planering för hög tillgänglighet för biltrafik motverkar till viss del kollektivtrafikutvecklingen och klimat- och miljömålen. Utbyggnad av infrastruktur och bebyggelse bidrar även till klimatpåverkan under byggskedet, exempelvis vid framställning av material och transporter till och från ett bygge.

#### *Koldioxidsänkor - kolets kretslopp*

Mängden ianspråktagen oexploaterad mark samt vilken typ av mark som tas i anspråk kommer att ha betydelse för planens klimatpåverkan. Skogsmark är en viktig koldioxidsänka. När skog avverkas permanent försvinner också skogens ekosystemtjänst i form av att ta upp och binda kol genom fotosyntes. I planen pekas det större sammanhängande skogsområdet ut vilket är positivt ur klimatsynpunkt om det bevaras. Samtidigt riskerar skogsmark att tas i anspråk på bekostnad av att jordbruksmark ska sparas när orter växer.

Även våtmarker har en betydande förmåga att leverera viktiga ekosystemtjänster som att binda och lagra kol och är därför viktiga att spara eller återskapa. Våtmarkerna inbegrips till stor del i den grönstruktur som redovisas på plankartan. På så sätt synliggörs värdet av våtmarkerna vilket ger positiva effekter för möjligheten att binda och lagra kol.

Vattenmassorna i havet spelar även de en viktig roll i kolets kretslopp. Ytvattnet tar upp stora mängder koldioxid som sedan transporteras ner till större vattendjup och lagras. En negativ effekt av detta är att försurningen av havsvattnet har ökat, med negativa konsekvenser på marina ekosystem och arter som följd. För att minska försurningen av havet måste de fossila utsläppen minska och skadade ekosystem repareras.

Planförslaget innehåller sammanfattningsvis många strategier och inriktningar för att styra regionen mot minskade utsläpp och minskad resursförbrukning. Men en fortsatt tillväxt som är beroende av resurser och där skogsmark och jordbruksmark tas i anspråk, minskar sammantaget regionens möjlighet att lagra kol och förebygga klimatpåverkan.

### *Fossilfri energi*

Den halländska produktionen av fossilfri energi ska öka enligt planen. En ökad produktion av förnybar energi kan bidra positivt till klimatomställningen i regionen. För att möta ökad efterfrågan lyfter planen inriktningar som ska leda till minskad energianvändning, effektivare teknik och investeringar i transmissionsnätet och regionnäten.

## **Klimatanpassning**

### *Risk för översvämning, ras, skred och erosion*

I planen lyfts översiktligt de effekter som kan förväntas ske i regionen till följd av pågående klimatförändringar, så som ökade mängder regn och skyfall, fler värmeböljor, stigande havsnivåer och ökad risk för ras, skred och erosion. Både den byggda miljön och den planerade kan komma att påverkas av risker kopplade till klimatförändringarna.

För att möta utmaningarna som klimatförändringarna ger finns i planen det övergripande målet *”En robusthet och resilient region”* med tillhörande strategier. Strategierna beskriver det som regionen anser behövs för att skapa ett säkert och robust samhälle så som *”Stärka landskapets robusthet i ett förändrat klimat genom naturbaserade och multifunktionella åtgärder”* och *”Öka kunskapen om och gemensamt planera för att kunna hantera klimatförändringar, på kort och lång sikt”*.

Det är framför kring vattendrag och sjöar som ökad nederbörd förväntas ge återkommande påverkan. De högsta riskerna bedöms vara vid Ätran, Nissan, Lagan och Viskan. När flera olika typer av faktorer för ökat vattenflöde sammanfaller, ökar också risken avsevärt för översvämningar som riskerar att ge stor negativ påverkan på byggnader och samhällsviktig infrastruktur, så som reningsverk och vägar. Genom att undanta riskområden från exploatering, så som översvämningsskänsliga delar kring vattendrag, minskar riskerna för negativa effekter på människors hälsa samt för materiella skador. Planen anger inga rekommendationer eller planeringsprinciper för detta, men lyfter vikten av grönsstrukturen och vattendragen i markanvändningen genom att synliggöra dessa strukturer. Planen skapar på så sätt en gemensam målnivå kring hur riskerna rörande översvämning kan hanteras på en regional nivå.

Ett förändrat klimat med ökade nederbörd ökar också risken för ras, skred och erosion. Hela Hallandskusten hotas av erosion och översvämning. Särskilt utsatt är norra Halland, runt Kungsbacka, och Laholmsbukten. Även de halländska vattendragen Viskan och Ätran omges av riskområden för skred då de är omgivna av jordarter som är särskilt känsliga för ökade vattenmängder. På samma sätt som för översväm-



ningskänsliga områden bör riskområden för ras- och skred undvikas för att förhindra negativa konsekvenser.

#### *Stigande vatten*

Den halländska kusten är tätt bebyggd och därmed också extra känslig för höga vattenstånd. Fem av sex halländska kommuner ligger längs kusten och berörs därmed av en stigande havsnivå. Särskilt kraftiga effekter vid höjt vattenstånd förväntas ske i Halmstad och Kungsbacka.

Effekterna av en översvämning kan vara betydande och omfattar allt från allvarliga skador på samhällsviktiga verksamheter, den byggda miljön och teknisk infrastruktur över och under mark, skador på kulturarvet och värdefulla naturmiljöer. Även risken för att föroreningar sprids ökar markant vid översvämningar då de kan föras med vattenmängderna och spridas i brunnar, vattentäkter, naturmiljöer och den byggda miljön samt åstadkomma stora negativa konsekvenser för djur, natur och människor. Denna typ av risk ökar framförallt i och med det stora behov som finns av verksamhetsmark som om de byggs kan komma att öka antalet verksamheter som hanterar farliga ämnen i regionen.

Planen lyfter att mångfalden av aktörer på lokal, regional och nationell nivå är en förutsättning för att kunna implementera åtgärder på olika nivåer och olika skalor. Om frågorna kan samordnas och samsyn skapas kring stigande vatten kan de negativa konsekvenserna minska i regionen.

#### *Värme*

Ökade temperaturer och perioder med ihållande värme medför hälsorisker, speciellt för känsliga grupper i samhället så som barn och äldre. Övergripande planeringsunderlag i form av värmekartering visar att områden i regionen som framträder som varma ytor är tätorter, flygplatser och åkermark. Mer grönska i bebyggda områden ökar mängden svala områden. I planen tas ett större grepp kring grönstrukturen. Grönstrukturen har en mängd klimatreglerande funktioner, så som att skapa svalka. I takt med att tätorter förtätas ökar risken för att grönområden tas i anspråk och att möjligheten att skapa svalkande miljöer därmed minskar. Det riskerar att ge negativa konsekvenser för lokalklimatet.

### **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

I jämförelse med nollalternativet stärker planen möjligheten att minska samhällets beroende av fossila bränslen genom tydlig satsning på kollektivtrafik och utveckling i befintliga orter och längs befintliga stråk. Vidare bedöms planförslaget skapa bättre förutsättningar för klimatanpassning över kommungränserna genom att lyfta fram den regionala grön- och blåstrukturen och skapa en grund för samplanering i

frågan. Vidare ger bilagan till planen och vägledningen kring ”*Beredskap och risker*” ett gott stöd till kommunerna vad gäller klimatanpassning av samhället. Med en mer spridd bebyggelse ökar troligen bilanvändandet i samhället vilket ökar utsläppen.

### **Miljöstärkande åtgärdsförslag - klimat och klimatanpassning**

- Arbeta med ekosystemtjänster på regional nivå. Exempelvis kan en regional kartläggning över mark- och vattenområden som kan utgöra en resurs för reglering av vattenflöden i anslutning till riskområden tas fram som vägledning.
- En övergripande identifiering av de regionala områden som riskerar att utveckla varma temperaturer kan utgöra underlag för prioritering av åtgärder där sårbara grupper och samhällsviktiga verksamheter finns.

## **Risk för betydande miljöpåverkan**

### **Allmänt**

I en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska redovisas om det i något eller några avseenden finns risk för betydande miljöpåverkan om planen genomförs. Frågan om risk för betydande miljöpåverkan behandlas sedan vidare vid upprättandet av översiktsplan, detaljplan, vägplan eller vid anmälan eller tillstånd enligt Miljöbalken. Då ska ansvarig myndighet eller kommun bedöma behovet av att upprätta en särskild och mer detaljerad MKB, det vill säga en beskrivning av vilka miljökonsekvenser ett genomförande av planen eller anläggningen kan få och vilka åtgärder som bör vidtas för att undvika betydande miljöpåverkan.

Nedan följer en beskrivning av de frågor som vid ett genomförande av planen kan medföra risk för betydande miljöpåverkan.

#### *Upplevelsen av landskapet och friluftslivets värden*

Den omfattande utbyggnad som på sikt kommer att ske i regionen, framförallt i kustbandet men även i inlandet, kommer att förändra landskapsbilden. Det som idag är jordbruks- och skogsmiljöer kommer på sikt att omvandlas.

Högre eller mer storskalig bebyggelse och element kommer att på sina håll ge en stor visuell påverkan på upplevelsen av landskapet, bland annat kan utblickar förändras, bli mindre attraktiva eller försvinna vilket i sin tur kan påverka friluftslivets värden. Risk finns därmed för betydande miljöpåverkan. Graden av påverkan beror till stor del på vilka anpassningar som kan göras och vilket stöd som nya anläggningar kan ta i omgivande landskap.

#### *Biologisk mångfald och grön infrastruktur*

Fragmentering och ianspråktagande av naturmiljöer tillsammans med klimatförändringarna skapar idag betydande konsekvenser för ekosystem och arter. I samband med den storskaliga utveckling som det tas höjd för i planen riskerar naturområden att bli mindre eller mer isolerade. Befolkningssökningen i kombination med fler besökare riskerar att leda till ett ökat tryck på de gröna och de blå värdena som finns i regionen. Risk finns därmed för betydande miljöpåverkan på både funktioner och upplevelser kopplade till grön infrastruktur och den biologiska mångfalden.

#### *Vattenkvalitet*

Jordbruket, rådande VA-situation med enskilda avlopp och ett stort antal avloppsreningsverk med känsliga havsområden som recipient, innebär redan idag miljöpåverkan på regionens vattenförekomster. En framtida utveckling med än mer kustnära bebyggelse, ny infrastruktur och nya verksamhetsområden, som tillsammans genererar ökade mängder avloppsvatten samt dagvattenflöden, kan ytterligare påverka vattenförekomsterna. I kombination med att planen saknar konkreta rekommendationer och resonemang kring var och hur regionen utifrån sina förutsättningar kan bidra till god vattenkvalitet, föreligger en risk för betydande miljöpåverkan.

#### *Jordbruksmark*

Exploatering av jordbruksmark är irreversibel samtidigt som jordbruksmarken är en ändlig resurs. Ett ianspråktagande av jordbruksmark minskar möjligheten till självförsörjning, riskerar förluster av värdefulla biotoper och spridningssamband och att agrarhistoriska värden försvinner från landskapet så som biotopskyddade stenmurar och odlingsrösen.

