

Region Halland | Samrådsversion  
2024-12-17

# Regional fysisk plan Halland

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



## Inledning

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

Regional fysisk planering har som sitt övergripande syfte att skapa goda förutsättningar för att hantera regiongemensamma utvecklingsfrågor vilket är av vikt i en växande region som Halland. Genom regional fysisk planering tas ett samlat grepp kring frågor och utmaningar på en regional nivå som ska bidra till att fortsätta utveckla Hallands attraktivitet, hållbara utveckling och generera samhällsnytta.

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



## Innehåll

<b>Bakgrund och introduktion.....</b>	<b>4</b>
<b>Ramverk och planeringsförutsättningar.....</b>	<b>8</b>
<b>Strukturbild Halland 2050 .....</b>	<b>14</b>
<b>Mål och strategier.....</b>	<b>15</b>
Målområde 1: En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region.....	16
Målområde 2: En region med attraktiva och hållbara livsmiljöer.....	22
Målområde 3: En robust och resilient region .....	27
<b>Plankarta .....</b>	<b>32</b>
<b>Genomförande och uppföljning av planen .....</b>	<b>48</b>
<b>Bilagor.....</b>	<b>61</b>
Viktiga infrastrukturbehov -nationell plan .....	62
Beredskap och säkerhet.....	65
Hållbarhetsbedömning och Miljökonsekvensbeskrivning .....	74

## Bakgrund och introduktion

### Process Regional fysisk plan Halland 2026

Detta är samrådsversionen av planen som skickas ut på **samråd till och med 2 maj 2025**. Därefter kommer en **samrådsredogörelse** att tas fram. I samrådsredogörelsen besvaras synpunkterna i ett dokument som blir offentligt. Efter det görs eventuella ändringar innan förslaget går ut på **granskning**. Under granskning kommer det vara möjligt att ge synpunkter på förslaget till regional fysisk plan en sista gång innan den antas. **Beslut** tas i regionfullmäktige i juni 2026. Dialoger har skett under framtagandet av planen. Under samrådsperioden kommer dialoger med fler aktörer och grupper i samhället att ske.



### Strategisk miljöbedömning av regionplanen

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

I 2-5 §§ miljöbedömningsförordningen finns bestämmelser om vilka planer som ska och inte ska antas medföra betydande miljöpåverkan. En regionplan ska antas medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966) 2 § p.2 dels då den anger förutsättningar för åtgärder och verksamheter så som tätortsbebyggelse, anläggande av industriområden, byggande av vägar med mera och dels då genomförandet av planen kan kräva olika typer av tillstånd. Regionplanen omfattas därmed av kravet på strategisk miljöbedömning och att en miljökonsekvensbeskrivning ska göras.

Hållbarhetsbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen har integrerats i planens framtagandeprocess och finns att läsa som en bilaga till planen.

## Så här läser du planen

Beskrivning av *uppdraget och den viljeinriktning* som Kommun-och regionledningsforum antog i september 2023 inleder planen. Här specificeras den geografiska avgränsningen, tidshorisonten och de tre målområdena som baseras på samtal med kommunerna, lagstiftningen och kopplingen till Regionala utvecklingsstrategin och Strategi för hållbar tillväxt.

*Ramverk och Planeringsförutsättningar* beskriver det som ligger till grund för planens utformning där bland annat nationella riktlinjer, agenda 2030, plan-och bygglagen men också beskrivningar om utmaningar och möjligheter ligger till grund för planens strategier och behov av strategier.

Planen innehåller *tre målområden*. Varje målområde har strategier med tillhörande inriktningar.

Ett kapitel som beskriver genomförandet av planen finns i slutet. Detta kapitel redogör för viktiga förhållningssätt att ta med vidare in i planens genomförande där ett flertal aktörer ska bidra till samhandling. I detta kapitel beskrivs också hur planen kommer att följas upp.

Till regional fysiskplan hör 3 bilagor. I dessa går det att fördjupa sig i transportinfrastrukturbehov som behövs under planperioden, beredskap och säkerhet samt hållbarhetsbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen av planen.

## Processplattform Regional fysisk planering

**I processplattformen finns underlag som ligger till grund för samrådsförslaget, referenser samt information om dialogtillfällen under samrådsperioden. Du kan även få kontakt med oss som arbetar med planen: [Regional fysisk planering - Region Halland](#)**

**Vill du läsa planen i ett digitalt format? [Klicka här!](#)**

## **Uppdraget och viljeinriktning**

### **Geografisk avgränsning**

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

### **Den regionala och mellankommunala kontexten**

Halland har en tydlig flerkärnig struktur. Flerkärnighet i den halländska kontexten innebär flera jämnstora städer i relativ närhet till varandra som är viktiga funktioner för sitt omland. Det innebär också att det i varje kommun finns städer som driver på den lokala såväl som den regionala utvecklingen. Mellan städerna finns orter i olika storlek men även landsbygd av olika karaktär i såväl kust som inland. Denna mångfald bidrar till Hallands attraktivitet. Utvecklingen i en kommun påverkar ofta hela Hallands utveckling. Detta skapar behov av att beskriva de mellankommunala och regionala frågor som kan gynna hela Hallands utveckling.

### **Den storregionala kontexten**

Halland är en del av flera lokala och regionala arbets-, bostads- och studiemarknader. Det är många som pendlar över och inom kommun- och regiongränserna. För att hela Halland ska kunna växa är det viktigt att arbetsmarknaderna både inom Halland och i angränsande regioner tillgängliggörs för så många som möjligt. Snabba och hållbara transporter är därför en grundförutsättning för den halländska utvecklingen. Det faktum att Halland ligger mitt emellan två nationella tillväxtmotorer och i ett nätverk med stora och medelstora städer skapar ett behov av att beskriva, förstå och planera för hur Halland på bästa möjliga sätt kan dra nytta av sitt geografiska läge.

### **Den nationella och internationella kontexten**

Halland är nära sammankopplat med Göteborg i norr och Skåne i söder. Göteborg och Skåne är i sin tur kopplade mot Oslo, Köpenhamn och övriga Europa via Hamburg. Den transportkorridor som binder ihop denna geografi är en av Europas mest trafikerade, både vad gäller person- och godstransporter. Utifrån de starka funktionella kopplingar som finns idag, och med den förväntade utvecklingen i stråket Oslo – Hamburg, finns det en stor potential för ökad tillväxt i Västra Skandinavien.

### **Tidshorisont 2050**

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

### Aktualitetsprövning

Planen kommer att aktualitetsprövas av regionfullmäktige en gång per mandatperiod. Detta för att säkerställa att planen och dess innehåll fortfarande är aktuellt. Om planen bedöms vara inaktuell så kan den revideras eller beslut tas om att ta fram en ny.

### Målområden utpekade i viljeinriktning

I enlighet med viljeinriktningen ska planen innehålla tre målområden:

- **Målområde 1.** En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
- **Målområde 2.** En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
- **Målområde 3.** En robust och resilient region



## **Ramverk och planeringsförutsättningar**

**Nedan presenteras ett urval av mål och riktlinjer som har bäring på ramverket för planen.**

### **Agenda 2030**

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

Agenda 2030 innehåller 17 mål som lyfter behovet av att se hur sociala, ekologiska och ekonomiska frågor hänger samman. Hur vi planerar, bygger och utvecklar våra städer och samhällen påverkar i stor utsträckning ett stort antal delmål i Agenda 2030.

### **Barnkonventionen**

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen som den också kallas, innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn. Konventionen innehåller 54 rättigheter (artiklar) Som barn räknas varje människa under 18 år. Barnkonventionen är svensk lag sedan 1 januari 2020.

### **Fit for 55 och den gröna given**

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

### **Svenska miljömål**

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



## Krav och riktlinjer i 7 kap. Plan- och bygglagen

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

### I enlighet med krav och riktlinjer ska Regional fysisk plan:

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• tas fram i nära samarbete med berörda aktörer</li></ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• erbjuda vägledning för den kommunala planeringen</li></ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• ange de grunddrag för användningen av mark- och vattenområden och de riktlinjer för lokaliseringen av bebyggelse och byggnadsverk som har betydelse för länet.</li></ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• verka för insatser som kan bidra till att det långsiktiga behovet av bostäder kan tillgodoses</li></ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• verka för insatser som kan bidra till att minska länets klimatpåverkan och dess effekter.</li></ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• ta fram prognoser, omvärldsanalyser och olika utvecklingsscenarier för att skapa beredskap för olika samhällsutvecklingar.</li></ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• beakta både nuvarande och framtida behov samt hantera risker som kan uppkomma kopplat till klimatförändringar</li></ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• beskriva markanvändningen med fokus på ett effektivt och varsamt sätt med hänsyn till miljön</li></ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• framgå hur hänsyn har tagits till allmänna intressen i 2 kap PBL, riksintressen enligt 3 och 4 kap miljöbalken och på vilket sätt miljökvalitetsnormer enligt förordning om tillsyn enligt miljöbalken 5 kap har följts</li></ul> |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• främja en hållbar utveckling som förenar ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet</li></ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• stämma överens med nationella mål och intressen</li></ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>• integreras med andra regionala och kommunala planer: Översiktsplanerna, bostadsförsörjningsprogrammen samt Regional infrastrukturplan och Trafikförsörjningsprogrammets inriktningar ska vara inarbetade</li></ul>                |

## Varsam och möjliggörande vatten- och markanvändning

Den övergripande planeringsprincipen i Regional fysisk plan är *Varsam och möjliggörande vatten och markanvändning*. Principen har en direkt koppling till 7 kap. PBL.

För att uppnå en varsam och möjliggörande vatten-och markanvändning i Halland har ett antal principer tagits fram. Principerna har en direkt koppling till regionala utvecklingsstrategin-Halland bästa livsplatsen, 7 kap. PBL, globala och EU-mål och syftar till att genomsyra planens mål, strategier och genomförande:

- hållbarhet för framtiden
- ekologiskt medvetande
- minskat koldioxidavtryck
- effektiv markanvändning
- användning av fossilfria resurser
- flexibilitet och anpassningsförmåga
- integration av lokal kunskap
- öppenhet och delaktighet
- ekonomisk ansvarsfullhet
- stärkt samhällsresiliens
- förebyggande åtgärder



## Planeringsförutsättningar

### Hallands natur- och kulturlandskap

Hallands landskap är rikt på både natur- och kulturreсурser. Allt från havet, stränderna, odlingslandskapen, skogslandskapen till de halländska åarna som alla har formats över tid och idag utgör platser för både avkoppling och återhämtning. Halland har en unik karaktär där landskapet skiljer sig åt i de olika delarna. I norr präglas naturen av spricklandskap och en varierad topografi medan de södra delarna domineras av kustslätt som övergår till det sydsvenska höglandet.

I Hallands östra delar finns ett rikt skogslandskap som sträcker sig in i grannlänerna. Fem av sex kommuner ligger längs kusten och även här syns skillnader. De norra delarna, har likt Göteborg och Bohuslän, en skärgårdsliknande struktur medan de södra delarna präglas av sandstränder som mer liknar Skånes kustlandskap. Det halländska inlandet utgörs av ådalar där naturmiljöerna skiftar från småskaliga slättlandskap till sammanhängande skog.

Variationen i det halländska landskapet bidrar till attraktivitet, både ur ett rekreationssyfte, men även för den halländska besöksnäringen. Turismen är starkt bidragande till Hallands utveckling och till att upprätthålla lokala samhällen. Stora delar av de attraktiva miljöerna för turism och rekreation sammanfaller med både skyddade och känsliga miljöer. Det krävs därför extra hänsyn för hur dessa miljöer tillgängliggörs så att de fortsatt kan bidra till Hallands attraktivitet utan att äventyra viktiga ekologiska funktioner. Det handlar också om att bidra till att de areella näringarna ska kunna utvecklas i ett framtida Halland. Det växande behovet av bostäder, infrastruktur och naturmiljöer påverkar både jord- och skogsbrukets förutsättningar.

### En flerkärnig och växande region med ett fördelaktigt läge

De senaste decennierna har utvecklingen i Sverige präglats av urbanisering och tillväxt inom service- och tjänstesektorn. Utvecklingen har premierat storstadsregionerna som stått för en överväldigande del av landets tillväxt under denna period. För Halland, som är beläget mellan Göteborgs- och Öresundsregionen, har utvecklingen varit gynnsam och sedan nittioalet har Halland haft den högsta befolkningsökningen i Sydsverige.