Även om planen bygger på en struktur där befintliga orter och stråk ska utvecklas kommer den stora ökningen av befolkningen som planen tar höjd för att medföra ett ianspråktagande av jordbruksmark i varierande grad i olika kommuners översiktsplaner. I kombination med att planen saknar ett regionalt förhållningssätt och planeringsprinciper för jordbruksmarken riskerar det sammanlagda ianspråktagandet ge upphov till betydande miljöpåverkan.

# Sociala konsekvenser

## Sociala samband och strukturer

Region Halland har en varierad befolkningsstruktur där befolkningstätheten skiljer sig mellan de västra och östra delarna av regionen. I de västra delarna är det en tät befolkningsstruktur och ungefär 90 % av invånarna bor i större städer eller inom 25 – 30 minuter från dem. I de östra delarna av regionen är det en glesare struktur med en lägre befolkningstäthet.

Planen avser att i första hand utveckla befintliga strukturer och samband. En utveckling av regionen som är i linje med nuvarande struktur innebära att befintliga strukturer stärks. Konsekvenserna av denna planeringsinriktning bedöms vara positiv för de som bor och lever framförallt i och i närheten av de tätare strukturerna och längs kollektivtrafikstråk. För områden med en glesare befolkningsstruktur, på landsbygden och med avstånd till kollektivtrafik, riskerar planen att leda till negativa konsekvenser i form av en fortsatt negativ befolkningsutveckling. En negativ befolkningsutveckling behöver inte vara negativ i sig men kan leda till exempelvis försämrat serviceutbud och ekonomiska utmaningar för kommuner. Med inriktningen ”*Stärk tillgången till service (kommersiell) inom rimlig restid i regionens alla delar, med särskild prioritet inom landsbygd- och stadsnära landsbygd*” och ”*Främja utvecklingen av strategiska kollektivtrafiknoder*” vill regionen motverka uppkomsten av just dessa negativa konsekvenser i de mer glesa delarna.

I planen lyfts befintliga regionala cykelvägar fram. För att stärka de sociala sambanden och bättre knyta samman tätorter i regionen kan brister i cykelnätet behöva identifieras och förslag ges på utveckling av nya kopplingar. Detta som ett komplement till de satsningar som lyfts för andra färdmedel i planen.

## Upplevelsen av trygghet och goda livsvillkor

Goda och jämlika livsvillkor där invånare känner sig inkluderade är en grundläggande förutsättning för att skapa ett tryggt samhälle. Genom att arbeta med insatser inom bostadsförsörjning, integration, utbildning och tillgången till natur- och kulturupplevelser kan livsvillkoren för alla grupper i samhället stärkas.

Planen lyfter att alla delar av regionen ska inkluderas och vara en del av och bidra till en positiv utveckling av regio-

nen. Att arbeta för inkludering, med hjälp av gemensamma inriktningar för sådant som påverkar människors närmiljö i vardagen, är positivt och bedöms öka upplevelsen av trygghet i allmänhet. För att öka inkluderingen i samhället lyfter planen bland annat strategier som rör hög tillgänglighet, platsutveckling för attraktiva livsmiljöer och möjligheter till utbildning.

Socioekonomi har stor betydelse för den psykiska hälsan och tryggheten. Den socioekonomiska statusen i Halland är generellt god. Geografiska skillnaderna kan dock ses i öst-västlig riktning, vilket ibland kan bero på längre avstånd till större städer. Skillnader i socioekonomi finns även mellan olika grupper i regionen. I Länsstyrelsen Hallands senaste bostadsmarkandsanalys lyfts de grupper som anses ha en svagare ställning på bostadsmarknaden i regionen, dessa är bland annat kvinnor, unga vuxna, äldre, personer med funktionsnedsättning och nyanlända. Hur och var olika behov kan tillgodoses i samband med den förväntade befolkningstillväxten, bör studeras så att negativa konsekvenser för socioekonomiskt svaga grupper kan undvikas.

## Jämlikhet

En förutsättning för att uppnå jämlikhet är att alla människor, oavsett funktionella förutsättningar, har möjlighet att ta del av regionens olika utbud. För att kunna göra det är tillgängligheten en avgörande faktor.

Planens mål om ”*En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer*” är positivt för barn och unga då strategierna ska verka för kortare avstånd och bättre tillgänglighet till olika aktiviteter och funktioner i regionen. Barn och unga har ofta svårare att på egen hand transportera sig mellan olika platser och till olika aktiviteter. Att arbeta för ökad och likvärdig tillgång till fritidsaktiviteter i hela regionen möjliggör därför för fler barn och unga att delta i olika aktiviteter och sammanhang vilket är positivt.

Planen innehåller inriktningar som syftar till att skapa bättre förutsättningar för resor med kollektivtrafik och att tillgänglighetsanpassning ska ske vid bytespunkter. Det kan bidra till en attraktivare kollektivtrafik och därmed ett minskat bilberoende. En attraktiv kollektivtrafik är också positivt för de som inte har samma möjlighet att ta sig fram med egen bil, så som barn, äldre eller personer med funktionsvariationer. Att stärka tillgängligheten i öst-västlig riktning möjliggör även för olika typer av boende- och livsmiljöer. Att kunna välja var i regionen man vill bo är positivt för jämlikheten.

Utöver framtida satsningar på kollektivtrafik lyfter planen inriktningen om att ”*Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna*”. Det är positivt för människors hälsa samt för oskyddade trafikanter, så som barn och unga vuxna som ofta tar sig fram på cykel eller till fots. Det bidrar även generellt till bättre möjligheter för fler att ta del av de upplevelsevärden som finns runt om i regionen. Att kunna ta del av natur och kultur bidrar till en god och jämlik folkhälsa.

Arbetsmarknaden i regionen domineras av manligt dominerade arbetsplatser så som bygg, industri och transport. Det råder därför en stor efterfrågan på personal med gymnasieutbildning från yrkesförberedande program. Efterfrågan på yrkesutbildade gynnar personer med utrikes bakgrund och män med utrikes bakgrund speciellt, detta då dessa grupper förvärvsarbetar i högre grad.

I planen föreslås att den digitala infrastrukturen ska stärkas och utvecklas. En välutbyggd och fungerande digital infrastruktur är viktigt för många i regionen och möjliggör för många att bo och leva på platser längre från arbetsplatsen.

För att säkerställa att planens genomförande inte för med sig negativa konsekvenser för olika grupper i samhället kan en fördjupad analys över olika gruppers förutsättningar i regionen tas fram som ett underlag i det fortsatta arbetet med planen.

## **Jämställdhet**

Region Halland har generellt goda medelinkomster, skillnaden mellan män och kvinnor är dock stor. I planen föreslås inriktningar som syftar till att bidra till en större arbetsmarknadsregion. Forskning visar att en växande arbetsmarknadsregion i första hand gynnar män och deras löneutveckling. Män som grupp arbetspendlar ofta längre än kvinnor och har därmed större tillgång till arbetsmarknaden. Kvinnor å andra sidan riskerar att påverkas negativt av en regionförstoring då traditionella normer ofta innebär att kvinnan tar större ansvar för hem och hushåll. I Halland tar kvinnor ut mer föräldraledighet än genomsnittet i Sverige. Planförslaget riskerar att förstärka regionens jämställdhetsstrukturer ytterligare med negativa konsekvenser för kvinnor som grupp.

I Region Halland har ungefär 51 procent av kvinnorna, respektive 36 procent av männen en eftergymnasial utbildning. Arbetsmarknaden i Halland är som starkast inom de manligt dominerade branscherna, där det i många fall räcker med en gymnasial utbildning. Arbetsmarknadens ojämnvikt innebär att män i regel har högre löner än kvinnor i regionen och



att män med gymnasial utbildning har samma lönenivå som kvinnor med högskoleutbildning. I regionen finns det, i jämförelse med riket, färre arbetstillfällen för högutbildade. Det finns förhållandevis få stora företag och stora offentliga institutioner där det vanligtvis finns ett större utbud av arbetstillfällen för högutbildade. En av de föreslagna inriktningarna i planen är att möjliggöra för etablering av kunskapsintensiva företag i närheten av storregionala tågstationer i de större städerna. Etablering av fler kunskapsintensiva företag i regionen kan ge positiva effekter på högutbildade kvinnors förutsättningar på arbetsmarknaden.

### **Jämförelse mellan planförslag och alternativ**

I jämförelse med nollalternativet bidrar planen till fler positiva konsekvenser för den sociala hållbarheten med avseende på bland annat ökad tillgänglighet, stärkta sociala samband samt ökad folkhälsa.

## **Ekonomiska konsekvenser**

### **Samhällsekonomiska konsekvenser**

All ny infrastruktur som följer av planens genomförande innebära stora ekonomiska investeringar samtidigt som den tillväxt som förväntas ske medför ett ökat behov av vård, omsorg och skola.

Analyser och prioriteringar av statliga och regionala infrastruktursatsningar görs inom den nationella respektive regionala transportinfrastrukturplanen.

Bebyggelse och samhällsviktig infrastruktur i närheten av havet, sjöar och vattendrag eller i lågpunkter riskerar att påverkas av ras, skred, erosion eller översvämning. Det kan generera höga kostnader i infrastruktursatsningar som ska verka skyddande för denna typ av risker. I planen lyfts den gröna infrastrukturen fram som tillsammans med inriktningarna *”Främja tillgång till grönytor och naturupplevelser i regionens alla delar”* och *”Stärka landskapets robusthet i ett förändrat klimat genom naturbaserade och multifunktionella åtgärder”* ska minska risken för höga ekonomiska kostnader kopplat ras, skred, erosion och översvämning. Att verka för naturbaserade- och multifunktionella åtgärder är positivt då behovet av kostsamma investeringar i form av tekniska lösningar för att exempelvis ta hand om dagvatten och skyfall kan minska.

Att bibehålla grönska i tätorter bidrar till ett bra mikroklimat, absorbera luftföroreningar och tillför positiva ljud vilket även det kan begränsa behovet av kostsamma åtgärder. Tillgång till grönska och rekreation har även stor betydelse för människors hälsa och har därmed ytterligare en stor samhällsekonomisk nytta.

## **Näringsliv och sysselsättning**

Planen syftar till att skapa förutsättningar för ekonomisk utveckling och tillväxt i hela regionen genom att exempelvis stärka tätorterna och verka för effektiva och tillförlitliga transporter. En utveckling av näringslivet i kombination med en bättre tillgänglighet och framkomlighet inom och till regionen, kan ge positiva ekonomiska effekter. Exempelvis kan en stärkt tillgänglighet i regionen medföra att fler investerare ser det goda läget som regionen har och därmed väljer att lokalisera sin verksamhet hit. Det skulle ge positivt konsekvenser för den regionala arbetsmarknaden och skapa fler utbildningsmöjligheter

Förbättrade kommunikationer, utvecklandet av attraktiva tätorter, tillvaratagande av natur- och kulturmiljöer samt satsningar på att främja besöksattraktiviteten, bedöms sammantaget medföra positiva konsekvenser för den regionala ekonomin och näringslivet.

# **Riksintressen**

## **Allmänt**

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska det i en regional fysisk plan framgå hur riksintressen tillgodoses och bedömas vilken påverkan eller eventuell skada på riksintressena som planens förslag kan medföra. I den regionala planen ligger fokus på de riksintressen som är av regional karaktär, det vill säga riksintressen där ett stort geografiskt område breder ut sig över flera kommuner.

Den fysiska regionala planen pekar inte ut några nya utvecklingsområden, stråk eller storskaliga anläggningar på plankartan, utan lägger snarare fast befintliga strukturer och förutsättningar. Det är därför först i efterföljande planering, när olika utvecklingsanspråks geografiska utbredning på mark- och vattenanvändningskarta finns, som det går att göra en mer utförlig bedömning av eventuell påverkan på riksintresseområdenas kärnvärden.

## **Riksintresse för naturvård**

Riksintresseområden för naturvård på land kan påverkas negativt av ny infrastruktur i form av vägar eller luftledningar, vindkraftverk, ny bebyggelse, vattenavledning, upphört jordbruks- eller betesdrift, skogsbruk eller dikning. De värden som utgör riksintressen för naturvård på land sammanfaller till stor del med det område som pekas ut som grön infrastruktur enligt planen. På så sätt visar regionen sin intention med riksintresseområdena. Det betyder att riksintressenas värden kan säkerställas om inriktningarna efterlevs i kommande planering.

Riksintressen för naturvård som berör marina vattenområden kan påverkas negativt av exempelvis avloppsutsläpp, igenväxning, friluftsliv i känsliga områden, hamnverksamheter eller vindkraftverk. Sjöar och vattendrag kan påverkas negativt av bland annat vattenreglering, kulvertering, vandringshinder eller vattenuttag. I planen identifierar regionens sin viljeriktning med den gröna infrastrukturen, havet och kusten samt prioriterade sjöar och vattendrag genom sina strategier med tillhörande inriktningar. På detta sätt visar regionen vikten av att säkra dessa resurser och dess värden. Påverkan bedöms därmed som liten om inriktningarna förverkligas.

## **Riksintresse för friluftsliv**

Många gånger sammanfaller regionens riksintressen för naturvård med riksintresse för friluftslivet. För att bevara och stärka värden kopplat till riksintresseområden för friluftsliv kan exempelvis förbättrade stigsystem, skötsel av leder, skyltning eller utvecklandet av nya leder vara viktiga åtgärder. På samma sätt som för riksintressen för naturvård ryms en stor del av friluftslivets värden inom skyddade områden som ligger inom utpekad grön infrastruktur och kustområdet. Planen lyfter vikten av att skapa välfungerande ekosystem längs hela kustbandet, säkerställa det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan samt stärka kollektivtrafiken, vilket kan minska trycket och slitaget på de mer tätortsnära natur- och friluftslivsområdena. Sammanfattningsvis pekar regionen ut inriktningen för hur riksintressenas värden ska säkerställas och påverkan bedöms därmed som liten om inriktningarna följs.

## **Riksintresse för kulturmiljövården**

Områden som berättar om kulturhistoriska sammanhang i landskapet kan pekas ut som riksintressen för kulturmiljövården. Värdena kan vara kopplade till egenskaper och karaktärsdrag, funktioner och samband i miljön eller bebyggelsens skala.

En successiv bebyggelseutveckling längst med kusten kommer att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Landskapet och siluetten kommer att förändras på sina håll. För att minska påverkan på kulturlandskapet och riksintressenas värden kommer det bli aktuellt att arbeta vidare med lämpliga landskapsanpassningar eller höjdsättning av byggnader. Detta för att det visuella intrycket av ny storskalig infrastruktur eller bebyggelse ska minska och riksintressets värden säkerställas. Det får inte bli svårare att avläsa landskapets historiska framväxt och samband efter en förändring. För att minska risken för påtaglig skada kan planen tillföras en översiktlig planeringsinriktning för områden av riksintresse för kulturmiljövården. I riktlinjer kan det anges vilken hänsyn som ska tas var för att säkerställa de riksintressanta värden.

Störst risk för påtaglig skada finns i kustorterna i samband med att de förtätas och byggs ut. Risk finns här att småskaligheten som karaktäriserar kustorterna påverkas av högre bebyggelse. Konsekvenserna av förtätning och utvidgning av tätorter är svår att bedöma på den regionala nivån och får därmed göras i efterföljande planering.

I detta skede är det svårt att utesluta påtaglig skada på riksintressen för kulturmiljövården. Däremot är planens intention att skapa en samsyn över kommungränserna, vilket bedöms vara en viktig grund för att förhindra och begränsa negativa konsekvenser på riksintressena och dess värden.

### **Riksintresse för energiproduktion**

Inom regionen finns två riksintressen för energiproduktion vindbruk, ett i havet utanför Falkenberg och ett norr om Halmstad. Inom Svenljunga kommun i Västra Götalands län ligger ett riksintresse för energiproduktion i nära anslutning till regiongränsen. Väster om Halmstad, utanför territorialvattengränsen, finns ytterligare ett. Ingen utveckling föreslås i planen inom områdena som utgör riksintresse för energiproduktion. Däremot identifieras i planen att Halland har goda förutsättningar för energiproduktion. Planen bedöms inte påverka riksintressen för energiproduktion.

### **Riksintresse för kommunikationer**

Genom regionen går järnvägar och väg E6 och till havs finns farleder som samtliga utgör riksintresse för kommunikationer. Vidare finns Halmstad flygplats. Riksintresset skyddar inte enbart flygplatsområdet utan också omgivande influensområden för buller och höjdbegränsande områden.

Planens ambition är att riksintressanta kommunikationsleder ska stärkas genom ökad framkomlighet och kapacitet samt att förbättra kopplingarna mellan trafikslagen. Ett genomför-

ande av planen bedöms påverka riksintressena för kommuner positivt.

### **Riksintresse för yrkesfisket**

Ett flertal havsområden i regionen är utpekade som riksintresse för yrkesfisket. Enligt bestämmelser i 3 kapitlet miljöbalken ska ett sådant område skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra yrkesfiskets bedrivande. Intressekonflikter kan uppstå mellan yrkesfiske, totalförsvaret, sjöfart och marina naturvärden. Regionens generella inställning i dessa områden är att samexistens ska främjas i så stor utsträckning som möjligt. Ingen utveckling i områdena som utgör riksintresse för yrkesfiske lyfts i planen och då planen inte berör vattenanvändningsanspråk såsom vindbruksområden till havs förväntas därmed liten påverkan ske på riksintresset för yrkesfiske. Tre hamnar är utpekade som riksintresse, Bua och Träslövsläge i Varbergs kommun samt Glommen i Falkenberg. Alla tre hamnar ligger inom samhällsområden och påverkas av utvecklingen inom respektive ort. En sådan eventuell utveckling bedöms ligga utanför vad en regional fysisk plan kan påverka. Planen bedöms sammantaget inte påverka riksintresset i någon större omfattning och påtaglig skada bedöms inte uppstå.

### **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. Flygplatsen i Halmstad bedöms ha en avgörande betydelse för stora delar av Försvarsmaktens verksamhet i Halmstad. Planen lyfter vikten av att stärka Halmstad flygplats som beredskapsflygplats för att på så sätt öka regionens förmåga att snabbt hantera kriser vilket bidrar till en ökad nationell och regional säkerhet. Vidare identifierar planen HNJ-banan, Markarydsbanan och Viskadalsbanan som viktiga ormledningsbanor vid trafikstörningar.

Planen bedöms inte ge upphov till påtaglig skada på riksintressen för totalförsvaret i det fall de övergripande strukturerna i form av bebyggelse och infrastruktur planeras med hänsyn till områden med betydelse för totalförsvaret.

Företräde ska ges till försvarsintresset om ett området eller del av ett området behövs för en anläggning för totalförsvaret, enligt miljöbalken 3 kap 10 §.



## Riksintressen enligt 4 kapitlet miljöbalken

### *4 kap 2§ Rörligt friluftsliv*

Riksintresset omfattar hela Hallands kustområde och Hallandssåsen. Båda områdena har särskilt stora värden för turism och rörligt friluftsliv.

Ute till havs finns möjligheter för aktiviteter som fritidsfiske och naturupplevelser. Med de förslag till energiområden som anges i havsplanerna bedöms negativa effekter uppkomma på intressen kopplade till riksintresset för rörligt friluftsliv. Denna påverkan hanteras i havsplanen med tillhörande miljöbedömningsprocess och MKB. Den regionala planen bedöms påverka riksintressets värden i mindre utsträckning. Påtaglig skada bedöms inte uppstå.

### *4 kap 4§ Högexploaterad kust*

Riksintresset omfattar hela Hallands kust- och skärgårdsområden och har stora bevarandevärden. Inom områden för högexploaterad kust är det nära för många människor till attraktiva natur- och kulturmiljöer. Bestämmelserna utgör inte ett hinder för utvecklingen av befintliga tätorter. Etablering av miljöstörande anläggningar får endast ske på platser där liknande verksamhet redan finns.

En successiv bebyggelseutveckling längst med kusten kommer att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Landskapet och siluetten kommer att förändras på sina håll. Den övergripande inriktningen i planen är att bebyggelseutvecklingen ska ske inom och i anslutning till tätorterna vilket är en viktig princip för att kunna utveckla inom riksintresseområdet och samtidigt inte skada dess kärnvärden.

Den kumulativa effekten på kustlandskapet är beroende av hur kommuner och grannregioner hanterar frågan. Genom att sätta upp ett ramverk av principiell karaktär kring utveckling inom riksintresset längs med kusten kan den regionala planen bidra till att minska risken för kumulativ påverkan. Det kan exempelvis vara principer om att ny bebyggelse och nya anläggningar ska underordna sig eller samspela med övriga element som är viktiga i kustens karaktärsdrag, att ny bebyggelse eller infrastruktur ska placeras i landskapet med skala och utformning som passar den lokala bebyggelsetraditionen eller att tillgängligheten till kusten och andra upplevelsevärden inom området fortsatt upprätthålls. Hur en mellankommunal och regional samverkan kring frågan lämpligen kan ske kan vidare undersökas, förslagsvis i nära samarbete med Länsstyrelsen som är en viktig aktör i hanteringen av riksintresset.

Den regionala planen bedöms påverka riksintressets värden i mindre utsträckning. Påtaglig skada bedöms inte uppstå i det fall planens ambition om att skapa en samsyn över kommungränserna följs vilket torde innebära att negativa konsekvenser blir lättare att förhindra.

#### *4 kap 6§ Skyddade vattendrag*

Fylleån med tillhörande käll- och biflöden är ett skyddat vattendrag. Fylleån är relativt lite påverkad av vattenkraftsutbyggnaden och sjöreglerinarna är små. Den sydsmländska höjdplatån är startplats för Fylleån som sedan följer en sprickdal ned till Simlångsdalen i Hallands län. Vattenkraft samt vattenreglering eller vattenledning för kraftändamål får inte utföras i Fylleån med tillhörande käll- och biflöden.

Vattendraget lyfts som ett särskilt prioriterat vattendrag i planen och genom de uppsatta strategier med tillhörande inriktningar visar regionen vikten av att säkra vattendragets värden. Påverkan bedöms därmed som liten om inriktningarna förverkligas.

#### *Natura 2000*

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda naturområden. Skyddet bygger på två EU-direktiv, fågeldirektivet som syftar till att skydda alla naturligt förekommande fågelarter i EU:s medlemsländer och art- och habitatdirektivet, som syftar till att säkra den biologiska mångfalden. Värdena i ett Natura 2000-område får inte skadas. För Natura 2000-områden gäller att tillstånd krävs om miljön i området påverkas på ett betydande sätt.