Halland kännetecknas av en flerkärnig Ortsstruktur där Halmstad, Varberg, Falkenberg och Kungsbacka fungerar som regionala kärnor. De olika kärnorna kompletterar varandra och skapar tillsammans en robust regional struktur. Till skillnad från många andra regioner har tillväxten i Halland fördelats mellan flera orter snarare än koncentrerats till en dominerande kärna.

Den halländska geografin präglas av starka funktionella samband på flera nivåer. De största pendlingsströmmarna löper i nord-sydlig riktning mellan de större kärnorna

längs kusten. Särskilt omfattande är pendlingen till Göteborg från de norra delarna av regionen. Ett andra betydande pendlingsmönster finns mellan de större kärnorna (tätorterna) och deras omland. Det innebär att de mindre orter och tätortsnära landsbygd är väl integrerade med de större arbetsmarknaderna. I de östra delarna av regionen sker pendling dels till kuststäderna, dels till större arbetsmarknader inåt landet. Detta skapar en sammanlänkad geografi som ger invånarna tillgång till flera arbetsmarknader och minskar sårbarheten i regionen som helhet.

Hallands kust är en av Sveriges mest tätbefolkade miljöer utanför storstadsregionerna. Här bor 95 procent av befolkningen i stadsområden eller stadsnära landsbygd, vilket skapat en sammanhängande struktur med högt exploateringsstryck. I de östra delarna är tätheten lägre och utvecklingsförutsättningarna annorlunda. Här handlar utmaningarna om att både säkra grundläggande service och skapa utveckling genom god tillgänglighet till arbetsmarknader, tillgänglighet såväl vid kusten som i angränsande regioner. Detta ställer krav på en planering som kan hantera både tillväxt och varsamhet i kustzonen samtidigt som inlandets utvecklingspotential tas tillvara.

### **Stora hållbarhetsutmaningar under planperioden**

Halland står inför stora utmaningar inom hållbarhet och klimatomställning. Transportsektorn bidrar kraftigt till regionens koldioxidutsläpp, och den snabba befolkningstillväxten har ökat trafikmängden. Trots minskade utsläpp från personbilar de senaste åren ligger nivåerna fortsatt högt jämfört med andra regioner, och utsläppen från tunga transporter ökar på grund av ökade godstransporter. Utöver klimatpåverkan bidrar både gods- och personbilstrafiken till att stora markytor tas i anspråk, luftföroreningar och buller som påverkar hälsa och välbefinnande.

### **Hallänningarna har goda förutsättningar men det finns stora skillnader geografiskt**

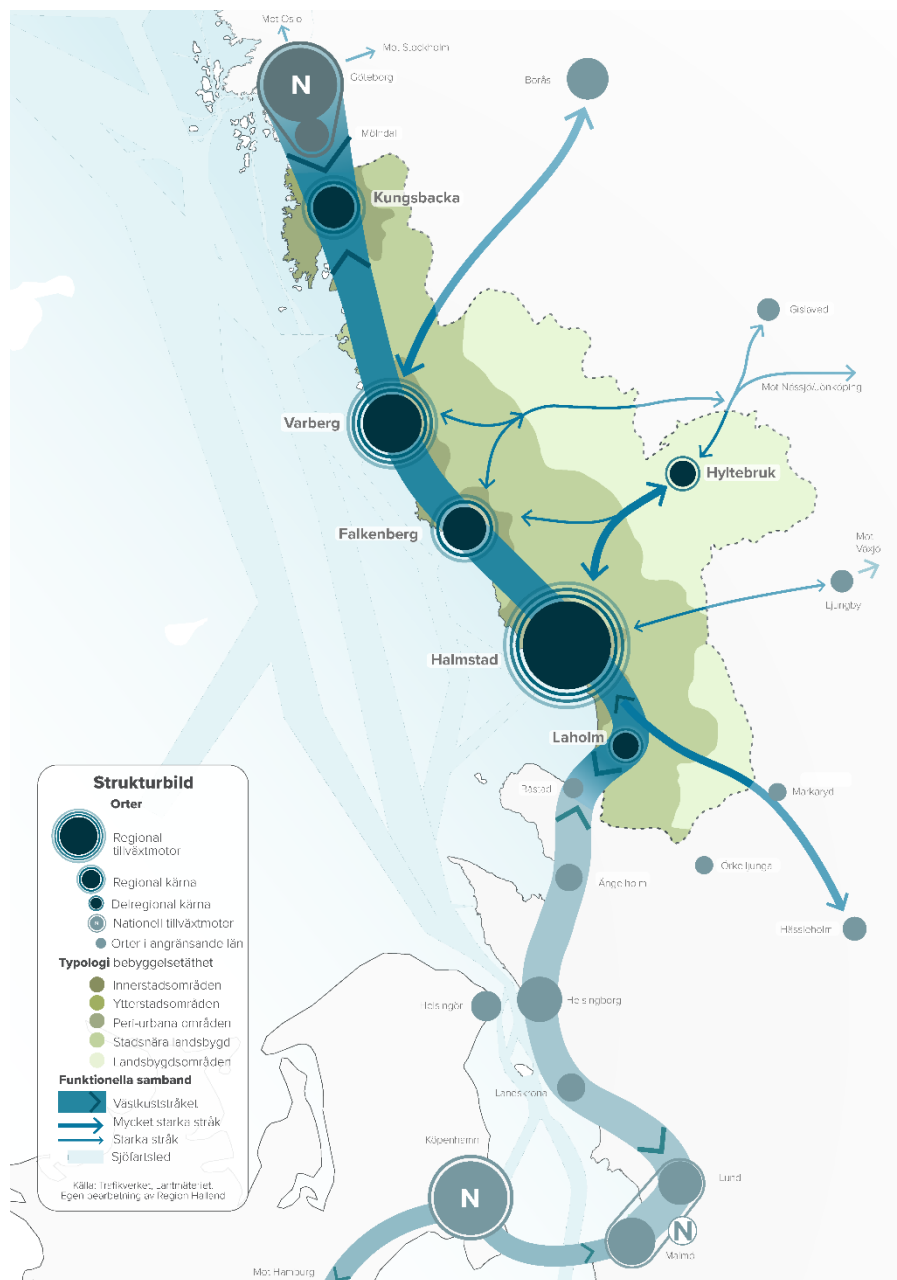
I Halland är den socioekonomiska situationen generellt sett god. Regionen kännetecknas av en hög medellivslängd, relativt höga inkomster, låg arbetslöshet och en hög utbildningsnivå i befolkningen. Samtidigt finns, som i övriga Sverige, variationer inom regionen där olika grupper och områden har olika förutsättningar. Denna variation har delvis en geografisk koppling. Vissa områden har större socioekonomiska utmaningar, vilket ibland kan bero på längre avstånd till större städer. De stadsnära landsbygdsområdena kan också stå inför vissa utmaningar, medan mindre orter närmare kusten ofta har en gynnsam socioekonomisk situation. I Halland är områden med lägre inkomstnivåer ibland belägna längre från havsnära områden, både i städer och på landsbygden.

### **Tillväxten skapar behov av en varsam men samtidigt möjliggörande mark- och vattenanvändning**

Tillväxten i Halland har skapat nya möjligheter men också lett till ökat exploateringstryck på värdefulla naturmiljöer, jordbruksmark och grönområden, särskilt i kustnära områden och runt de större orterna. Halland förväntas växa under planperioden, vilket stärker regionens attraktionskraft men också innebär ett växande behov av bostäder som stödjer denna utveckling. För att långsiktigt säkra regionens kompetensförsörjning och skattebas behövs en fortsatt utbyggnad av bostäder som inte bara tillgodoser dagens efterfrågan utan också skapar attraktiva boendemiljöer som kan locka och behålla arbetskraft. Det är särskilt viktigt att utveckla bostäder med rimliga boendekostnader, så att grupper med lägre inkomster och ungdomar inte stängs ute från bostadsmarknaden.

Förutsättningarna för att planera med utblick mot Halland 2050, innebär sammantaget ett ökat behov av en varsam och möjliggörande mark- och vattenanvändning. En planering som fortsätter utveckla attraktiva och hållbara livsmiljöer och på samma gång minimerar negativ påverkan på viktiga naturmiljöer.

# Strukturbild Halland 2050



Figur 1. Strukturbild Halland

## Strukturbild

## Halland växer mitt i ett växande sydvästsverige

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

## Mål och strategier

Detta samrådsförslag föreslår att de tre målområdena kopplas till strategier med tillhörande inriktningar som ska användas som vägledning i den efterföljande planeringen. Ett flertal aktörer behöver samverka under planperioden för att planen ska genomföras och målområdena ska uppnås.

### Strategistruktur



## Målnråde 1

### En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

#### Halland bästa livsplatsen 2050

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

#### En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region

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





### **Stärk tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket**

Majoriteten av hallänningarna bor längs med västkuststråket och det är här utvecklingsförutsättningarna är som mest gynnsamma. Det är också här som majoriteten av bostadsbyggandet fortsatt kommer ske. Kopplingen till Göteborgs- och Öresundsregionen samt utbytet mellan regionens kärnor är en avgörande fråga för regionens fortsatta utveckling. Det innebär att det under planperioden finns stora behov av investeringar för att både säkerställa och stärka tillgängligheten i det nationellt viktiga Väst kuststråket. Därför behöver transportkapaciteten på sträckan öka och restiderna mellan de större kärnorna minska de kommande decennierna. Ju större arbetsmarknadsregioner som tillgängliggörs, desto större utvecklings- och valmöjligheter för Halland och hallänningarna.

#### *Inriktningar:*

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

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

För att stärka förutsättningarna i hela regionen behöver de olika delarna av Halland knytas samman. Ett robust vägnät, en välutbyggd busstrafik och en tågtrafik mellan inlandet och kusten förstärker utvecklingsmöjligheterna i hela geografien och möjliggör för olika typer av boende- och livsmiljöer. De mindre kärnorna i regionen fyller i regel en viktig roll för sitt direkta omland vad gäller arbets- och servicetillfällen. En god tillgänglighet mellan kust och inland gör att sårbarheten i de glesare delarna minskar. Det möjliggör att bo och verka i flera olika delar av regionen.

#### *Inriktningar:*

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

### **Stärk infrastrukturen för gång, cykel och kollektivtrafik**

Halland liksom övriga världen står inför stora hållbarhetsutmaningar. De höga utsläppsnivåerna är inte hållbara och medför negativa konsekvenser för samhället och miljön. En bidragande orsak till utvecklingen är utsläppen från transporter. All ny bebyggelse kommer att innebära en ökning av trafik på befintlig väginfrastruktur.

Nuvarande resmönster med bilen som norm tar stora markytor i anspråk. Därför behöver en större del av resandet ske med hållbara alternativ där möjligheten finns.

Bilen kommer fortsatt spela en roll i transportsystemet men vi kommer behöva stärka alternativen kollektivtrafik, gång och cykel. Förutsättningarna för detta är goda i Halland, särskilt vad gäller den kortväga pendlingen i och i anslutning till de större kärnorna. På landsbygden bör möjligheter för att parkera bilen vid bytespunkter och kollektivtrafiknoder förbättras. Det är viktigt att samplanera kring infrastruktur och hållplatser samt att göra kollektivtrafiken tillgänglig för personer med funktionsnedsättning. Investeringar i cykelleder, gångstråk och åtgärder som premierar kollektivt resande är nödvändiga för att skapa attraktiva resandemöjligheter.

#### *Inriktningar:*

- Samplanera infrastrukturåtgärder som premierar buss- och tågtrafik, särskilt i stadsnära områden och längs kollektivtrafikstråken
- Verka för cykelvägar som möjliggör cykelpendling i och runt de större kärnorna
- Eftersträva ett ”hela resan”- perspektiv som möjliggör för cykel, gång och bil till och från bytespunkt och där tillgänglighetsanpassning sker

#### **Utveckla en hållbar infrastruktur för gods och en god beredskapsförmåga**

Dagligen flödar stora mängder gods inom och genom Halland. Placeringen mellan två storstadsregioner, tillgången till två större hamnar samt en transportintensiv näring; leder till hög belastning från tung trafik, särskilt på E6:an. Andra viktiga godsleder i regionen är riks- och länsvägarna som sammanbinder Halland med större orter inåt landet. De närmaste decennierna förväntas godsflödena att öka som en följd av större befolkning och ökad tung trafik med anledning av Fehmarn-Belt-förbindelsen. Under planperioden behöver därför kapaciteten på de hårt belastade stråken öka.