I Halland finns de största Natura 2000-områdena längs kusten och till havs men även inåt land längs med vattendragen. Totalt gäller det 130 områden med varierande storlek. Tillstånd för intrång som ”på ett betydande sätt påverkar miljön” i ett Natura 2000-område krävs. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas stor hänsyn till i planen då de ingår i den utpekade grönstrukturen. Sammanfattningsvis bedöms planen vara förenlig med bestämmelserna kring Natura 2000 då de skyddade områdena ingår i den regionala gröna infrastrukturen och prioriterade vattendrag.

# Miljökvalitetsnormer

## Vatten

### Allmänt

Vattenmyndigheten beslutar om miljökvalitetsnormer (MKN) för alla vattenförekomster inom Västerhavets vattendistrikt, där Hallands län ingår. Miljökvalitetsnormerna anger den miljökvalitet som ska uppnås i vattenförekomsterna och vid vilken tidpunkt den senast ska vara uppfylld. Uppgifter om miljökvalitetsnormer och statusen i vattenförekomsterna finns att hämta i kartverket VISS, Vatteninformationssystem Sverige.

I regionen finns 457 vattenförekomster med beslutade miljökvalitetsnormer, varav 74 är grundvattenförekomster, 21 kustvatten, 80 sjöar, 281 vattendrag och ett utsjövatten.

### Yt- och grundvatten

De flesta av kommunens sjöar har måttlig ekologisk status till följd av framförallt morfologiska förändringar och dålig konnektivitet, det vill säga att fiskar inte kan vandra naturligt i vattensystemen. Vattenförekomsterna Ätraforsdammen, Nissan (Nissaströmsdammen och Damm uppströms Hyltebruk) samt Storesjö har samtliga otillfredsställande ekologisk status till följd av att de är kraftigt modifierade vatten.

Även de flesta av regionens vattendrag har måttlig ekologisk status till följd av bland annat övergödning och försurning. Ett 10-tal vattendrag har god ekologisk status, ett 20-tal otillfredsställande status och vattenförekomsten Nissan (kraftverkskanal Rydöbruk, Klubbån-Glassbodammen) har dålig ekologisk status.

Vattenförekomsten N m Hallands kustvatten har idag måttlig ekologisk status till följd av övergödning och problem med hydromorfologiska förändringar. Bland annat är påverkanskällorna kopplade till jordbruket, direktutsläpp från industrier, båttrafik och näringsämnesbelastning från omgivande vattenförekomster och avlopp. Kustvattnet Onsala kustvatten och Balgöarkipelagen har i dag God ekologisk status men är i behov av mer övervakning och eventuellt åtgärder då tillförlitligheten bedömts som låg.

Ingen ytvattenförekomst, varken i Sverige eller i regionen, bedöms uppnå god status med avseende på kvicksilver och polybromerade difenyletrar. Påverkan kan till stor del härledas till långväga luftburna föroreningar.

Den regionala planen berör 74 grundvattenförekomster. Den kemiska statusen för grundvattenförekomsterna är idag god för alla utom för Tylösand-Åled vars kemiska status bedöms vara otillfredsställande med avseende på PFAS 11. Samtliga grundvattenförekomster har god kvantitativ status.

Enligt senaste riskbedömningen från år 2023 finns risk att grundvattenförekomsterna Vinberg, Höstena, Sörby, Tylösand-Åled, Åled-Hyltebruk (Sennan), Veinge, Laholm, Skottorp-Ysby och Östra Karup-Våxtorp inte uppnår god kemisk eller kvantitativ status till år 2027. Vad gäller kemisk status har risker identifierats med avseende på bland annat bekämpningsmedel, PAH:er och PFAS 11, påverkan från nitrat och klorid i samband med saltning av vägar och med avseende på risk kopplat till olycka på väg. Den kvantitativa risken hänger samman med att grundvattentillgången periodvis varit begränsad och att balans mellan vattenuttag och grundvattenbildning inte säkerställs. Det finns även risk för en försämring av den kvantitativa statusen på lång sikt bland annat på grund av ändrade nederbördsmönster i kombination med ökat dricksvatten- och bevattningsbehov. För att den kvantitativa grundvattenstatusen ska vara god får inte uttaget vara för stort i förhållande till grundvattenbildningen.

Den regionala fysiska planen bygger på strategier om en sammanhållen grön infrastruktur, att vattnets värde som resurs ska säkras och att klimatanpassning ska ske för robusthet och resiliens. Inom dessa strategier kan många av de åtgärder som krävs för att nå god vattenkvalitet identifieras men planen saknar ett tydligt resonemang kring regionens prioriteringar och förutsättningar för att genomföra åtgärder kopplat till god vattenkvalitet. Exempel på generella planeringsprinciper kan vara att undvika att hårdgöra ytor nära vatten och istället bibehålla naturliga ekologiska kantzoner, det kan handa om biotopvård i kustvatten i form av ålgräsrestaurering eller återetablering av markvegetation eller återskapade av våtmarker i landskapet.

Genom att lägga fast en grön- och blåstruktur på landskapsnivå stärker planen samhällsplaneringens hänsynstagande till vattenförekomsterna med tillhörande avrinningsområden. Vidare prioriterar planen ett tryggt och hållbart transportsystem för godstransporter, både på vägar och järnvägar. Ett transportsystem som blir trafiksäkrare minskar sannolikheten för att en olycka med farligt gods ska ske och därmed också risken för att miljögifter eller likande når vattenförekomsterna.

Med nuvarande underlag är det svårt att göra en bedömning av huruvida planen bidrar till eller motverkar att miljökvalitetsnormerna uppnås för regionens vattenförekomster.

Om bostäder, verksamheter eller övrig infrastruktur byggs ut enligt planen kommer andelen hårdgjorda ytor öka. Fler boende i regionen, ökad turism och fler arbetstillfällen kommer att medföra fler trafikrörelser och större mängder avloppsvatten att hantera. Sammantaget kan detta bidra till att belastningen på vattenförekomsterna blir större med avseende på föroreningar och näringsämnen. Nya verksamheter i regionen kan även medverka till ökade utsläpp av miljögifter vilket kan påverka dels djur- och växtlivet men också människors hälsa.

Sammanfattningsvis gäller att utredningar och bedömningar behöver utföras i efterföljande planskede vid användning av mark som på något sätt kan påverka vattenförekomsterna och dess miljökvalitetsnormer. Klaras inte miljökvalitetsnormerna så kan användningen eller åtgärden inte utföras.

## Luft

Luftens kvalitet regleras av miljökvalitetsnormer för utomhusluft. Normernas huvudsakliga syfte är att skydda människors hälsa och miljön som helhet. Med luftföroreningar avses de föroreningar som uppstår på grund av användning av fossila bränslen (bensin eller diesel), samt partiklar som uppstår vid friktion mellan däck och vägbanan. Utsläppen från vägtrafiken domineras av partiklar, kväveoxider (NO<sub>x</sub>), kolväten (CH), koldioxid (CO<sub>2</sub>) och svaveldioxid (SO<sub>2</sub>). Transporter är den största utsläppskällan av kväveoxider i Halland, följt av industri, jordbruk och arbetsmaskiner.

Utsläpp av luftföroreningar från trafik medför effekter och konsekvenser på människors hälsa och miljö på lokal, regional och global nivå. Växthusgasen koldioxid ger upphov till globala effekter på klimatet, medan övriga ämnen främst ger lokala och regionala effekter.

Regionala effekter uppstår inom ett relativt stort område kring källan till utsläppen. Effekterna av utsläppen innebär att några av de förorenande ämnena ombildas till nya ämnen som även de har negativa effekter. Till exempel medverkar kväveoxider till att marknära ozon bildas, vilket är skadligt för människor samtidigt som det är klimatpåverkande och bidrar till växthuseffekten. Utsläpp av svavel- och kvävedioxider från trafiken orsakar också påverkan på miljön i form av försurning och övergödning av mark och vatten.

Med en växande befolkning i regionen kommer också antalet resor att öka. I och med planen kommer kommunerna att kunna samordna sin planering och utgå från en gemensam syn på hur kollektivtrafikstråk ska stärkas, vilket är positivt för utsläppen till luft. Det absoluta antalet kollektivtrafik-



resor förväntas växa, men initiala studier visar ett kollektivtrafikens andel av antalet resor endast växer i liten takt. En ökad mängd kollektivtrafikresor antas bidra till en förbättrad luftmiljö generellt, särskilt vad gäller tätorterna där också bebyggelseutvecklingen ska ske. Ur hälsoaspekt är det speciellt viktigt att minska utsläppen från vägtransporter i just tätorterna eftersom det är i sådana miljöer som människors exponering för höga halter är som störst i regionen.

## **Buller**

Miljö kvalitetsnormen omfattar bland annat omgivningsbuller från större vägar, järnvägar och civila flygplatser i hela landet. Trafikverket ska kartlägga omgivningsbuller samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram med syfte att minska skadliga effekter på människors hälsa. Åtgärdsprogram finns för åren 2024-2028.

Planen lyfter fram satsningar på infrastruktur vilket kan medföra ökat buller samt öka andelen invånare som störs av buller. Bullerpåverkan från väg- och järnvägstrafik behöver belysas i den fortsatta planeringen så att goda livsmiljöer kan tillskapas.

# Avstämning mot miljö- och hållbarhetsmål

Agenda 2030 och de 17 globala målen är ett målarbete som FN:s medlemsländer har enats om och som ska leda till ett hållbart samhälle. De globala målen balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

De globala målen för hållbar utveckling har direkt bäring på den omvandling som föreslås i regional fysisk plan. Hållbarhetsmålen har därför använts som ramverk för analysen i hållbarhetsbedömningen. Målen har analyserats ur regionens perspektiv för att de ska kunna användas på bästa sätt. Av 17 hållbarhetsmål har 11 ansetts vara mer relevanta för planen och har därför prioriterats. Hållbarhetsmålen har länkats samman med de nationella miljömålen. Bedömning av på vilket sätt planförslagets genomförande bidrar till eller motverkar de globala målen är översiktlig.

Bedömningen illustreras på följande sätt:

Planförslaget bedöms bidra till måluppfyllelse.

Planförslaget varken bidrar till eller motverkar möjligheterna att nå målet.