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

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

Det innebär bland annat att de halländska hamnarna och flygplatsens funktion som beredskapsflygplats samt kopplingarna mellan hamn, flygplats, vägnätet och järnvägarna är viktiga att utveckla ur ett totalförsvarsperspektiv. HNJ-banan, Markarydsbanan och Viskadalsbanan fungerar som omledningsbanor vid trafikstörningar. Flygplatsen i Halmstad är viktig för näringslivets resor men används därtill även för andra samhällsnyttiga funktioner som för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och av Försvarsmakten.

#### *Inriktningar:*

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

### **Stärk och utveckla den digitala infrastrukturen i samhällsplaneringen**

Utbudet av och efterfrågan på digitala tjänster ökar snabbt. Beroendet av den digitala infrastrukturen blir därmed större och som en konsekvens av det behöver tillförlitligheten och säkerheten öka. En tillgänglig och robust infrastruktur för digital konnektivitet skapar förutsättningar för en hållbar utveckling och möjligheter att bo och verka i hela länet. Digital konnektivitet bidrar till inkludering, tillgång till service och jobb, ger företag en möjlighet att växa och utvecklas på en global marknad, bidrar till minskat behov av arbetsresor, samt är en förutsättning för grön omställning.

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

En stabil uppkoppling minskar platsberoendet för verksamheter och möjliggör distansarbete, fjärrstyrning av processer och användning av avancerade digitala tjänster. Detta öppnar upp för företagsamhet och arbetsmöjligheter även utanför de större städerna och bidrar till regional utveckling och konkurrenskraft. Det är därför

viktigt att medverka till uppbyggnad/utbyggnad av infrastruktur för digital konnektivitet på samma sätt som för övriga transportslag.

***Inriktningar:***

- Beakta tillgång till digital infrastruktur vid all fysisk planering både i mark, luft och vatten
- Stärk och utveckla möjligheter till en mer robust och resilient digital infrastruktur som möter användarens och användandets behov

**Stärk och utveckla elnätkapaciteten och energisystemet**

Halland är en betydande producent av fossilfri el, en starkt bidragande anledning är att Halland är ett kärnkraftslän genom Ringhals. Samhället genomgår dock en omfattande elektrifiering som påverkar alla sektorer—från transporter och industri till hushåll och offentlig verksamhet. Den ökade användningen av elfordon, digitala tjänster och elektrifierade processer leder till en kraftigt stigande efterfrågan på el och effekt. För att möta denna efterfrågan behöver vi både energieffektivisera, öka produktionen av fossilfri el men framför allt säkerställa att elnäten (transmissions-, region- och lokalnäten) har tillräcklig kapacitet för att hantera den ökade belastningen. Detta är avgörande för att minska utsläppen av växthusgaser och för att kunna uppnå klimatmålen.

Under planperioden förväntas dessutom antalet invånare att öka, vilket ytterligare förstärker behovet av en tillförlitlig och kapacitetsstark elinfrastruktur. I södra Sverige har brist på effektkapacitet, begränsningar i transmissionsnätet och höga elpriser under senare år hämmat tillväxten och konkurrenskraften. Genom att stärka elnäten, samt öka den lokala produktionen av fossilfri energi, kan vi minska flaskhalsar, stabilisera elpriser och skapa bättre förutsättningar för näringslivet och en växande befolkning. Detta främjar regional utveckling och gör Halland mer attraktivt för investeringar och etableringar. Det är viktigt att möjligheterna i Halland belyses i relation till innovativa lösningar och näringslivets utveckling.

Genom att investera i produktion av fossilfri energi, förbättra energieffektiviteten och stärka elnätets kapacitet på alla nivåer säkerställer vi att energisystemet är tillförlitligt och kan möta både nuvarande och framtida behov.

***Inriktningar:***

- Arbeta för att minska energianvändningen och effektbehovet genom effektivare teknik, flexibel energianvändning och energilagringslösningar
- Verka för investeringar i transmissionsnätet och regionnäten
- Främja etableringen av fossilfri energiproduktion



Figur. 2 Plankarta med inriktningar för målområde 1.

## Målområde 2

### En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

#### Halland bästa livsplatsen 2050

Attraktiva livsmiljöer i hela Halland förutsätter att många delar i det regionala utvecklingsarbetet samspelar, såsom fler näringslivsetableringar, hållbart resande och bättre hälsa. En god bostadsförsörjning kräver att bostadsbyggandet inte ses som en enskild fråga, utan samspelar med övrig samhällsplanering. År 2050 kännetecknas Halland av attraktiva och hållbara livsmiljöer som samtidigt svarar upp till behov och efterfrågan på bostäder; där alla har en plats på den regionala bostadsmarknaden.

#### En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer

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



## Kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering för ett hållbart och växande Halland

Halland står inför fortsatt tillväxt, och efterfrågan på bostäder för olika målgrupper är stor. För att möta behoven och nyttja regionens utvecklingspotential krävs ett bostadsbyggande i en takt som även säkerställer framtida kompetensförsörjning och en stabil befolkningsutveckling. Samtidigt måste expansionen ske på ett hållbart sätt för att skydda viktiga naturvärden och möjliggöra miljövänliga livsval. Genom att fokusera på kollektivtrafikorienterad bebyggelseplanering (KOB) och använda samplaneringsmodellen,<sup>1</sup> kan vi minska klimatpåverkande utsläpp och samtidigt främja regional tillväxt och utveckling.

Efterfrågan på nya bostäder är som högst längs med kusten, särskilt i och runtomkring de större städerna samt i angränsande områden som, exempelvis den tätortsnära landsbygden. För hela regionens utveckling är det av stor betydelse att detta område fortsätter att expandera under planperioden. Det höga planeringstrycket i denna del av regionen ställer dock särskilda krav på varsam markhantering, exempelvis bevarandet av den bördiga halländska åkermarken som är koncentrerad till denna del av regionen.

I övriga delar av Halland är trycket och marknadsförutsättningarna sett till nybyggnation lägre. Med ett starkt tryck längs med kusten, bör det under planperioden också ske en starkare bostadsutveckling i kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket.

För att ge fler tillgång till fördelarna som återfinns i de mer tätbefolkade delarna behöver strategiska kollektivtrafiknoder utvecklas utanför städernas direkta influensområden. På så vis kan marknadsförutsättningarna förbättras i en större del av regionen.

### *Inriktningar:*

- Främja förtätning runt tågstationer för att tillvarata stationssamhällenas möjligheter
- Främja sammanhängande bebyggelse i kollektivtrafiksstråken
- Utveckla en starkare bostadsutveckling i kärnor och lokala centrum öster om Västkuststråket
- Främja utvecklingen av strategiska kollektivtrafiknoder

---

<sup>1</sup> Se s.50 för mer information om samplaneringsmodellen



## **Platsutveckling för attraktiva livsmiljöer i stad- och landsbygd**

En plats med hög boendeattraktivitet är en plats dit människor vill flytta och där människor vill bo kvar. Besöksattraktivitet är på många sätt överlappande med boendeattraktivitet.

Hallands starka utveckling beror på en kombination mellan god tillgång till jobb och en mångfald av attraktiva livsmiljöer. I Halland ska det vara möjligt att bo, leva och verka i olika typer av livsmiljöer, såväl i staden som på landsbygden. För många platser handlar det om att hitta sin egen nisch i regionen och att stärka det som gör just den platsen unik. Det är viktigt att förstå platsers förutsättningar, möjligheter och utmaningar oavsett om det handlar om kustmiljö eller inland. Under planperioden behöver vi säkerställa att alla delar av regionen fortsatt kan bidra till utvecklingen.

Det finns ett ömsesidigt beroende mellan städer och landsbygder i Halland, vilka sammanlänkas genom flöden och synergier. För att tillgodose hallänningarnas behov behöver vi under planperioden försäkra att alla delar av Halland har tillgång till regionalt viktiga funktioner som till exempel högskola, sjukhus samt utbud i form av kultur, nöje, och handel.

En viktig del av en plats attraktivitet är utbudet av olika serviceslag. Tillgången till service inom regionen varierar – den är stark längs med den tätbefolkade kusten där efterfrågan är högre och utbudet växer av sig självt, men svagare i inlandet. Den stadsnära landsbygden har andra förutsättningar än den glesare landsbygden i inlandet. Gemensamt är att det finns stora utvecklingsmöjligheter för att stärka serviceutbudet och öka tillgängligheten till bland annat dagligvarubutiker, drivmedelsstationer och vårdgivare.

### ***Inriktningar:***

- Möjliggör god tillgänglighet till regionalt viktiga funktioner
- Främja tillgång till grönytor och naturupplevelser i regionens alla delar
- Främja ett brett och rikt utbud av kultur och andra upplevelser på platser dit tillgängligheten är god
- Stärk besöksanledningarna till Halland och nyttja turismen i platsutvecklingen
- Stärk tillgången till service (kommersiell) inom rimlig restid i regionens alla delar, med särskild prioritet inom landsbygd- och stadsnära landsbygd



## **Stärk de fysiska förutsättningarna för det halländska näringslivet**

En plats med en hög näringslivsattraktivitet är en plats där företag vill vara lokaliserade. Hallands näringslivsattraktivitet hänger ihop med att vara en attraktiv boende- och besöksregion.

Tillgång till försörjning är avgörande för att en plats ska växa, därför är det av avgörande betydelse att näringslivet i och nära Halland fortsätter att växa. Halland har ett differentierat näringsliv och den goda tillgängligheten till de olika arbetsmarknaderna inom och utanför regionen bidrar till en låg sårbarhet samt goda möjligheter för arbetsgivare att hitta rätt arbetskraft. För att stärka regionens utvecklingskraft är det viktigt att under planperioden möjliggöra för fortsatt tillväxt.

Att kunna erbjuda mark i bra lägen är ett viktigt sätt att vara attraktiv för företagen. Men det finns andra områden för att utveckla förutsättningarna för framtidens näringsliv. Platsens helhetserbjudande blir alltmer betydelsefullt. Det kan främjas genom att satsa på kultur, fritid, bostäder och en bra livsmiljö.

Platsens egenskaper har stor betydelse för företagen och skiljer sig åt beroende på vilket slags företag det gäller. Kunskapsintensiva företag och företag som är beroende av en stor närmarknad, exempelvis handel och tjänster, lokaliseras med fördel i anslutning till större befolkningskoncentrationer och lokala centrum. Inom andra branscher är platsberoendet mindre, exempelvis inom industri och logistik där varor ska transporteras till större marknader. Infrastrukturen är viktig både när det gäller gods- och persontransporter.

### ***Inriktningar:***

- Möjliggör för etablering av kunskapsintensiva företag i närheten av storregionala tågstationer i de större städerna
- Samplanera kring etableringslägen inom logistik och tillverkning längs med de större stråken
- Utveckla verksamhetsområden som har god tillgång till infrastruktur för transporter, digital kommunikation, energi och vatten
- Planera för en hållbar energiförsörjning för näringslivet i regionens olika delar
- Främja besöksattraktiviteten i delar av regionen med en svag närmarknad



Figur 3. Plankarta med inriktningar för målområde 2.

## Målområde 3

### En robust och resilient region

#### Halland bästa livsplatsen 2050

Fungerande ekosystem är en förutsättning för allt liv på jorden och utgör basen för en mångfald av de ekosystemtjänster som bidrar till en god livsmiljö. År 2050 är de halländska ekosystemen förvaltade så att de kan fortsätta bidra med mat, dricksvatten, bioenergi, kolbindning, rekreation med mera. Den biologiska mångfalden och natur- och kulturmiljön är bevarad och nyttjas hållbart samt är tillgänglig för boende, företagare och besökare. De gröna ytorna i vår stadsmiljö är välutvecklade och fungerar som oaser för hallänningen vilket bidrar till en god folkhälsa och livskvalitet genom bra luftkvalitet, vattenavrinning, hög biologisk mångfald, minskad värmestress och mindre buller.

#### En robust och resilient region

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



## Utveckla och bevara naturresurser för ett attraktivt Halland

Halland har många unika naturtyper med höga naturvärden som samlas på en relativt liten yta. På land gäller detta framför allt gräsmarker, lövskog, ädellövskog, ljunghed, slätteräng och sandmarker. I vattnet finns det höga naturvärden, som till exempel havsmynnande vattendrag, specifika sjömiljöer och delar av kustmiljön.

De halländska naturmiljöerna är en central del av halländsk attraktionskraft. Naturmiljöerna bidrar med många viktiga ekosystemtjänster för både boende och besökare samt har en stor betydelse för regionens identitet. Halland är också en region i omvandling med hög utvecklingstakt i både befolkningsmängd och näringsliv. Utvecklingstakten skapar stora markanspråk, särskilt i kustbandet. Kusten och havsmiljöerna är av stor vikt för Hallands attraktivitet. Det är viktigt att god miljöstatus i havsmiljön nås och upprätthålls samt att havets resurser används hållbart bland annat för att blå/marina näringar ska kunna utvecklas. Därför är det av vikt att samexistens främjas mellan olika verksamheter och användningsområden i havsmiljöerna. För att Halland ska kunna utveckla och bevara sin attraktivitet samtidigt som det växer behöver naturens långsiktiga hållbarhet säkras. Balansen mellan tillkommande och befintliga värden är viktiga att upprätthålla. Speciellt i de naturmiljöer som är rika på både ekosystemtjänster, biologisk mångfald och som är viktiga länkar i de större blågröna systemen.

### *Inriktningar:*

- Arbeta med integrerad havsplanering
- Skapa förutsättningar för välfungerande ekosystem längs hela kustbandet
- Utveckla stora, sammanhängande grönbå strukturer för att främja rekreativa och ekologiska samband
- Säkerställ det rörliga friluftslivet utmed kuststräckan
- Värna om viktiga vattenmiljöer för att främja biologisk mångfald

## **Beredskap för ett förändrat klimat**

Hallands geografiska läge och klimatförändringarnas påverkan innebär ökad risk för extremväder såsom ändrade nederbördsmönster, fler värmeböljor, erosion och skred samt stigande havsnivåer. Klimatscenarior för Halland pekar på ökad nederbörd under vintrarna, med tillhörande risk för översvämning i många vattendrag och sjöar, medan utmaningar kopplat till torrperioder och lägre vattenflöden väntas under somrarna.

Höga flöden och översvämningar kan innebära omfattande negativa effekter på infrastruktur och jordbruk. Ras och skred kan innebära risk för liv och hälsa, men även ge betydande materiella skador. Ras och skred kan utlösas av exempelvis översvämningar, skyfall till följd av torka, skogsavverkning eller på grund av människans påverkan på naturen när vi bygger, anlägger vägar, järnvägar, hamnar och dammar. Två av landets tio utpekade nationella riskområden för ras, skred, erosion och översvämning ligger i Halland.

### *Inriktningar:*

- Fördröja vattnets tid i landskapet och stärka markens vattenhållande förmåga
- Stärka landskapets robusthet i ett förändrat klimat genom naturbaserade och multifunktionella åtgärder
- Öka kunskapen om och gemensamt planera för att kunna hantera klimatförändringar, på kort och lång sikt

## Hållbar och säker vattenhantering

I takt med att Halland växer, ökar även behovet av rent vatten. För att säkerställa en tillräcklig tillgång på rent vatten året runt krävs en långsiktig och hållbar vattenplanering. Klimatförändringar och risken för föroreningar från både historiska och nya utsläpp påverkar regionens vattenresurser. Även landskapets förmåga att behålla vatten och de påfrestningar som markavvattning och hårdgjorda ytor för med sig bidrar till utmaningarna, liksom föroreningar från olika källor som reningsverk och jordbruk som påverkar vattenkvaliteten negativt.

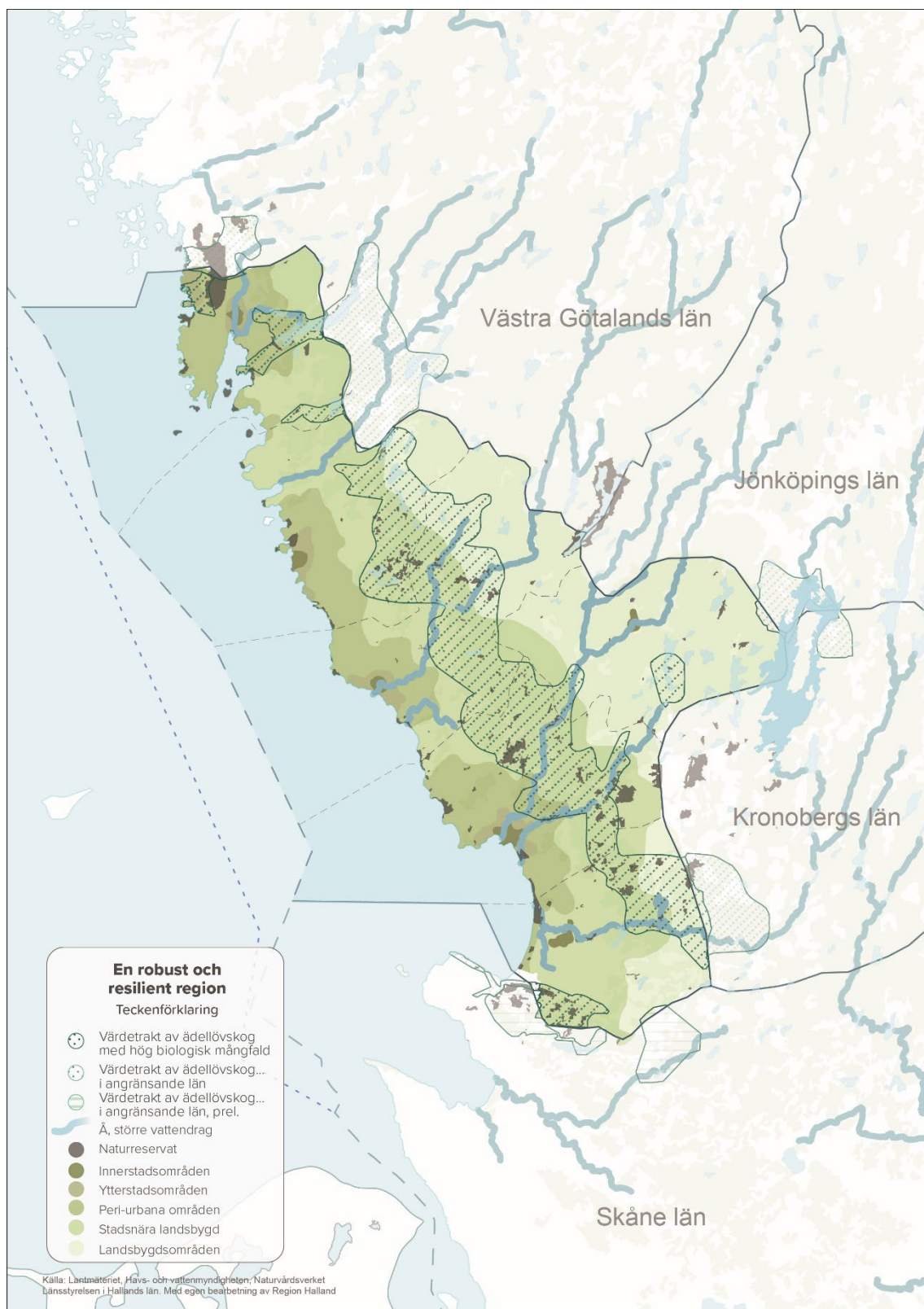
Hallands förutsättningar för vattenförsörjning ser olika ut beroende på plats och årstid. Under sommaren sammanfaller ofta torrperioder med bevattningsbehov i jordbruket, en ökad turism samt en generellt ökad vattenanvändning. Därför behöver Hallands vattenförsörjning vara robust och kunna möta behoven även i ett scenario där flera ogynnsamma faktorer sammanfaller.

Att uppnå en hållbar vattenanvändning, genom återanvändning men även att inte använda mer vatten än vad som behövs, är viktigt i sammanhanget. Det är också viktigt att det finns sätt att upprätthålla vattenförsörjningen vid kriser.

### *Inriktningar:*

- Planera utifrån avrinningsområden och samordna proaktivt uppströmsarbete
- Verka för hållbar vattenanvändning genom återvinning och effektivitet
- Samverkan kring robust vattenförsörjning och arbete med kontinuitetshantering i samhällsviktiga verksamheter





Figur 4. Plankarta som visar inriktningarna för målområde 3.

## **Plankarta**

**Plankartan visar den samlade utvecklingsinriktningen för Halland i ett 2050-perspektiv. De strategiska inriktningarna som beskrivs i målområdena synliggörs i plankartan.**

I ett 2050-perspektiv är inriktningen att utvecklingen till stor del fortsätter i befintlig struktur. Detta ska ske med utgångspunkt i en varsam och möjliggörande mark-och vattenanvändning. För att fortsätta att utveckla Hallands flerkärnighet är samspelet mellan tillväxtmotorer, kärnor och lokala centrum viktigt att utveckla.

### **Objekt i plankarta**

Nedan presenteras plankartan och därefter beskrivs de objekt som redovisas i plankartan. Den digitala versionen av plankartan är klickbar och texten redovisas när läsaren klickar på ett objekt.

Stråken beskrivs utifrån stråkets karaktär, orter i stråket och hur utvecklingen sett ut historiskt samt med utblick mot ett 2050-perspektiv.

Orterna i kartan är kategoriserade utifrån olika kriterier som syftar till att beskriva deras funktioner inom den halländska geografin. Kategoriseringen innehåller fem nivåer och baseras på betydelse i den regionala geografin som helhet. Kriterier som använts för kategoriseringen är invånarantal, arbetstillfällen och utbud av kommersiell och offentlig service samt om orten är utpekad i de kommunala översiktsplanerna.





Figur 5. Plankarta. Den digitala versionen är klickbar.

## Stråk

### Västkuststråket

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

I västkuststråket bor mer än en tiondel av Sveriges befolkning, en andel som har ökat kraftigt de senaste åren. Västkuststråket innefattar järnvägen Västkustbanan och motorvägen E6. Stråket förbinder flera regionalt och nationellt viktiga funktioner. I stråket finns även Kastrup, Nordens största flygplats. Tillgången till Kastrup är viktig då det innebär en effektiv uppkoppling mot internationella marknader. Stråket ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Syftet med TEN-T är att bygga upp ett tillförlitligt, sammanhängande och högkvalitativt transportnät som ger hållbar konnektivitet i hela Europa utan fysiska avbrott, flaskhalsar och felande länkar. Att pekas ut som väg- eller järnvägsstråk, urban nod, hamn, flygplats eller terminal i TEN-T innebär bland annat ett synliggörande av EU-mervärdet av att det ska finnas fungerande transportlösningar till, kring och i området.

I stråket ligger fem halländska kommunhuvudorter – Falkenberg, Halmstad, Kungsbacka, Laholm och Varberg samt ytterligare ett flertal större tätorter. Utifrån pendlingen över kommungräns är den starkaste regionala kopplingen till Västra Götaland framför allt mellan Kungsbacka och Göteborg men också mellan Kungsbacka och Mölndal. Kommunerna Falkenberg, Kungsbacka och Varberg tillhör idag Göteborgs arbetsmarknadsregioner. Kommunerna Laholm, Hylte och Halmstad utgör en egen arbetsmarknadsregion. Den största pendlingsdestinationen är Göteborg och Mölndal, följt av Halmstad, Kungsbacka, Varberg och Falkenberg. I regionens norra delar är rörligheten större på grund av Göteborgsregionens storlek och attraktionskraft. I södra delen fungerar Halmstad som det starkaste navet: bortsett från Kungsbacka har alla kommuner starka pendlingsrelationer med Halmstad. Pendlingen mot Skåne är betydligt mer begränsad jämfört med pendlingen till Göteborgsregionen. I Skåne är Ängelholm och Helsingborg de främsta destinationerna. Det finns potential att ytterligare stärka kopplingen söderut mellan Halland och Skåne, med särskild tyngdpunkt på Halmstad och Helsingborg.