Planförslaget motverkar måluppfyllelse.



| GLOBALT MÅL                          | NATIONELLA MILJÖMÅL  | BEDÖMNING | MOTIVERING  |
|--------------------------------------|--|-----------|---|
| <b>3 HÄLSA OCH VÄLBEFINNANDE</b><br> | God bebyggd miljö.<br>Frisk luft.<br>Säker strålmiljö.<br>Grundvatten av god kvalitet. |           | Planen skapa förutsättningar för människors hälsa genom målsättningen om en sammanhållen region med fokus på stärkt tillgänglighet och utveckling i kollektivtrafikstråk. Planen medför samtidigt att tätortsnära natur kan komma att tas i anspråk när tätorter ska växa utåt och att fler riskerar att bo i bullerutsatta miljöer längs med väg- och järnvägar. |
| GLOBALT MÅL                          | NATIONELLA MILJÖMÅL  | BEDÖMNING | MOTIVERING  |
| <b>5 JÄMSTÄLLDHET</b><br>            | God bebyggd miljö.   |           | Planen skapa förutsättningar för en god kollektivtrafikförsörjning vilket kan gynna kvinnor positivt då de tenderar att åka mer kollektiva färdmedel.   |

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

Giftfri miljö.  
Ingen övergödning.  
Grundvatten av god kvalitet.  
God bebyggd miljö.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Ny bebyggelse ska tillkomma i anslutning till befintliga strukturer vilket minskar risken för spridd bebyggelse och därmed tillkomst av enskilda avlopp. Utveckling av tätorter och utbyggnad av infrastruktur innebär fler hårdgjorda ytor och ökade mängder förorenat dagvatten. Planen saknar ett tydligt resonemang kring regionens förutsättningar kopplat till vattenkvalitet och kvantitet.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

Begränsad klimatpåverkan.  
Säker strålmiljö.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Genom att planera för utveckling i befintliga tätorter och stråk skapar planen en grund för att ändra hur vi konsumerar energi. Planen lyfter behovet av att ställa om till förnybar energi och hållbar energiförsörjning i regionens olika delar men saknar resonemang kring var och hur hållbara energislag bäst ska kunna utvecklas ur ett regionalt perspektiv.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

God bebyggd miljö.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Planen skapa förutsättningar för en regional och gränsöverskridande infrastruktur genom en tydlig målsättning om en robust och tillförlitlig infrastruktur för att stödja ekonomisk utveckling i regionen.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

God bebyggd miljö.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Planen möjliggör för utbyggnad av kollektivtrafik vilket stärker tillgängligheten för framförallt barn och äldre och skapar ett samhälle där olika människor kan röra sig och nyttja olika områden mer likvärdigt. Planen verkar för att stärka näringslivet i regionen vilket kan skapa fler arbets-tillfällen och möjlighet till utbildning i regionen.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

God bebyggd miljö.  
Frisk luft.  
Säker strålmiljö.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Planen föreslår utveckling i de större orterna och in-till befintlig infrastruktur vilket är en god hushållning av resurser och skapar tillgänglighet och underlag till kollektivtrafik. Fler människor nära större vägar innebär att fler människor utsätts för buller och föroreningar. Planen lyfter risker kopplade till klimatförändringarna men saknar rekommendationer för hantering av dessa ur ett regionalt perspektiv.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

God bebyggd miljö.  
Begränsad klimatpåverkan.  
Ett rikt odlingslandskap.  
Grundvatten av god kvalitet.  
Giffri miljö.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Befolkningsökningen som planen tar höjd för kan att medföra ianspråktagande av jordbruksmark. Med den bebyggelsestruktur som planen anger är förhoppningen att ianspråktagandet ska minimeras och att möjligheterna för en lokal och hållbar produktion av livsmedel ska öka. Planen saknar däremot ett tydligt förhållningssätt till jordbruksmark och skogsbruk.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

Begränsad klimatpåverkan.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Den struktur som planen vill möjliggöra för är en struktur som främjar hållbara val och beteenden vilket kan leda till minskad klimatpåverkan. Samtidigt planeras för en fortsatt stor tillväxt i regionen vilken är beroende av resurser och där skogs- och jordbruksmark kommer att tas i anspråk. Det minskar sammantaget regionens möjlighet att lagra kol och förebygga klimatpåverkan.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

Begränsad klimatpåverkan.  
Levande sjöar och vattendrag.  
Ett rikt odlingslandskap.  
Levande skogar.  
Myllrande våtmarker.  
Bara naturlig försurning.  
Giffri miljö.  
Hav i balans.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Det är positivt att planen pekar ut den inre gröna infrastrukturen och de tvärgående åarna då detta kan leda till att en övergripande struktur värnas och bidrar till målet. Samtidigt kommer den utveckling som planeras att medföra ett ianspråktagande av skogsmark och jordbruksmark vilket kan medföra förlust av naturvärden, livsmiljöer och ekologiska samband.

**GLOBALT MÅL****NATIONELLA MILJÖMÅL**

Hav i balans och levande kust och skärgård.  
Giffri miljö.  
Ett rikt växt- och djurliv.  
Ingen övergödning.  
Bara naturlig försurning.

**BEDÖMNING****MOTIVERING**

Planen har ett övergripande förhållningssätt till de marina värdena. Eftersom en stor del av den utveckling som förväntas ske i regionen kommer att ske i kustbandet finns risk för att en ökad mängd dagvatten, i kombination med undermålig rening, når havet och den känsliga marina miljön.

# Uppföljning

Vid planering av uppföljning är det främst den betydande miljöpåverkan som ska övervakas.

Målområdena med tillhörande strategier i den regionala fysiska planen kommer dels att följas upp genom de indikatorer som finns kopplade till den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) samt genom de regionala miljömålen som Länsstyrelsen ansvarar för.

# Källförteckning

## Tryckta källor:

Länsstyrelserna (2024). Planeringsunderlag för marina kulturmiljövärden i den nationella havsplaneringen. Nationell sammanställning av regleringsbrevsuppdrag RB2021:3B4.

Länsstyrelserna (2022) Checklista för begränsad klimatpåverkan.

Länsstyrelserna (2020). Strategi för skydd och förvaltning av marina miljöer och arter i västerhavet.

Länsstyrelsen i Halland. (2024). Ett jämställt Halland Strategi för jämställdhetsintegrering 2024–2027.

Länsstyrelsen i Hallands län (2022). Halländska hållbarhetsdilemman. Hur ser det ut och vad kan vi göra?

Länsstyrelsen i Hallands län (2021). Regional Vattenförsörjningsplan för Hallands län.

Länsstyrelsen i Hallands län (2018). Grön infrastruktur - Regional handlingsplan för Hallands län, version 1.

Länsstyrelsen i Västra Götaland (2000). Kustområdet och skärgården i Bohuslän- en värdebeskrivning av ett nationallandskap enligt 4 kap miljöbalken.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (2024). Vägledning Värmekartering Metodbeskrivning och användarstöd.

Naturvårdsverket. (2023). Regionalt planeringsstöd för vindkraft.

Naturvårdsverket (2013). Vindkraft i öppet landskap, skog, fjäll och hav.

Naturvårdsverket. (2005). Riksintresse för naturvård och friluftsliv. Handbok med allmänna råd för tillämpningen av 3 kap. 6 §, andra stycket, miljöbalken.

Radar arkitektur och Calluna (2024). Hallands blågröna struktur. Planeringsunderlag.

Region Halland (2024). Regional fysisk plan Halland, Samrådsversion 2024-11-27.

Region Halland i samverkan med Länsstyrelsen i Halland (2024). Från vaggan till graven.

Region Halland. Halland – bästa livsplatsen 2035. Regional utvecklingsstrategi för Halland.



Region Halland. Regional infrastrukturplan Halland 2022-2033. Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling.

Riksantikvariearbetet (2014). Handbok för kulturmiljövårdens riksintressen,

Havs- och vattenmyndigheten (2024). Konsekvensbeskrivning av förslag till ändrade havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Granskningsversion.

### **Hemsidor:**

Länsstyrelsens vatteninformationssystem VISS: [https://viss.lansstyrelsen.se/\(2024-11-22\)](https://viss.lansstyrelsen.se/(2024-11-22))

Länsstyrelsen i Hallands läns informationskarta: <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=d0e35de-8fe95434ca5fd043d84040116> (2024-11-22)

Länsstyrelsen i Hallands hemsida om invasiva arter: <https://www.lansstyrelsen.se/halland/djur/invasiva-frammande-arter.html> (2024-11-22)

Havs- och vattenmyndighetens hemsida om förorening: <https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/forsurning/havsforsurning.html> (2024-11-22)

# Jämförelse av alternativ

Alla tre alternativ utvärderas efter nedanstående bedömningsgrunder. Bedömningsgrunderna har valts för att kunna jämföra konsekvenserna av de olika alternativens genomförande sett till ett övergripande hållbarhetsperspektiv:

## *Miljöaspekter*

|   |      |
|---|------|
| 1. Friluftsliv                          | s.64 |
| 2. Biologisk mångfald                   | s.65 |
| 3. Mark och jord/hushållning            | s.65 |
| 4. Högexploaterad kust                  | s.66 |
| 5. Ekologiskt särskilt känsliga områden | s.66 |
| 6. Yrkesfiske                           | s.67 |
| 7. Vatten                               | s.67 |
| 8. Luft                                 | s.68 |
| 9. Klimat                               | s.68 |
| 10. Naturvård                           | s.69 |
| 11. Landskap                            | s.69 |

## *Sociala aspekter*

|  |      |
|--|------|
| 1. Hälsa   | s.70 |
| 2. Sociala relationer/samspel och sammanhållning | s.70 |
| 3. Trygghet/säkerhet                             | s.71 |
| 4. Äldre   | s.72 |
| 5. Barn och unga                                 | s.72 |
| 6. Jämställdhet                                  | s.73 |
| 7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper       | s.73 |
| 8. Stad och land                                 | s.74 |

## *Ekonomisk bedömning*

|                    |      |
|--------------------|------|
| 1. Kommunekonomi   | s.75 |
| 2. Samhällsekonomi | s.75 |

## Bedömningskriterierna

En regional fysisk plan ska ange grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokalisering av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet enligt Plan och bygglagens (PBL) 7 kap. § 2. Den ska även visa på hur hänsyn tagits till allmänna intressen enligt PBL 2 kap. samt miljöbalkens (MB) 3 och 4 kap. och hur miljö kvalitetsnormer enligt 5 kapitlet MB har följts. Vidare ska konsekvenserna av planförslagets genomförande framgå enligt PBL 7 kap § 5.

För att kunna jämföra de tre alternativen görs en övergripande utvärdering som baserat på vad konsekvenserna blir om var och ett av de tre jämförelsealternativen genomförs.

Bedömningskriterierna är utvalda för att spegla miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser.

## I. Utvärdering- Miljöaspekter

### 1. Friluftsliv

Under denna rubrik bedöms alternativen utifrån möjlig påverkan på dels riksintresseområde inom Miljöbalkens 3 kap §6 om friluftsliv och behovet av grönområden i och i närheten av tätorter, dels 4 kap §2 om att det rörliga friluftslivet ska beaktas vid tillåtligheten av exploateringsföretag. Det görs också en bedömning av möjligheten att från det egna hemmet få tillgång till områden som är lämpliga för närrekreation och rörligt friluftsliv så som strövområden, motionsspår och parker.