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

### E6

Motorvägen E6 är en del av det europeiska transportnätet (TEN-T) för vägar som förbinder Skandinavien med övriga Europa. Både person- och godstransporter är omfattande, med dominans av persontransporter mot Göteborg. Stråket används både för kortare inomregionala resor längs kusten och för långväga transporter. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att säkerställa E6:ans funktioner och långsiktiga kapacitet.

### Västkustbanan

Västkustbanan är en viktig järnvägsförbindelse i Sverige som sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör ryggraden i Hallands infrastruktur för regionalt resande. Den har en central roll i att förbinda de stora städerna längs västkusten och underlättar både person- och godstrafik. Banan går genom några av landets mest tätbefolkade och industribetonade områden, vilket gör den till en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Västkustbanan är också en viktig del av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för järnvägar, där också Halmstad är utpekad som en urban nod. I ett 2050-perspektiv blir det viktigt att de infrastrukturbehov som krävs för att framtidssäkra Västkustbanan prioriteras. Det blir viktigt att verka för insatser som leder till ökad kapacitet och minskade restider på Västkustbanan. I ett beredskapsperspektiv är kopplingarna till och från Västkustbanan viktiga att säkra.

### Halmstad – Norra Skåne- Blekinge

I stråket mellan Halmstad och norra Skåne/vidare mot Blekinge ingår Markarydsbanan, väg 15, väg 24, Halmstad hamn samt flygplatsen i Halmstad. Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Halmstad och Hässleholm samt Kristianstad. Men också mellan Halmstad och Karlshamn samt Karlskrona. Stråket är viktigt för orterna i Laholms kommun för koppling till närliggande orter inom och utanför Halland. Trafikmängderna är mycket stora mellan Veinge/Laholm och E6 mot Halmstad och minskar successivt mot länsgränsen och vidare österut. Ju närmare

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

Tågtrafiken på Markarydsbanan ska vara ett attraktivt och pålitligt val för arbets- och studiependling samt för mer långväga resor. En väl fungerande timmestrafik är till stor nytta för invånarna och främjar utvecklingen av orterna i stråket. Samplanering mellan ett flertal aktörer är viktigt för att tågtrafiken ska bli ett attraktivt val. Infrastrukturinvesteringar som nya stationer i Veinge och Knäred, ett nytt mötesspår och åtgärder på Halmstad C är under planering. Laholms kommun satsar stort på ortsutveckling genom utvecklingsprogram i Veinge och Knäred. I ett 2050-perspektiv finns potential att genom samplanering fortsätta utveckla attraktiva livsmiljöer längs med stråket. Halmstad kommun planerar för att Trönninge ska kunna växa kraftigt med flera bostadsområden. Pendlingen i stråket bedöms öka in mot Halmstads tätort samtidigt som pendlaren får mycket bättre förutsättningar att resa hållbart med tågtrafik.

### Halmstad-Veinge-Laholm

Stråket går genom kommunerna Halmstad och Laholm via väg 15 och Tjärbyvägen. Stråket präglas av en historiskt stark tillväxt och är viktigt för Halmstads och Laholms gemensamma arbetsmarknad. I stråket finns tätorter med en stark koppling till Halmstads kommunhuvudort. Kopplingen från orterna i stråket är större till Halmstad än söderut mot Skåne. I Veinge planeras för en järnvägsstation tillsammans med stark bostads- och verksamhetsutveckling.

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

### Laholm-Mellbystrand/Skummeslövsstrand och norra Skåne

I stråket ligger Laholm tätort som är en delregional kärna samt Mellbystrand/Skummeslövstrand som är utpekad som lokal ort och i förlängningen kopplingen till Båstad station i norra Skåne. Orterna längs med kusten präglas av en stark turism och det finns många sommarbostäder vilket gör att befolkningen ökar på sommaren. I ett 2050-perspektiv förväntas den historiska tillväxten som präglat stråket att fortsätta. Mellbystrand och Skummeslövsstrand har varit expansivt och befolkningen längs Laholms kust förväntas fortsätta växa. Tillsammans med stråket *Halmstad-Veinge-Laholm* har stråket ytterligare en funktion i att agera som omledningsväg för motorvägen E6. Redundansen är en viktig beredskapsfråga och stråket möjliggör att gods- och persontransporter samt transporter med utryckningsfordon i nord-sydlig riktning kan fortgå vid större händelser då E6 behöver stängas av.

### Halmstad-Simlångsdalen-södra/östra Småland

I stråket Halmstad-Simlångsdalen-södra/östra Småland ingår väg 25, Halmstad hamn samt flygplatsen i Halmstad. Stråket är den mest direkta förbindelsen från Halmstad till Ljungby, vidare mot Växjö och i förlängningen även Kalmar och Stockholm. Med bil är väg 25 den snabbaste vägen mellan Halmstad och E4 samt Stockholm och det är ett av två alternativ för godstransporter från Halmstad till Stockholm. Trafikmängderna är störst närmast Halmstad på den halländska sidan men ökar efter E4. Stråket är viktigt för långväga person- och godstransporter, mellan Halland och södra samt östra Småland mot Kalmar respektive Stockholm.

På den halländska sidan präglas stråket framför allt av pendling från Simlångsdalen till Halmstad. Simlångsdalen har haft en medelstor tillväxt i invånarantal och orten är starkt knuten till Halmstads arbetsmarknad. I ett 2050-perspektiv fyller stråket en viktig roll för Halmstad kommuns inlandsorter där Simlångsdalen som lokalt centrum blir en samlingsnod för service och kollektivtrafik. Det blir viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västriktningar.

## Halmstad-Hyltebruk-norra Småland

I stråket ingår Halmstad Nässjö Järnvägar (HNJ-banan), väg 26, hamnarna i Halmstad och Varberg samt flygplatsen Halmstad City Airport. Stråket förbinder södra Halland med Gislaved, Värnamo, Jönköping, E4 och i förlängning norra Småland och vidare mot Stockholm. Den långväga kopplingen är framför allt viktig för godstransporter.

Stråket förbinder Halmstad med Hyltebruk och utgör Hyltebruks koppling till Västkustbanan. Väg 26 är en viktig förbindelse inte minst för boende i Hylte kommun. Trafikmängden är som störst mellan Hyltebruk och Halmstad och utgörs även av många pendlare. Mellan Hylte och Gislaved är det ett betydande arbetskraftsutbyte men norr om Gislaved är trafikmängderna betydligt mindre. I stråket på den halländska sidan ligger orterna Halmstad, Hyltebruk, Kinnared, Oskarström, Torup och Åled. Kinnared, Landeryd, Oskarström, Sennan och Torup ligger längs med HNJ-banan och har station/hållplats. Orterna Torup och Åled benämns som lokala centrum, medan Oskarström räknas som ett större lokalt centrum. Hyltebruk är en delregional kärna. Alla de tre orterna i stråket är även utpekade som kollektivtrafiknoder.

I ett 2050-perspektiv pekas flera orter ut i kommunala översiktsplaner och här finns mycket planlagd mark för både bostads- såväl som verksamhetsutveckling till 2050. Samtliga orter som pekas ut som lokala centrum i stråket har växt historiskt sett till både befolkning och arbetstillfällen. Tillväxten väntas fortsätta, särskilt i delarna av stråket som ligger nära den regionala tillväxtmotorn Halmstad. Det kommer innebära ökad arbets- och gymnasiependling mellan orterna. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråken med öst-västliga riktningar.

## Halmstad-Falkenberg östra

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

Orterna har haft en relativt stark tillväxt både gällande befolkning och antalet arbetstillfällen. Flera orter pekas ut i kommunala översiktsplaner och det finns mycket planlagd mark för bostads- såväl som verksamhetsutveckling. Särskilt mycket verksamhetsmark finns planerad i Getinge med närhet till påfart till E6. Pendlingen i stråket förmodas därmed öka. I ett 2050-perspektiv är det viktigt att verka för god farbarhet och restidssänkande åtgärder i stråket.

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

## Halmstad-Falkenberg västra

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

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

## Falkenberg-Ullared-Västra Götaland

I stråket mellan Falkenberg och Ullared ingår väg 154 och Falkenbergs hamn och i förlängningen Varbergs hamn. I stråket ligger Falkenberg som är utpekad som en regional kärna, samt Ullared som är ett större lokalt centrum. I Ullared ligger varuhuset Gekås som är Hallands största besöksmål. Stråket är viktigt för både person- och godstransporter och vägen är klassad som funktionellt prioriterat vägnät. Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Falkenberg och Ullared. Stråket mellan Falkenberg och Ullared har en stark pendling. På sträckan går både person- och godstransporter som kommer söderifrån med Ullared som målpunkt.

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

## Falkenberg-Tvååker-Varberg

Stråket går längs med kusten och präglas av arbetspendling, framför allt mellan de två kommunhuvudorterna, men även från Tvååker med tyngdpunkt mot Varberg. Stråket löper mellan kommunhuvudorterna Falkenberg och Varberg. Tvååker som är ett större lokalt centrum ligger i stråket. Långås, ett lokalt centrum, ligger strax utanför stråket. Likt övriga orter längs Hallands kust har orterna historiskt haft hög tillväxt. Tvååker pekas ut som serviceort i Varbergs kommuns översiktsplan och planeras växa ytterligare med bostadsområden och verksamhetsmark.

Stråket är klassat som ett kollektivtrafikstråk med Tvååker som en kollektivtrafiknod. Pendlingen förmodas öka till år 2050 på grund av tillväxten i stråkets orter.

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

## Varberg-Ullared-Småland

I stråket mellan Varberg och Värnamo ingår väg 153 och Varbergs hamn. Stråket är den mest direkta förbindelsen mellan Varberg och stora delar av västra Småland där Värnamo är en viktig målpunkt. Det är en viktig förbindelse för pendlare och de många godstransporterna från västra Småland som ska till industrierna och hamnen i Varberg. På sträckan Varberg–Ullared samsas godstransporter med många persontransporter. Det handlar både om besökare som ska till och från Ullared för att handla, och pendlare. Handelsområdet kring Gekås är Hallands största besöksmål. Den busstrafik som finns i stråket idag används främst av arbetspendlare. Kollektivtrafiken är utformad för att passa varuhuspersonalens behov.

## Varberg-Borås

I stråket mellan Varberg och Borås ingår Viskadalsbanan, väg 41 och tvärförbindelsen väg 850 samt Varbergs hamn. Stråket förbinder de två stora orterna och har stor arbetspendling, dock främst i ändarna av stråket nära de två huvudorterna. Pendlingen mellan Varberg och Borås är idag inte särskilt stor. Eftersom de båda orterna växer i hög takt finns potential att stärka

deras koppling genom kollektivtrafiken. I stråket ligger även två lokala centrum: Derome och Veddige som växt sett till både antalet invånare och arbetstillfällen. De båda pekas ut som kollektivtrafiknoder.

Trafikmängderna är stora i stråkets samtliga delar men tyngdpunkten finns i stråkets båda ändar. De största tätorterna i stråket är Kinna, Viskafors och Veddige. Stråket har mycket persontrafik på såväl korta som långa sträckor. Flertalet industrier i, eller nära stråket leder också till många godstransporter mellan de inre delarna av Västra Götaland och Hallandskusten.

## Varberg-Kungsbacka-(Göteborg)

Stråket utgörs av Varbergsvägen och förbinder Varberg med Kungsbacka. I stråket ligger Varberg som är en regional tillväxtmotor, Kungsbacka som är en regional kärna, Åsa och Frillesås som är större lokala centrum och slutligen Väröbacka som är ett lokalt centrum. Bua ligger strax utanför men är uppkopplad mot stråket.

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

Till år 2050 planerar båda kommunerna för hög tillväxt i stråket, framför allt i form av nya bostäder. Åsa har en järnvägsstation och är en särskilt prioriterad utvecklingsort i Kungsbackas översiktsplan. I Väröbacka planeras en ny station och stor utbyggnad av bostadsområden. Den nya stationen kommer troligen påverka stråkets flöden och fler väntas pendla norrut än idag. Väröbacka, Frillesås och Åsa är alla kollektivtrafiknoder.