## I. Utvärdering- Miljöaspekter

### 1. Friluftsliv

- A. I alla de sex kommunernas översiktsplaner tas hänsyn till riksintressena. Bebyggelseutvecklingen föreslås i samtliga planer ske nära kollektivtrafikstråk. Utvecklingen bedöms inte stå i konflikt med områdena utpekade av riksintresse avseende friluftslivet. Några större exploateringsföretag i kustområdena föreslås ej varför ringa påverkan sker på områden utpekade enligt miljöbalkens 4 kap. § 2. Tillgängligheten till närrekreatiomsområden är i stort opåverkad och kommer vara beroende av vad som finns tillgängligt inom gångavstånd, köravstånd eller kollektivtrafikavstånd.
- B. I detta alternativ etableras en samsyn kring vad som ska utgöra grönområden. Det förväntas innebära att grönytor som ses som närrekreatiomsområden på köravstånd eller kollektivtrafikavstånd, ökar i omfång. Antalet brukare antas också öka då regionen och kommunerna enklare kan kommunicera till kommuninvånarna synen på grönstruktur för regionen. En liten negativ påverkan ges på områden utpekade enligt MB 4 kap §2 i samband med att områden behöver tas i bruk för hamnutbyggnad. Utvecklingen bedöms inte stå i konflikt med områdena utpekade av riksintresse avseende friluftslivet. Tillgängligheten till dessa områden ökar sett till den totala folkmängden i regionen då flera av dessa områden ligger på köravstånd eller kollektivtrafikavstånd från föreslagna utbyggnadslägen.
- C. Tillgängligheten till närrekreation för boende i tillkommande områden utanför tätort antas bli mindre då små mindre lokala grönområden i detta alternativ antas ianspråkta för bebyggelseutveckling. Å andra sidan kommer själva boendet i sig troligen innebära att kustens kvalitéer kommer på närmare avstånd. En liten negativ påverkan ges på områden utpekade enligt MB 4 kap §2 i samband med att områden behöver tas i bruk för hamnutbyggnad. Utvecklingen bedöms inte stå i konflikt med områdena utpekade av riksintresse avseende friluftslivet.

## 2. Biologisk mångfald

- A. Inom ramen för kommunernas översiktliga planering och därmed påföljande detaljplanering antas hänsyn tas till nu gällande lagstiftning. Ingen eller ringa påverkan ges på intresset.
- B. Med de kriterier som används gällande utpekande av grönområden i alternativet antas en positiv inverkan ges gällande förmågan att bevara biotoper som inrymmer biotopskyddade arter. De kriterier som används (ädellövskog och naturreservat) är dock så smala att de endast ger ett litet genomslag.
- C. Fler områden som kan utgöra lämpliga biotoper för skyddade arter antas ianspråkta för bebyggelseutveckling. Påverkan förväntas bidra negativt till hur intresset omhändertas.

## 3. Mark och jord/Hushållning

- A. De olika kommunernas översiktsplaner visar en blandad syn på hur de förhåller sig till hushållningen av jordbruksmark och skogsmark av betydelse för skogsnäringen. Huvudidén för bebyggelseutveckling i de olika översiktsplanerna är dock liknande; att den ska ske i nära anslutning till redan befintliga tätorter. Påverkan antas därmed bli ringa med detta alternativ.
- B. I alternativet ges ingen samlad bild av hur hushållningsintressen gällande jordbruksmark och skogsmark av betydelse för skogsnäringen ska hanteras. De områden som utpekats som grönstruktur och som också är skog i detta alternativ är förhållandevis stora. Om restriktioner gällande markanvändningen blir en följd i detta alternativ sker en negativ påverkan på sättet att kunna driva skogsbruk. Å andra sidan kan sådana restriktioner bidra till en annan form av skogsbruk som på lång sikt är hållbar ur exempelvis miljöperspektiv.
- C. Med detta alternativ antas jordbruksmark och dess randområden tas i anspråk till en större del än i övriga alternativ. Detta är negativt för bevarande av jordbruksmark. Samma resonemang gällande skogsmark som beskrivits under alternativ B gäller också för alternativ C

### 2. Biologisk mångfald

Alternativen bedöms utifrån hur deras genomförande kan påverka artrikedomen inom regionen med stöd i miljöbalkens 8 kapitel. Påverkan förväntas främst kunna ske genom att naturområden tas i anspråk eller att landskapet fragmenteras.

### 3. Mark och jord/Hushållning

Enligt 2 kap. § 2 PBL ska företräde ges åt sådan användning som från allmän synpunkt utgör god hushållning. Bestämmelserna om hushållning med mark- och vattenområden enligt 3 och 4 kap. i miljöbalken ska tillämpas. Möjlig påverkan utav de olika alternativen bedöms under denna rubrik utifrån de aspekter som ej täcks in av andra avsnitt. Det innebär att påverkan på jord- och skogsbruk i miljöbalkens 3 kap. § 4 behandlas under denna rubrik men även att det finns möjligheter för framtida generationer att kunna bruka områden utifrån olika syften.

#### 4. Högexploaterad kust

De fem kommuner vars landmassor gränsar mot hav berörs också av riksintresseområde enligt miljöbalkens 4 kap. 4 § om att fritidsbebyggelse endast får komma till stånd som komplettering av befintlig bebyggelse. Alternativen bedöms utifrån dess möjliga påverkan gällande detta intresse. Kustområdenas allmänna samlade bebyggelsetryck bedöms också.

#### 4. Högexploaterad kust

- A. I alla de sex kommunernas översiktsplaner tar hänsyn vad gäller riksintressena. Bebyggelseutvecklingen föreslås i samtliga planer ske nära kollektivtrafikstråk och kring redan samlad bebyggelse. Påverkan kan dock inte uteslutas vad gäller områden utpekade enligt miljöbalkens 4 kap. § 4 då kumulativa effekter är svåra att överblicka utan samordning.
- B. Ringa påverkan ges på områden utpekade enligt miljöbalkens 4 kap. § 4 då bebyggelseutvecklingen föreslås ske nära kollektivtrafikstråk och kring redan samlad bebyggelse i enlighet med alternativ A. Någon förändrad syn som ger en stor påverkan vad gäller hänsyn till områdena utpekade enligt 4 kap. 4§ sett till alternativ A ges inte. På längre sikt kan en gemensam syn på hushållning och hänsynstaganden kring kustområdets värden ge en positiv inverkan.
- C. Alternativet innebär att nya bebyggelseområden kommer etableras, till delar utanför tätort och inom riksintresseområdet för miljöbalkens 4 kap. § 4. Då riksintresseområdet utgör ett starkt intresse antas områdena med ny bebyggelse förläggas i mindre omfattning i kustområden som är utpekade som riksintresseområde. Påverkan bedöms ändå som negativ och betydande.

#### 5. Ekologiskt särskilt känsliga områden

Under denna rubrik görs en generell bedömning av de olika alternativens påverkan på skyddade områden enligt miljöbalkens 7 kap. Skydd av naturen. Inom 7 kapitlet behandlas följande områden som generellt bedöms kunna ekologiskt känsliga; naturreservat, biotopskyddsområden, djur- och växtskyddsområden och strandskyddsområden och särskilda skyddsområden enligt 2009/147/EG och 92/43/EEG (Natura 2000-områden). De sistnämnda områdena bedöms också vara av riksintresse enligt miljöbalkens 4 kap. § 8.

#### 5. Ekologiskt särskilt känsliga områden

- A. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas generellt sett stor hänsyn till vad gäller planeringen inom de olika kommunerna. Påverkan bedöms bli ringa gällande dessa områden om alternativet genomförs.
- B. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas generellt sett stor hänsyn till vad gäller planeringen inom de olika kommunerna. Påverkan bedöms bli ringa gällande dessa områden om alternativet genomförs då planen till större delen inte har ett aktivt förhållningssätt i synen på dessa områden.
- C. Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden tas generellt sett stor hänsyn till vad gäller planeringen inom de olika kommunerna. Risker kan uppstå med påverkan på dessa områden om oplanerad bebyggelseutveckling sker. Påverkan bedöms kunna bli något negativ gällande dessa områden om alternativet genomförs.

## 6. Yrkesfiske

- A. Ingen eller ringa påverkan sker på områden av intresse för yrkesfiske. Riksintresseområdena liksom hamnarna som är utpekade som av riksintresse hanteras inom ramen för kommunernas översiktsplaner.
- B. Då planen inte berör vattenanvändningsanspråk såsom vindbruksområden till havs förväntas ingen påverkan gällande områden utpekade som av riksintresse för yrkesfiske. Tre hamnar är utpekade som av riksintresse, Bua och Träslövsläge i Varbergs kommun samt Glommen i Falkenberg. Alla tre hamnarna ligger inom samhällsområden och påverkas av utvecklingen inom respektive ort. En sådan eventuell utveckling bedöms ligga utanför vad en regional fysisk plan kan påverka.
- C. Samma bedömning som alternativ B.

## 7. Vatten

- A. Påverkan på vattenförekomster status gällande miljökvalitetsnormer bevakas löpande inom planeringen. En utveckling enligt alternativ A anses inte ge någon påverkan avseende intresset. Det största bebyggelseutvecklingen förväntas ske längs med kusten, där det generellt finns mindre gott om vatten lokalt. Det kommer att öka trycket på de kustnära vattenresurserna i länet. Möjligheter studeras redan idag för hur vatten ska kunna distribuerats över region- och kommungränser för att på så sätt bidra till att lösa de problem som finns med dricksvattenförsörjningen i exempelvis kustområdet
- B. I alternativet etableras en samsyn över regionens kommuner kring intressen som påverkar vattenförekomster. Inriktningarna som föreslås (Under målet *En robust och resilient region* med underliggande strategi *Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland*) är dock på en övergripande generell nivå. Påverkan på vattenförekomster status gällande miljökvalitetsnormen bevakas löpande inom planeringen. Påverkan bedöms bli något positiv med detta alternativ men med de generella skrivningarna blir genomslaget litet.
- C. Risker kan uppstå med negativ påverkan på vattenförekomster där oplanerad bebyggelseutveckling sker. Påverkan bedöms kunna bli något negativ gällande dessa områden om alternativet genomförs.

### 6. Yrkesfiske

Fiskerinäringen är beroende av olika områdestyper för att kunna bedrivas. Några av dessa är utpekade enligt miljöbalkens 3 kap. § 5 som varande av riksintresse för yrkesfiske. De olika alternativens påverkan på yrkesfisket bedöms genom att ställa dess möjliga inverkan på riksintresseområdena under denna rubrik.

### 7. Vatten

I miljöbalkens 5 kapitel behandlas miljökvalitetsnormer och miljökvalitetsförvaltning. Flera avsnitt behandlar särskilt vatten ur olika aspekter. Bland annat kvalitén på dricksvatten (§ 6b-c), miljökvalitetsnormer för dricksvatten (§ 7), förvaltning av kvalitén på vattenmiljön § 13-18. Bedömningar hur olika vattenförekomster lever upp till satta miljökvalitetsnormer är en följd av lagstiftningen inom detta kapitel. En övergripande bedömning görs av alternativens påverkan på möjligheter dricksvattenförsörjning och kvalitet respektive eventuell generell påverkan på vattenförekomster.



## 8. Luft

Det finns miljökvalitetsnormer framtagna för luft gällande bland annat kvävedioxid/oxider, svaveldioxid, bly och små partiklar PM10/PM2,5). Normerna är framtagna med stöd i och hjälp av MB 5 kap, luftkvalitetsförordningen (2010:477) och särskilda föreskrifter från Naturvårdsverket (NFS 2019:9). För alternativbedömningen görs i detta fall en övergripande bedömning av påverkan från vägtrafik på luftkvaliteten för människor.