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

## Fjärås- Kungsbacka-(Göteborg)

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

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

### **Onsala-Kungsbacka-(Göteborg)**

Stråket utgörs av Onsalavägen (väg 940) och går från Onsala in till Kungsbacka och i förlängningen ingår även Göteborg eftersom pendlingsströmmarna norrut är starka. Onsala är den tätort i Halland med flest antal invånare fränsett kommunhuvudorterna och den räknas som ett större lokalt centrum och är en kollektivtrafiknod. Det planeras inte för någon omfattande bostadsbebyggelse i Onsala under de närmsta åren, men redan idag finns ett stort flöde av pendlare i stråket. För att kollektivtrafiken ska utgöra ett bra alternativ till bilen krävs framkomlighetsåtgärder, vilket kan ske genom bland annat en utveckling av väg 940.

### **Vallda-Kungsbacka-(Göteborg)**

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

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

### **Kungsbacka-Särö-Göteborg**

Stråket utgörs av väg 158 som går mellan Kungsbacka-Särö-Göteborg och tillhör ett av de mest bebodda stråken i Halland. I stråket ligger Kungsbacka som är en regional kärna och Särö som är ett större lokalt centrum. Båda två är utpekade som kollektivtrafiknoder. Även Kullavik är en del av stråket tillsammans med övriga orter på andra sidan länsgränsen där stråket passerar in mot Göteborg. Tätorterna i stråket har växt kraftigt och har redan idag en stor pendling in mot Göteborg. Befolkningen i tätorterna har en stor andel unga av sin totala befolkning vilket bidrar till en hög andel gymnasiependling. Rörligheten och utbytet mellan orterna, kommunerna och regionerna är omfattande.

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

### **Falkenberg-Hyltebruk-Småland**

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

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

## Regional tillväxtmotor

### Halmstad

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

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

Halmstad har flera regionalt och nationellt viktiga funktioner såsom järnvägsstation, sjukhus, flygplats, hamn, högskola och luftvärnsregemente med militärhögskola. Halmstad är utpekad som urban nod i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T).

Läs mer om strategier och inriktningar under *Mål och strategier*:

- En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
- En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
- En robust och resilient region

### Varberg

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

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

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

Läs mer om strategier och inriktningar under *Mål och strategier*:

- En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
- En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
- En robust och resilient region

## Regional kärna

### Falkenberg

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

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

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

Läs mer om strategier och inriktningar under *Mål och strategier*:

- En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
- En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
- En robust och resiliert region

### Kungsbacka

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

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

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

Läs mer om strategier och inriktningar under *Mål och strategier*:

- En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
- En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
- En robust och resiliert region



## Delregional kärna

### Hyltebruk

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

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

Läs mer om strategier och inriktningar under *Mål och strategier*:

- En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
- En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
- En robust och resilient region

### Laholm

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

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

Läs mer om strategier och inriktningar under *Mål och strategier*:

- En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region
- En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer
- En robust och resilient region

## Större lokalt centrum

### Anneberg

Anneberg ligger i Kungsbacka kommun i Väst kuststråket. Orten räknas som ett större lokalt centrum och kollektivtrafiknod. Anneberg är en av kommunens tre särskilt prioriterade utvecklingsorter i översiktsplanen, där nybyggnation främst kommer ske i kommunen.

### Frillesås

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

### Mellbystrand/Skummeslövsstrand

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

### Oskarström

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

### Onsala

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

### Särö

Särö ligger i stråket Kungsbacka-Särö-Göteborg. Särö är en av de mest befolkade orterna i Halland fränsett kommunhuvudorterna. Orten räknas som ett större lokalt centrum och är en

kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut orten som en utvecklingsort.

### Tvååker

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

### Ullared

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

### Vallda

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

### Åsa

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

## Lokalt centrum

### Bua

Bua ligger i Varbergs kommun i nära anslutning till stråket Kungsbacka-Varberg. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Bua som serviceort.

## Derome

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

## Fjärås kyrkby

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

## Getinge

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

## Glommen

Glommen ligger i Falkenbergs kommun. Orten räknas som lokalt centrum. I kommunens översiktsplan pekas Glommen ut som serviceort.

## Harplinge

Harplinge ligger i Halmstads kommun i stråket Halmstad-Falkenberg väst. Orten räknas som ett lokalt centrum och är sammanlänkat med Haverdal som är kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Harplinge som servicesamhälle där verksamhetsområde samt flera bostadsområden planeras till 2050.

## Haverdal

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

## Kinnared

Kinnared ligger i Hylte kommun. Orten räknas som lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I

översiktsplan pekar kommunen ut Kinnared som en nod med bytesplats.

## Knäred

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

## Kungsäter

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

## Kvibille

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

## Långås

Långås ligger i Falkenbergs kommun. Orten räknas som lokalt centrum. I kommunens översiktsplan pekas Långås ut som nod.

## Rolfstorp

Rolfstorp ligger i Varbergs kommun i stråket Varberg-Ullared. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplan och fördjupad översiktsplan pekar kommunen ut Rolfstorp som serviceort med nya verksamhets- och bostadsområden planerade till 2040.

## Simlångsdalen

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

## Skällinge

Skällinge ligger i Varbergs kommun. Orten räknas som lokalt centrum och är sammanlänkad med Rolfstorp som är kollektivtrafiknod. I

översiktsplan och fördjupad översiktsplan pekar kommunen ut Skällinge som en serviceort och planerar för nya verksamhets- och bostadsområden.

### Slöinge

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

### Torup

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

### Trönninge

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

### Unnaryd

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

### Veddige

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

### Veinge

Veinge ligger i Laholms kommun i stråket Halmstad-Laholm. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Veinge som serviceort. En järnvägsstation planeras tillsammans med en stark bostads- och verksamhetsutveckling till år 2050.

### Våxtorp

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

### Vessigebro

Vessigebro ligger i Falkenbergs kommun i stråket Halmstad-Hyltebruk. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplan pekar kommunen ut Vessigebro som serviceort.

### Väröbacka

Väröbacka ligger i Varbergs kommun i stråket Varberg-Väröbacka med förlängning mot Åsa. Orten räknas som ett lokalt centrum och kollektivtrafiknod. I översiktsplanen pekar kommunen ut Väröbacka som serviceort. En järnvägsstation planeras tillsammans med en stark bostads- och verksamhetsutveckling.

### Åled

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

### Ätran

Ätran ligger i Falkenbergs kommun. Orten räknas som ett lokalt centrum. I översiktsplan pekar kommunen ut Ätran som serviceort.

## Leder

### Hallandsleden

Hallandsleden går genom det halländska inlandet och möter Skåneleden i söder samt Bohusleden i norr. I mellersta Halland delas leden i en västlig och en östlig sträckning. Leden är dragen förbi flera halländska landsbygdsorter. Det är viktigt att tillgängligheten till leden är god. Genom att nyttja turismen i platsutvecklingen längs lederna kan besöksanledningarna till Halland stärkas.

### Kattegattleden

Leden som är 390 km lång sträcker sig längs kusten mellan Göteborg och Helsingborg med en stor del av sträckan genom Hallands kustkommuner. Merparten av leden är bilfri och asfalterad.

### Ätradalsleden

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

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

### Hylteleden

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

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

## Hamnar och farleder

### Hamnar

Halland har tre hamnar varav två ingår i TEN-T nätverket. Tillgängligheten till och från hamnarna, framför allt med järnväg är viktig.

För respektive objekt:

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

- Varbergs hamn ingår i "Comprehensive Network". Hamnen är viktig för det halländska näringslivet och ur ett beredskapsperspektiv. Hamnen i Varberg är Sveriges ledande skogshamn. Närheten till Europavägar och järnvägsinfrastruktur gör hamnen till ett transport- och logistiknav på den svenska västkusten. Hamnen expanderar och satsningar införs för nya järnvägslösningar, investeringar i digitalisering och möjliggörande för mellanlagring.

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

### Farleder

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

## Järnvägsstationer

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

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

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

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

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

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

Derome: Järnvägsstationen i Derome trafikeras av persontåg.

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

Kinnared: Järnvägsstationen i Kinnared trafikeras av persontåg.

Knäred: Planerad järnvägsstation.

Landeryd: Järnvägsstationen i Landeryd trafikeras av persontåg.

Oskarström: Järnvägsstationen i Oskarström trafikeras av persontåg.

Sannarp: Järnvägsstationen i Sannarp trafikeras av persontåg.

Tofta: Järnvägsstationen i Tofta trafikeras av persontåg.

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

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

Veinge: Planerad järnvägsstation.

Väröbacka: Planerad järnvägsstation: *Värö station*.

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

## Halmstad flygplats

Halmstad flygplats utgör en viktig infrastruktur för samhället. Linjetrafiken till och från Stockholm är viktig för näringslivet och skapar tillgänglighet till huvudstaden för Halmstad med omnejd. Flygplatsen används därtill även för andra samhällsnyttiga flyg för samhällsskydd och beredskap, sjukvård och av Försvarsmakten. Flyget fyller en särskild funktion för tidskritiska transporter och för att få en lägesbild från ovan över olika situationer. I många fall gör Halmstad flygplats att insatser i närområdet kan genomföras mer effektivt. För stora delar av Försvarsmaktens verksamhet i Halmstad bedöms flygplatsen ha en avgörande betydelse.

## Naturreservat

I Halland finns nästan 200 naturreservat med olika värden som kräver särskild hänsyn. Länsstyrelsen och samtliga halländska kommuner har tillsammans tagit fram en digital friluftsguide för hela Halland som fylls på kontinuerligt med information om de olika naturreservaten: Naturkartan. [Utforska — Naturkartan](#)

## Värdetrakter

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

## Typologier

*Orterna ingår i olika planeringssammanhang*

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

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

De västra delarna av Halland präglas av tät bebyggelse i och runt de större kärnorna som innehåller urbana zoner och ytterstadsområden. Dessa präglas av hög täthet och stort utbud av olika verksamheter och nyttigheter. Mellan och runt de större kärnorna återfinns så kallade peri-urbana områden som är zoner som befinner sig i övergången mellan stad och landsbygd. De kännetecknas av en blandning av urbana och rurala miljöer, där tät bebyggelse och jordbruksmark ofta existerar sida vid sida. Dessa områden genomgår vanligtvis snabba förändringar

på grund av urbanisering och expansion av städer. Tillsammans kan dessa tre zoner – innerstadsområden, ytterstadsområden och peri-urbana områden – beskrivas som delar som ligger inom städernas direkta omland.

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

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

## Genomförande och uppföljning av planen

Genomförandet av planen kräver ett samlat angreppssätt där olika intressenter med olika roller och ansvar ska samverka. Utöver regionen och kommunerna finns ett flertal intressenter med direkt och indirekt påverkan på planens genomförande: statliga myndigheter, idéburen sektor, näringsliv, högskola, grannregioner och i förlängningen invånare. För att genomföra planen med tillhörande strategier och inriktningar finns perspektiv som kan vara viktiga att beakta. Det gäller, grupper i samhället vars perspektiv särskilt behöver beaktas, regionala riktlinjer samt riksintressen. Även ett flertal strategier på nationell, regional och kommunal nivå har direkt eller indirekt bäring på planen och dess genomförande. Nedan är ett urval.

### Planeringssystemet och strategiflora

Europeisk och global nivå	Nationell nivå	Regional nivå	Kommunal nivå
<i>Europeiska och globala förordningar och direktiv</i>	<i>Plan-och bygglagen</i>	<i>Regionalt utvecklingsuppdrag</i>	<i>Planmonopol</i>
Agenda 2030	Nationella mål	Regional utvecklingsstrategi	Översiktsplan
Barnkonventionen	Riksintressen	Strategi för hållbar tillväxt	Områdesbestämmelser
Den gröna given	Nationell transportplan	Regionplan (vägledande)	Detaljplan
Fit for 55	Nationella havsplaner	Kulturstrategi	Bygglov
Sammanhållningspolitik	<i>Statlig regional myndighet</i>	Hälso-sjukvårdsstrategi	Bostadsförsörjningsprogram
europiska transportnätet	Regional Energiplan	Trafikförsörjningsprogram	Kulturmiljöprogram
TEN-T	Regional handlingsplan för grönstruktur	Regional infrastrukturplan	Transportstrategi
m.m	Beredskapsuppdrag	Kollektivtrafikplan	Energistrategi
	m.m	Bredbandsuppdrag	Klimatanpassningsplan
		Serviceprogram	Grönstrukturstrategi
		m.m	m.m



## **Jämlika livsmiljöer**

### **Planen har extra fokus på fyra grupper:**

Barn och unga, äldre, personer med funktionsnedsättning, socioekonomiskt sårbara grupper. Det innebär att grupperna ska gynnas av inriktningarna som presenteras i planen samt att särskild fokus bör tas i den efterföljande planeringen. Det är viktigt att skapa förutsättningar för medborgardeltagande som involverar de människor som berörs. Väl genomförd kan en sådan process ha positiva effekter på sociala värden som tillit, delaktighet, jämlikhet och inkludering. Grupperna är inte homogena, i analyser behöver hänsyn tas till variation inom grupperna som till exempel kön, etnisk härkomst, sexuell läggning och geografisk närmiljö.