## 8. Luft

- A. Med en växande befolkning kommer också antalet resor öka. Kommunernas översiktsplaner skiljer sig åt i funktionsnivå på de stråk som pekas ut i respektive plan. I en utveckling enligt detta alternativ riskeras satsningar på bebyggelseutveckling långs med utpekade stråk inom en kommun inte mötas upp av liknande utveckling i en angränsande kommun. Risker uppstår med att underlaget för kollektivtrafik blir bristande för att kunna understödja den utveckling som den ena kommunen avser. En minskad mängd kollektivtrafikresor antas innebära mer vägtrafik som får till följd att luftkvaliteten försämrars i och med att det totala antalet resor ökar i omfång.
- B. Med en växande befolkning kommer också antalet resor öka. I detta alternativ kan kommunerna samordna sin planering och utgå från en och samma syn vad gäller kollektivtrafikstråk. Det absoluta antalet kollektivtrafikresor förväntas växa, men initiala studier visar ett kollektivtrafikens andel av antalet resor endast växer i mindre takt. En ökad mängd kollektivtrafikresor antas bidra till en förbättrad luftmiljö, särskilt vad gäller tätorterna där också bebyggelseutvecklingen antas ske i detta alternativ.
- C. Risker uppstår med att underlaget för kollektivtrafik blir bristande då bebyggelse i detta alternativ placeras mer utspritt och ej samlat. En minskad mängd kollektivtrafikresor antas innebära mer vägtrafik som får till följd att luftkvaliteten försämrars i och med att det totala antalet resor ökar i omfång.

## 9. Klimat

Stigande vatten och högre risk för översvämningar som en följd av ett förändrigt klimat är en gemensam utmaning för alla kommuner och regioner i Sverige. Risker för översvämningar och erosion ska enligt plan- och bygglagens 2 kap. § 5 särskilt tas hänsyn till vad gäller all planering enligt lagstiftningen. Det görs även en bedömning av den allmänna påverkan gällande koldioxidhaltens utveckling utifrån de olika alternativen.

## 9. Klimat

- A. Klimatfrågan hanteras inom varje kommuns översiktsplan enligt detta alternativ. Olika förhållningssätt för risker kopplade till en ökad nederbörd och stigande havsnivåer kommer finnas. Åtgärder som en kommun kan göra på övergripande nivå är framför allt att se till att bebyggelse inte placeras olämpligt och att det i rutinerna för dagvatten ska ges höjd för ökande nederbörd.
- B. I detta alternativ kan förväntas att en gemensam målnivå sätts kring hur riskerna rörande översvämning och stigande vattennivåer ska hanteras på regionnivå. Detta förväntas leda till en något större samsyn vad gäller hur frågan hanteras inom regionens kommuner. Påverkan förväntas dock få ringa genomslag då inriktningarna är generellt hållna.
- C. Det finns risker för att ny bebyggelse placeras olämpligt i förhållande till översvämningssrisker och i hur dagvatten hanteras. Enligt detta alternativ förväntas en måttligt negativ påverkan ske.

## 10.Naturvård

- A. Områden som är utpekade för riksintresse på grund av sina naturvärden är kopplade till kustområdet, åarna och unika landskapselement som Hallandsås-Stensån och Laholmsområdet. Riksintressena tas hänsyn till när översiktsplaner tas fram varför påverkan bedöms som ringa om utvecklingen sker i enlighet med detta alternativ.
- B. De element som utgör riksintresseområdena sammanfaller till del med de områden som pekas ut som grön- och blåstruktur enligt detta alternativ. Eftersom riksintresset redan bedöms tas hänsyn till inom ramen för den vanliga kommunala översiktsplaneringen bedöms påverkan bli ringa med en utveckling enligt detta alternativ.
- C. Vid oplanerad bebyggelse kan det finnas risk för negativ påverkan på riksintresseområdena. Intresset bevakas dock.

## 11.Landskap

- A. I detta alternativ sker bebyggelseutvecklingen i eller i närheten av befintliga samhällen varav huvuddelen sett till befolkning ligger längs med kusten. En fortsatt utveckling i kustområdena kan på sikt riskera att påverka kustområdenas landskapsbild, främst beroende av hur bebyggelsen placeras i orterna. Olika kommuner uttrycker olika syn i detta, men efter hand sett till hela kustområdet kan en negativ utveckling befaras.
- B. Även i alternativ B sker bebyggelseutvecklingen i eller i närheten av befintliga samhällen på samma sätt som i alternativ A. En utveckling enligt alternativet kan bidra till en gemensam syn på de landskapskvaliteter som kustområdet innehåller. Dock ligger utvecklingen inom samhällena på en sådan skala att den regionala fysiska planen förväntas ha liten påverkan. Påverkan på landskapsbilden sett till bebyggelseutvecklingen blir därför densamma som i alternativ A.
- C. Alternativ C innebär att ytterligare risk för påverkan på landskapet, då också odlingslandskapet som breder ut sig mellan kustområdet och de bakomliggande skogbeklädda höjderna i detta alternativ till viss del kommer användas för bostadsbebyggelse. Påverkan är negativ och kan över sikt bli betydlig.

### 10.Naturvård

En övergripande nivå för utpekande av naturvärden är de områdena som har betydelse av allmänt intresse på grund av dess naturvärden enligt 6 kap. MB riksintresse för naturvård. Alternativen stäms övergripande av mot risk för påverkan gentemot dessa.

### 11.Landskap

Enligt plan- och bygglagens 2 kap § 6 ska planläggning, i ärenden om bygglov och vid åtgärder avseende byggnader som inte kräver lov utformas och placeras på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bland annat stads- och landskapsbilden. Som grund för de bygglov som ges används bland annat kommunernas översiktsplaner som i sin tur ska förhålla sig till regionala fysiska planen. Ett övergripande jämförelse görs mellan de olika alternativen gällande möjlig påverkan på stads- och landskapsbild.

## II. Utvärdering- Sociala aspekter

### 1. Hälsa

Den regionala fysiska planeringens inverkan på hälsa bedöms från två perspektiv. Dels hur den fysiska tillgången till vård är möjlig inom olika strukturer för alla invånare oavsett ålder eller möjlighet att röra sig, dels hur den fysiska strukturen kan påverka människors hälsa genom exempelvis möjlighet till cykelpendling eller till motionsområden.

### 2. Sociala relationer/samspel och sammanhållning

Möjligheten att samverka med andra boende inom en by, grannskap eller en stad bedöms. Av vikt är att det finns möjlighet att finna sitt egen roll vilket sker på olika sätt för varje individ. En byggd miljö som stöttar flera olika sätt att finna identitet ses därför som positivt.

## II. Utvärdering- Sociala aspekter

### 1. Hälsa

- A. Tillgången till hälso- och sjukvård i form av exempelvis sjukhus och vårdcentraler kan för huvuddelen av befolkningen enligt detta alternativ förväntas bli god. Genom att utveckla befintliga orter med existerande vårdutbud ges goda förutsättningar att kunna bibehålla vårdutbudet. Några grupper boende på landsbygden kommer fortsatt ha mindre god tillgång. Om alla grupper ska inkluderas kommer kollektivtrafikutbudet spela roll. Gällande möjlighet till cykelpendling så ses en utveckling enligt detta alternativ vara gynnsam. Fortsatt utveckling i regionens orter innebär att fler arbetsplatser och mer bostäder kommer byggas inom cykelavstånd från varandra. Tillgången till anordnade motionsområden inom eller i närheten av samhällen bedöms som god.
- B. Samma bedömning som A, men med den skillnaden att vissa kollektivtrafikstråk enligt denna planering stärks och att en uttalad gemensam syn etableras vad gäller tillgänglighetsanpassning runt kollektivtrafik. Förstärkningen förväntas inte göra någon skillnad sett till hur tillgången till vård för boende på landsbygden kommer att se ut. Sammantaget ges en måttligt positiv effekt.
- C. Ökar andelen boende, vars främsta möjlighet att få tillgång till hälsa och sjukvård är via egen bil, kommer den övergripande tillgängligheten sett till hela befolkningen minska. Detta bedöms ske om utvecklingen sker i enlighet med alternativ C. Cykelpendling mellan bostad och arbetsplats bedöms vara möjlig även med spridd bebyggelse men inte i samma omfattning som i alternativ A och B. De kvalitéer som finns gällande motion och tillgänglighet till natur uppväger minskad tillgänglighet till anordnade motionsområden i detta alternativ. Sammantaget ges en negativ påverkan gällande hälsa om utvecklingen sker i enlighet med alternativ C.

### 2. Sociala relationer/samspel och sammanhållning

- A. I detta alternativ fokuseras utvecklingen till befintliga orter. Bebyggelseutvecklingen sker på sådant vis att redan etablerade ortsidentiteter bibehålls. Det finns flera olika sätt att utvecklas som individ. Inom ramen för de mindre samhällena med möjlighet att bli sedd och kunna påverka i en lokal kontext till att utvecklas inom ramen för en stad där det är möjligt att skapa sig nya tillhörigheter till andra grupper än de som präglar uppväxten. Möjligheten att transportera sig har betydelse för att kunna uppsöka

nya grupper eller behålla kontakten med redan etablerade grupper. Det gäller särskilt för de grupper som inte har tillgång till egen bil, dvs barn, unga och i viss mån äldre. Möjligheten till sociala relationer bedöms därför utvecklas positivt i detta alternativ.

- B. Alternativ B bibehåller samma grundläggande syn på hur regionen ska utvecklas som alternativ A. Även i detta alternativ bedöms det vara en positiv utveckling sett till möjligheten för sociala relationer.
- C. I alternativ C kan de grupper som inte har tillgång till bil missgynnas. Å andra sidan ges det i detta alternativ möjlighet till att flera markområden används för eget villabonde på landet. För många grupper är ett sådant boende förknippat med starkt positivt värden. I sådana områden kan uppstå starka granngemenskaper. Sammantaget ses fördelarna och nackdelarna uppväga varandra.

### 3. Trygghet/Säkerhet

- A. I detta alternativet bedöms påverkan kring säkerhet i trafikmiljöer vara neutral. Olika kommuner kommer investera på olika sätt vad gäller säkra cykelvägar och goda kollektivtrafikmiljöer. Bedömningen är neutral vad gäller den övergripande påverkan vad gäller säkerhet och trygghet enligt utvärderingskriteriet.
- B. Med fortsatt utbyggnad av redan etablerad bebyggelsestruktur och kollektivtrafikstruktur skapas förutsättningar att skapa trygga miljöer gällande cykelstråk och större kollektivtrafikhållplatser. Med en tydlig förväntad planeringsbild förenklas beslut kring investeringar i tryggare miljöer för regionen och kommunerna. En etablerad syn på att det finns behov av tillgänglighetsanpassning kring kollektivtrafiken ses också som gynnande. Sammantaget bedöms detta leda till tryggare miljöer.
- C. Om bebyggelsen inom en eller flera kommuner sker utspjutt kommer dessa områden inte kunna kollektivtrafikförsörjas med samma standard på turtäthet eller hållplatsutformning som i de två övriga alternativen. Utvecklingen bedöms också leda till inslag av relativt sett fler otrygga cykelmiljöer. Påverkan bedöms som negativ.

### 3. Trygghet/Säkerhet

Upplevelsen av trygghet och säkerhet är individuellt med olika nivåer beroende på en mängd faktorer som kön, ålder, syn- och hörselförmåga och rörlighet. En hög lägstanivå för vad som uppfattas som otryggt medför att fler grupper kan känna sig säkra. Ur ett övergripande fysiskt regionplaneperspektiv kan övergripande resonemang föras kring trafikmiljöer och hur den övergripande bebyggelsemiljön utformas.