**Barn och unga:** Barn är särskilt känsliga för sin omgivning, och deras uppväxtmiljö har stor betydelse för deras framtida hälsa. Barn från familjer med kortare utbildning och lägre inkomst utsätts oftare för riskfaktorer i både boendemiljö och närmiljö. Eftersom barn inte alltid har möjlighet att påverka var de vistas, är det viktigt att planering tar hänsyn till deras behov. I efterföljande planering är det viktigt att kopplingarna mellan olika stadsdelar och mellan olika tätorter ska vara så sömlösa som möjligt, detta så att stadens utformning och tillgängligheten i regionen i möjligaste mån bidrar till att minimera de mentala och sociala barriärer som kan uppstå. Det är viktigt att skapa platser för samspel, möten, lek, lärande, kultur och idrott för barn och unga. Det handlar om att skapa trygga, stimulerande miljöer där barn kan leka, vara aktiva och känna sig inkluderade. .

**Äldre:** En växande andel av befolkningen består av äldre, som ofta är mer sårbara för miljöfaktorer och har högre risk för ensamhet. Hemmet, närområdet och förenings- och kulturlivet har stor betydelse för den sociala gemenskapen och för den upplevda hälsan. Med åldern blir det viktigare att boendemiljöer och mötesplatser är utformade för att ge trygghet, lättillgänglighet och social gemenskap. Äldre deltar i mindre utsträckning i sociala aktiviteter, vilket ökar risken för social isolering. Att skapa hälsofrämjande och socialt inkluderande samhällen, med god tillgång till transporter, vård och omsorg, bidrar till välbefinnande och livskvalitet för äldre.

**Sårbara grupper:** Personer med socioekonomiska svårigheter har ofta sämre möjligheter att påverka sin livssituation, vilket kan påverka både boendestandard och tillgång till grönområden. Genom att utforma trygga, trivsamma miljöer och erbjuda bättre tillgång till rekreation i utsatta områden kan ojämlikhet i hälsa minskas och miljöer kan skapas där människor trivs och känner trygghet. Det minskar sociala skillnader och bygger ett starkare, mer inkluderande samhälle.

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

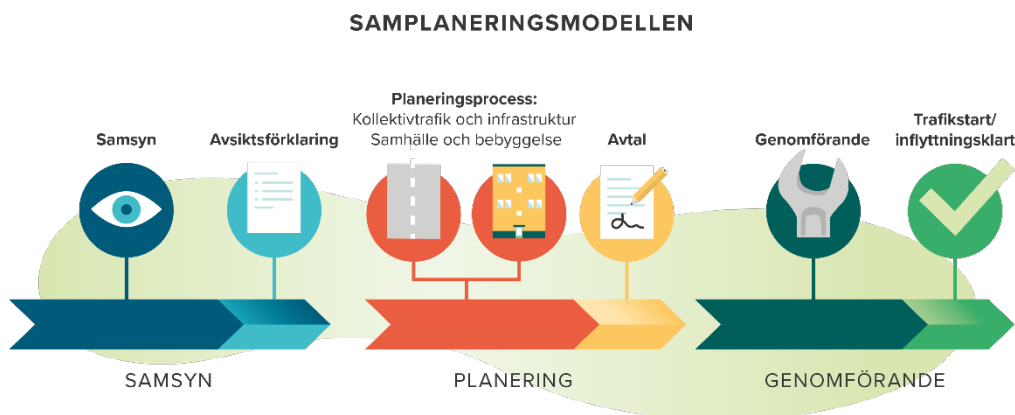
## Regionala riktlinjer

Det finns regionala riktlinjer som uttrycks i andra regionala styrdokument och som har en bäring på genomförandet av den regionala fysiska planen.

## Samplaneringsmodell Halland

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

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



## **Stationer på Väst kustbanan**

Nya tågstationer utmed Väst kustbanan ska vara knutna till samhällsutveckling och bostadsbyggande. Det måste kunna påvisas regionala samhällsnyttor för att fler stationer ska bli aktuella och generellt gäller att en ny station ska bidra till ett nettotillskott av resor. Nya stationsetableringar ska byggas på ett sådant sätt att robustheten och pålitligheten i dagens tågtrafik inte påverkas. Det är även viktigt att framtida utvecklingsmöjligheter inte försämras av en nyetablerad station och att restiden värnas. De stationer som byggs idag måste kunna möjliggöra för en utveckling av tågtrafiken på banan i framtiden.

## **Stationskriterier**

För att bedöma behovet av en ny station har ett antal kriterier arbetats fram. Kriterierna kommer att användas vid en analys om en ny station ska öppnas eller inte, oberoende vilken järnväg det gäller. Kriterierna kan också tillämpas vid en analys av att ta bort en befintlig station. Samtliga kriterier behöver uppfylls om Region Halland tillsammans med berörd kommun ska arbeta vidare med etableringen av en eventuellt ny station. De fem kriterierna beskrivs nedan.

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

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

Kriterie 3: Tågtrafikens kostnadseffektivitet ska beaktas och kostnadstäckningsgraden ska vara minst 30%.

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

Kriterie 5: Region Halland och berörd kommun ska tillsammans ta fram en avsiktsförklaring där kommunen förbinder sig att utveckla orten genom ökad attraktivitet och en aktiv kommunal planering för att säkerställa och bygga upp ytterligare resandeunderlag.

## **Parallella trafiksystem**

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

## **Riksintressen och allmänna intressen att beakta i den efterföljande planeringen**

### **Allmänt om riksintressen**

Enligt plan- och bygglagen (PBL) ska det i en regional fysisk plan framgå hur riksintressen och allmänna intressen tillgodoses och bedöms samt vilken påverkan eller eventuell skada på riksintressena som planens förslag kan medföra. I denna plan är tolkningen att riksintressen hanteras i efterföljande planering av översiktsplan, detaljplan, vägplan eller järnvägsplan. Detta eftersom planen inte föreslår att ny mark tas i anspråk. Riksintressen redogörs i planen på en övergripande nivå där målkonflikter som kan uppstå i efterföljande planering beskrivs. Fokus är på de riksintressen som är av regional karaktär, det vill säga riksintressen där ett stort geografiskt område breder ut sig över flera kommuner eller har ett värde som kan anses vara regionalt viktigt. Riksintressena som beskrivs återfinns i miljöbalken (MB) kapitel 4- och 3.

### **Riksintressen enligt 4 kap. MB**

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

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

### **Riksintressen enligt 3 kap. MB**

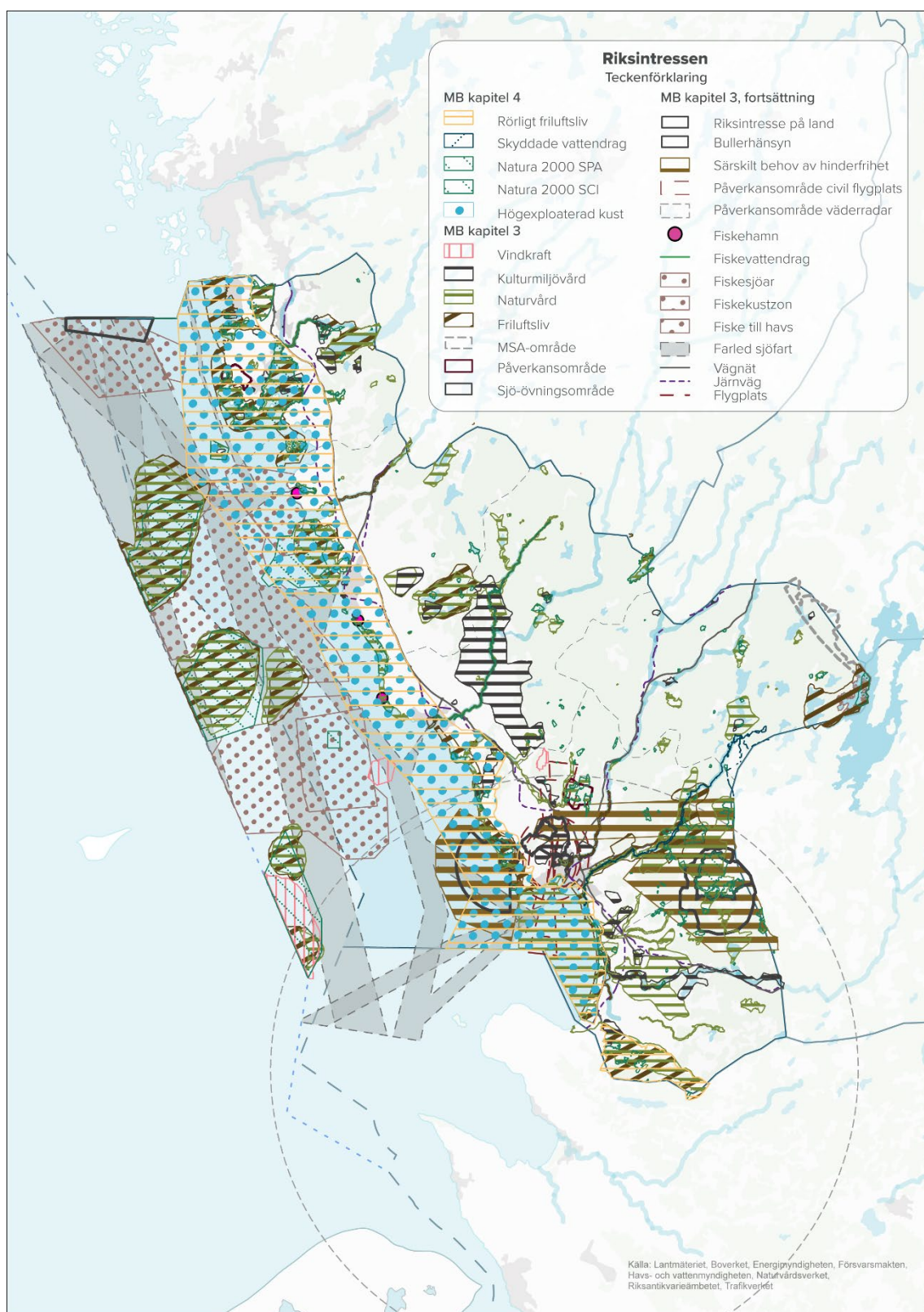
Områden som är riksintressen enligt 3 kapitlet MB är anspråk som de 12 ansvariga riksintressemyndigheterna har bedömt som av nationellt intresse. Nedan listas de som bedöms i planen som intressanta att belysa ur ett mellankommunalt och regionalt perspektiv.

- Riksintresse för kommunikationer, Trafikverket & Post-och telestyrelsen
- Riksintresse för totalförsvaret, Försvarmakten & Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Riksintresse för energiproduktion, Energimyndigheten
- Riksintresse för kulturmiljövården, Riksantikvarieämbetet
- Riksintresse för yrkesfisket, Havs-och vattenmyndigheten
- Riksintresse för naturvård och friluftsliv, Naturvårdsverket och Havs-och vattenmyndigheten

### **Övrigt**

Utöver riksintressen enligt kapitel -4 och 3 är nedan områden intressanta att belysa:

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



Figur 6. Redovisning av riksintresse i Halland utifrån kap.3 och 4 MB. Hantering av riksintressen görs i efterföljande planering.



## **Riksintressen: Målområde 1. En tillgänglig inkluderande och sammanhållen region**

### **Riksintresse för kommunikationer**

Genom regionen går järnvägar och E6an och till havs finns farleder som samtliga utgör riksintresse för kommunikationer. Vidare finns Halmstad flygplats, där inte enbart flygplatsområdet utan också omgivande influensområden för buller och höjdbegränsningar ingår.