#### 4. *Äldre*

Äldre är en grupp med speciella förutsättningar. Särskilt i ett senare skede av livet kan behov och tillgång till vård eller särskilt boende bli aktuellt för vissa. Hur den fysiska miljön är formad styr till del förutsättningarna för denna utsatta grupp. Andra äldreperspektiv som bedöms inom ramen för alternativstudien är allmän tillgång till kollektivtrafik och service på gångavstånd.

#### 4. Äldre

- A. Förutsättningarna för tillgänglighet till service och kollektivtrafik bedöms vara goda inom den föreslagna bebyggelsestrukturen. En grupp av äldre som är boende på landet kan få behov att flytta i sent skede av livet då tillgänglighet till nödvändig service blir så försvårande att den enskilde gör detta. Hjälp i hemmet och hemleveranser kan innebära att behovet av flytt inte infaller, eller skjuts framåt i tiden. I de fall där även förmågan att ta sig fram till fots begränsas kan problem uppstå med isolering. Gynnande blir då om det är ett litet avstånd för att finna samvaro och daglig service, bäst förutsättningar för detta ges genom att boende som passar denna grupp förläggs i redan befintliga samhällen i enligt med den bebyggelsestruktur som föreslås enligt detta alternativ.
- B. I stort sett samma bedömning görs i detta alternativ som för A.
- C. En utveckling enligt C-alternativet innebär att gruppen boende på landet med långa avstånd till kollektivtrafik och service ökar. Därför bedöms denna utveckling inverka negativt på äldres möjligheter till goda livskvalitéer.

#### 5. *Barn och unga*

Restid och resmöjligheter till och från skola och fritid är en faktor som påverkar uppväxten och som är beroende av hur den byggda miljön utformas. Även tillgång till utbildning, mötesplatser, lektytor, parker, närrekreation och andra fritidsaktiviteter är av vikt för att kunna växa och utvecklas. Alternativen bedöms med bas i ovanstående generella värden.

#### 5. Barn och unga

- A. Restid till fritidsaktiviteter och skola bedöms sett till samtliga barn i regionen minska med en bebyggelseutveckling enligt detta alternativ. Antalet barn och unga som kan ta del av gemensamma investeringar gällande parker och idrottsanläggningar bedöms också öka. Sammantaget bedöms alternativet ge en positiv utveckling.
- B. I stort sett samma bedömning görs i detta alternativ som för A då samma befolkningsstrukturen i de båda alternativen är liknande.
- C. En spridd bebyggelse enligt detta alternativ antas försämra restider och resmöjligheter till fritid och skola för barn och unga. Den negativa påverkan uppvägs till del av att mindre bostadsområden i lantlig miljö har många goda kvalitéer, särskilt för barn. Sammantaget bedöms dock alternativet få en negativ påverkan.



## 6. Jämställdhet

- A. En utbyggnad i befintliga orter längs med kollektivtrafikförsörjda stråk bedöms kunna öka jämställdheten då fler val av resmedel blir möjlig för alla inom hushållet. Påverkan är dock liten.
- B. Samma bedömning som för alternativ A.
- C. En utveckling enligt alternativ C innebär att fler hushåll etableras på längre avstånd från arbetsplatser än i alternativ A, och B. Bägge parter i hushållet påverkas då avståndet ökar för bägge parter. Tillgängligheten till kollektivtrafik minskar varför arbetsplatser som historiskt kunnat nås med kollektivtrafik också kommer minska. Detta innebär en negativ påverkan sett till jämställdhet då traditionellt kvinnliga arbetsplatser relativt sett blir svårare att nå. Följd blir ökad restid för gruppen kvinnor förutsatt att samma resmönster som tidigare följs.

## 7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper

- A. Påverkan på de socioekonomiskt utsatta gruppernas tillgång till service och rekreation förändras endast i liten grad i detta alternativ. Då mindre samordning sker gällande tillgång till delade resurser än i alternativ B är dock påverkan svagt negativ.
- B. Tillgång till service inom regionens orter förväntas öka, dels genom att befolkningstillväxten koncentreras till orterna och dels genom att tillgängligheten till kollektivtrafik ökar. Sett till de svaga grupperna kommer dock påverkan vara liten, då dessa i nuläget redan bor där prisbilden är billig. Sådana områden har, där det gäller stadsmiljö, en hög risk vad gäller ekonomisk kalkyl för nya bostäder. Befolkningstillväxten förväntas därför inte ske i de utsatta stadsområdena då prisbilden gällande finansiering för nya bostäder gör att dessa blir ekonomiskt ohållbara. Gällande boende på landet kan en svag positiv effekt ske men sett till den sammanlagda bedömningen är påverkan liten.
- C. I detta alternativ gynnas troligen ekonomiskt starka grupper. Prisbilden inom de kustnära områden som bebyggs kommer öka vilket kommer missgynna både unga och äldre. Gemensamma resurser sett till service som kollektivtrafik kommer behöva nyttjas till att förse en utspridd bebyggelse i främst det kustnära området. Fler områden längs med kusten kommer privatiseras och inte längre kunna nyttjas av en bred allmänhet. Områden i städernas utkanter som används för närrekreation kommer också tas i anspråk och privatiseras. Sammantaget är bedömningen att en stor negativ påverkan blir följden enligt detta alternativ.

## 6. Jämställdhet

Baserat på nuvarande förhållanden arbetar generellt kvinnor närmare hemmet än männen i den vanligaste formen av familjekonstellationer. Det har sin grund i att kvinnor generellt tar ett större ansvar över hem och barn. Detta får till följd att val av färdmedel skiljer mellan de två grupperna där män gärna väljer bil och kvinnor tenderar att i högre grad använda kollektivtrafik. Valet av transportslag får i sin tur genomslag på utsläpp från persontransporter. Om gruppen män reste på samma sätt som gruppen kvinnor kan dessa minskas med 20% enligt en rapport från Vinova (2020).

## 7. Jämlikhet socioekonomiskt svaga grupper

Enligt planens planeringsförutsättningar är de mest socioekonomiskt utsatta grupperna boende i främst vissa stadsområden samt på den halländska landsbygdens inland med stora avstånd till de större städerna. De områden som har lägst inkomstnivåer är ofta belägna längre från vad som ses som attraktiva områdens utifrån service och tillgänglighet till natur. Alternativens påverkan gällande denna tillgång utvärderas.



### 8. *Stad och land*

En fungerande vardag där man bor är beroende av flera olika aspekter. Av vikt är möjlighet att ta del av en arbetsmarknad och att ges möjlighet till utbildning som passar den enskilda individen. Tillgänglighet till och kvalitén på närrecreation, service, vård och omsorg är andra aspekter som har påverkan på livskvalitén. Vilken boendekvalité och vilka värden som önskas i detta spelar också roll för valet av det egna boendet. Till valet kan också tillföras vilka ekonomiska förutsättningar finns för varje hushåll. I uppdelningen stad och land vägs dessa mot varandra, det som kan utvärderas är vilka möjligheter som ges individen i de olika alternativen. Eftersträvarvärda boendekvalitéer finns på landet med en mindre ekonomisk insats. Att ta valet att bosätta sig på landet innebär dock att andra kvalitéer nedprioriteras, exempelvis kan ökade pendlingstider och försämrad tillgänglighet till service försämra livskvalitén. Ett alternativ anses innebära en positiv utveckling om det erbjuder många olika slags möjligheter för individen att kunna bosätta sig och att det samtidigt tillåter ett bibehållande av andra värden.

### 8. Stad och land

- A. En tydlig satsning på utveckling i samhällena i enlighet med detta alternativ bedöms som något begränsande för de som önskar bo på landet. Utvecklingen bedöms därför som negativ.
- B. Samma bedömning som för alternativ A.
- C. En utveckling av bebyggelsestrukturen med spridd bebyggelse bedöms gynna en jämlik utveckling av regionen i både stad och land sett till frihet i val av boende. Men det finns också negativa effekter i jämförelse med alternativ A och B i begränsade val vad gäller färdmedel och ett minskat serviceutbud för de som inte har tillgång till bil. Orter som är på gränsen att kunna uppehålla ett serviceutbud riskerar att utarmas och befolkningsunderlaget för kollektivtrafikförsörjning minskas. En bebyggelseutveckling i enlighet med alternativet förutsätter god biltillgång och väginfrastruktur för att kunna genomföras.

### III. Ekonomisk bedömning

#### 1. Kommunalekonomi

- A. Alternativet innebär troligen kortare vägsträckor som det behöver investeras i och att redan befintliga investeringar vad gäller VA-utbyggnad kan nyttjas. Förslaget innebär också att tillkommande bebyggelse tillkommer i redan etablerade kollektivtrafikstråk, vilket bedöms som positivt.
- B. Samma bedömning som för alternativ A görs, men med en regional fysisk plan bedöms ekonomiska satsningar och investeringar underlättas något mer än i alternativ A då en långsiktig enhetlig bild kring regionens övergripande struktur finns framtagen. Bedömningen är att en utveckling enligt detta alternativ är positivt.
- C. Spridd bebyggelse innebär troligen fler vägar att underhålla samt att det blir mer komplicerat att bygga ut en VA-infrastruktur jämfört med alternativ A och B. Kollektivtrafikunderlaget blir också sett till helheten relativt liten. Sammantaget ger alternativet en betydande negativ inverkan på den kommunala ekonomin.

#### 2. Samhällsekonomi

- A. En tät bebyggelsestruktur enligt detta alternativ bedöms gynna främst tjänstesektorn.
- B. En tät bebyggelsestruktur enligt detta alternativ bedöms gynna främst tjänstesektorn. I detta alternativ ges en god orienterbarhet för näringslivet att se hur regionen kommer utvecklas över tid, med bland annat satsningar på hamnutveckling och de nord-sydliga stråken. Det bedöms som gynnande för även den mer ytkrävande tillverkningsindustrin som kan planera och förutsäga var deras satsningar bäst placeras. Klarhet och tydlighet kring kollektivtrafik och hur den kopplar samman över regiongränserna ses som gynnande för främst tjänstesektorn.
- C. I alternativ C sker en utveckling liknande alternativ B. Spridd oplanerad bebyggelse försämrar dock förutsägbarheten i det som planeras och bedömningen blir därför att detta alternativ påverkar samhällsekonomi negativt. Alternativet saknar klarhet och tydlighet gällande nyttan av de kollektivtrafikåtgärder som genomförs. Många pendlare kommer starta dagen med en bilfärd och ett byte av färdslag är påvisat ett hinder vad gäller nyttjandegrad på kollektivtrafiken. Förslaget gynnar varuproducerande näringar men i liten grad.

### III. Ekonomisk bedömning

#### 1. Kommunalekonomi

Ur ett regionperspektiv har främst investeringar och underhåll som behöver göras på grund av bebyggelsestruktur i vägstruktur och VA-utbyggnad betydelse tillsammans med hur kollektivtrafikunderlaget och restidslängd ser ut för de kollektivtrafiksatsningar som görs. Gynnande i denna utvärdering anses vara relativt mindre kostnader per boende vad avser teknisk infrastruktur och relativt större underlag med relativt kortare restider vad gäller kollektivtrafiksatsningar kring exempelvis en busslinje.

#### 2. Samhällsekonomi

Forskning visar att en tät byggnadsstruktur gynnar tjänstesektorn och att en utspridd byggnadsstruktur gynnar varuproducerande näringar. En bedömning görs utefter hur alternativen gynnar de bägge sektorerna.