### **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. Företräde ska ges till försvarsintresset om ett område eller del av ett område behövs för en anläggning för totalförsvaret, enligt miljöbalken 3 kap 10 §. Det innebär att ett riksintresse för totalförsvaret ska väga tyngre i bedömningen av mark- och vattenanspråk. Men fortfarande gäller att det ska göras en avvägning.

Olika riksintressen ställer olika krav på restriktioner i det aktuella området. Om en plan berör ett riksintresse för totalförsvaret ska Försvarsmakten delta tidigt i planeringen.

### **Riksintresse för energiproduktion**

Inom regionen finns två riksintressen för energiproduktion vindbruk: ett i havet utanför Falkenberg och ett norr om Halmstad. Ett riksintresse för värmekraft finns i Ringhals-Väröhalvön i Varberg.

I efterföljande planering kan det vara aktuellt att regionen tillsammans med kommunerna tar fram gemensamma planeringsunderlag för energiproduktion.

### **Vindkraftsetablering till havs**

Vid etablering av vindkraft till havs är det av vikt att fördjupade utredningar kring påverkan på andra intressen görs för att klargöra vilken placering och omfattning av havsbaserad vindkraft som är möjlig och lämplig inom de områden som föreslås.

En etablering av vindkraftspark till havs kan påverka Hallands marina kulturmiljöer. Det är av stor vikt att berörda kommuner får delta tidigt i planeringsprocessen.

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

### **Riksintresse Högexploaterad kust**

Riksintresset omfattar hela Hallands kust- och skärgårdsområden och har stora bevarandevärden. Boende i kustnära läge attraherar många, vilket kan leda till konflikter och motstridande intressen. En successiv bebyggelseutveckling längs med kusten kommer att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Även små områden som tas i anspråk kan tillsammans medföra stor påverkan genom att ett riksintresseområde splittras och fragmenteras. Hur stor påverkan blir är beroende av hur kommunerna och grannregionerna hanterar frågan. Det är viktigt att tillgängligheten till kusten och andra upplevelsevärden inom området fortsatt upprätthålls.

I den efterföljande planeringen kan det bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag kopplat till kustutveckling.

### **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. I Halland kommer en successiv bebyggelseutveckling längst med kusten att ge kumulativa effekter på landskapsbilden. Landskapet och siluetten kommer att förändras på sina håll.

Störst risk för påtaglig påverkan på riksintresset finns i kustorterna i samband med att de förtätas och byggs ut. Risk finns att småskaligheten som karaktäriserar kustorterna påverkas av högre bebyggelse. Denna avvägning görs i kommunernas efterföljande planering.

### **Allmänna intressen Areella näringar Jord- och skogsbruk**

Jord- och skogsbruk är enligt 3 kap. 4 § miljöbalken av nationell betydelse. Jordbruksmark får 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.

Under planperioden kan det bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag om hur avvägningar kan göras i planprocessen vad gäller jordbruksmark i förhållande till energianläggningar ur ett regionalt perspektiv.

## **Riksintressen: Målområde 3. En robust och resilient region**

### **Rörligt friluftsliv**

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

Detta riksintresse har ett viktigt regionalt värde då ett rörligt friluftsliv är en förutsättning för den halländska attraktiviteten. I den efterföljande planeringen kan det bli aktuellt att ta fram regiongemensamma kunskapsunderlag kopplat till kustutveckling.

### **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. I Halland finns de största Natura 2000-områdena längs kusten och till havs men även inåt land längs med vattendragen. Totalt omfattas 130 områden av varierande storlek.

Tillstånd för intrång som ”på ett betydande sätt påverkar miljön” i ett Natura 2000-område krävs. I planen lyfts Natura 2000-områden och övriga ekologiskt känsliga områden som viktiga att ta hänsyn till.

### **Skyddade vattendrag**

Fylleån med tillhörande käll- och biflöden är ett skyddat vattendrag. Den sydsmländska höjdplatån är startplats för Fylleån som sedan följer en sprickdal ned till Simlångsdalen i Hallands län. Fylleån är relativt lite påverkad av vattenkraftsutbyggnaden och sjöregleringarna är små.

Vattenkraft samt vattenreglering eller vattenledning för kraftändamål får inte utföras i Fylleån med tillhörande käll-och biflöden.

### **Riksintresse för yrkesfisket**

Flera havsområden i regionen är utpekade som riksintresse för yrkesfisket. Enligt bestämmelser i 3 kap MB ska ett sådant område skyddas mot sådant som påtagligt kan försvåra för yrkesfisket. Dock kan intressekonflikter uppstå mellan yrkesfiske, totalförsvaret, sjöfart och marina naturvärden. Det är viktigt att samexistens främjas.

Tre hamnar är utpekade som av riksintresse, Bua och Träslövsläge i Varbergs kommun samt Glommen i Falkenberg. Alla tre hamnarna ligger kustområde och påverkas av utvecklingen inom respektive ort. En sådan eventuell utveckling hanteras i kommunernas efterföljande planering.

### **Riksintresse för naturvård och friluftsliv**

Riksintresseområden för naturvård på land kan påverkas negativt av en ny



infrastruktur i form av vägar eller luftledningar, vindkraftverk, ny bebyggelse, vattenavledning, upphört jordbruks- eller betesdrift, skogsbruk eller dikning. 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 efterföljande planering är det viktigt att bevara värden kopplat till riksintresseområden för friluftsliv och stärka dessa genom exempelvis förbättrade stigsystem, skötsel av leder, skyltning eller utvecklandet av nya leder.

### **Planering av den maritima miljön**

Ur biologisk synpunkt är strandområdet ett mycket betydelsefullt och känsligt område. Det gäller också andra grundområden i havet och i skärgårdarna. Havet har stor betydelse för näringslivsutveckling, sjöfart, yrkesfiske, energi men också för friluftsliv, turism och fritidsboende. Havet och den maritima miljön är således särskilt skyddsvärd.

Planering av den maritima miljön är en viktig mellankommunal och mellanregional fråga som berör samtliga halländska kustkommunerna. Under planperioden kan det finnas behov av att arbeta med att ta fram gemensamma strategier för kustmiljön och samverka kring havsplanering.

## Uppföljning

Den regionala fysiska planen för Halland består av tre målområden med tillhörande strategier. Målområdena är att betrakta som övergripande mål för strategierna, det vill säga förflyttningar och tillstånd som ska uppnås under planperioden. För att konkretisera och kvantifiera den önskvärda förflyttningen behöver planen följas upp genom olika indikatorer. En indikator i detta sammanhang avser mätbara fenomen som kopplar till de politiska viljeinriktningar som återfinns i planen.

Ett mål beskriver ett önskat resultat eller tillstånd vid en viss framtida tidpunkt. Det handlar med andra ord om ett önskemål, exempelvis att något ska öka, minska, förbättras, vara lågt/högt eller bibehållas. Indikatorer är i sig själva inte ett mål utan endast ett mått som syftar till att beskriva och mäta ett visst tillstånd inom ett område. Det är först när vi sätter en önskvärd riktning på indikatorn som den blir ett mål. Exempelvis: antalet invånare är en viktig indikator för att följa utvecklingen i en geografi men det är först när vi definierar det önskvärda utfallet – exempelvis att antalet invånare ska öka – som den blir ett mål. Vidare kan precisionen i det önskvärda utfallet variera: det är stor skillnad på formuleringen ”ska öka” och ”ska öka med 5 procent i alla delar av kommunen/regionen”. Hur vi formulerar våra mål har därför stor betydelse för hur vi senare bedömer om utvecklingen går åt rätt håll eller inte givet våra föresatser.

## Förändringsteori, dokumenthierarki och den regionala fysiska planen

När vi formulerar mål är det viktigt att de mäter resultatet av det som avses att genomföras – det är utfallet av insatserna som vi är intresserade av att mäta och inte insatserna som sådana. Ett sätt att säkerställa denna logik är att använda sig av förändringsteori. Kortfattat innebär förändringsteori att det ska finnas en logisk kedja mellan aktiviteter, effekter på kort- och medellång sikt samt de långsiktiga effekter som önskas att uppnås. En sådan kedja möjliggör dels en tydlig måluppföljning, dels ett synliggörande av den förändringsteori som strategin vilar på inom de olika områdena. Under framtagandet av den regionala fysiska planen för Halland har förändringsteori använts för att säkerställa den logiska ordningen och planens uppföljningsbarhet.

Den regionala fysiska planen för Halland är ett viktigt styrdokument bland flera andra som syftar till att främja utvecklingen i Halland. Dokumentet ingår således i en dokumenthierarki där den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är av särskild betydelse. RUS:en är Region Hallands övergripande strategi och den regionala fysiska planen ska därför bidra till dess mål och prioriteringar.

## Målkedja för regionala fysiska planen och RUS

I tabellen nedanför redovisas effektmålen i den regionala fysiska planen och hur de bidrar till effektmålen som finns i den regionala utvecklingsstrategin. Målen kommer att följas upp kontinuerligt under planperioden och analyseras utifrån olika geografier och perspektiv.

Mål	Effektmål RFP	RUS
<b>En tillgänglig, inkluderande och sammanhållen region</b>	Restiden mellan större kärnor i Sydvästsverige och Halland ska minska	De klimatpåverkande utsläppen i Halland ska minska
	Antalet tillgängliga arbetstillfällen inom 60 minuter ska öka i Halland och dess olika delar	
	Kollektivtrafikens marknadsandel ska öka	
	Andelen hållbara resor (gång, cykel, kollektivtrafik) ska öka	
	Den genomsnittliga körsträckan med personbil ska minska	
	De klimatpåverkande utsläppen från transportsektorn ska minska	
	De klimatpåverkande utsläppen från personbilstrafiken ska minska	
	Andelen hushåll och företag med tillgång till höghastighetsbredband ska vara bland de högsta i Sverige	
	Den halländska produktionen av fossilfri energi ska öka	
	En större andel av företagens och hushållens energikonsumtion ska komma från fossilfri energi	

<b>En flerkärnig region med attraktiva och hållbara livsmiljöer</b>	Andelen hallänningar med god tillgång till grönytor och friluftsområden ska öka	Sysselsättningsgraden ska öka
	Andelen hallänningar med god tillgång till privat och offentlig service ska vara god i regionens olika delar	Antalet arbetstillfällen i Halland ska öka
	Andelen som rekommenderar Halland som boenderegion ska vara högst i Sverige	
	Antalet nybyggda bostäder ska vara tillräckligt för att möta behoven	
	Andelen hallänningar som bor i kollektivtrafiknära läge ska öka	Inrikes flyttnetto ska vara bland det högsta i Sverige
	Antalet arbetstillfällen tillgängliga inom 60 minuter med kollektivtrafik ska öka	
	Antalet arbetstagare företagen i Halland når inom 60 minuter ska öka	
<b>En robust och resilient region</b>	Målen inom detta område följs upp genom Länsstyrelsens miljömålsrapportering (RUS)	

# Bilagor

Till regional fysiskplan hör 3 bilagor:

- Viktiga infrastrukturbehov- nationell plan
- Beredskap och säkerhet
- Hållbarhetsbedömning inklusive miljökonsekvensbeskrivning

## **Bilaga 1. Viktiga infrastrukturbehov- nationell planering**

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

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

**Kapaciteten behöver öka i väg- och järnvägsstråken in mot Göteborg som är Sveriges näst största regionöverskridande pendlingsstråk.** Region Halland startar om några år upp ett nytt tågssystem på Västkustbanan för att möta en ökande efterfrågan på kollektivtrafikresor och på allvar bidra till de transportpolitiska målen. Tågssystemet realiserar bland annat nyttan av den nya tågtunneln Västlänken i Göteborg. Sträckan Kungsbacka – Göteborg har redan nu kapacitetsbrist och åtgärder behövs för att skapa tillräcklig utrymme för både gods- och persontrafik. På Kungsbacka C behöver kapaciteten förbättras med vändspår och ett partiellt fyrspår från Kungsbacka C till Hede station. På något längre sikt krävs fyrspår hela vägen mellan Kungsbacka och Göteborg.

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

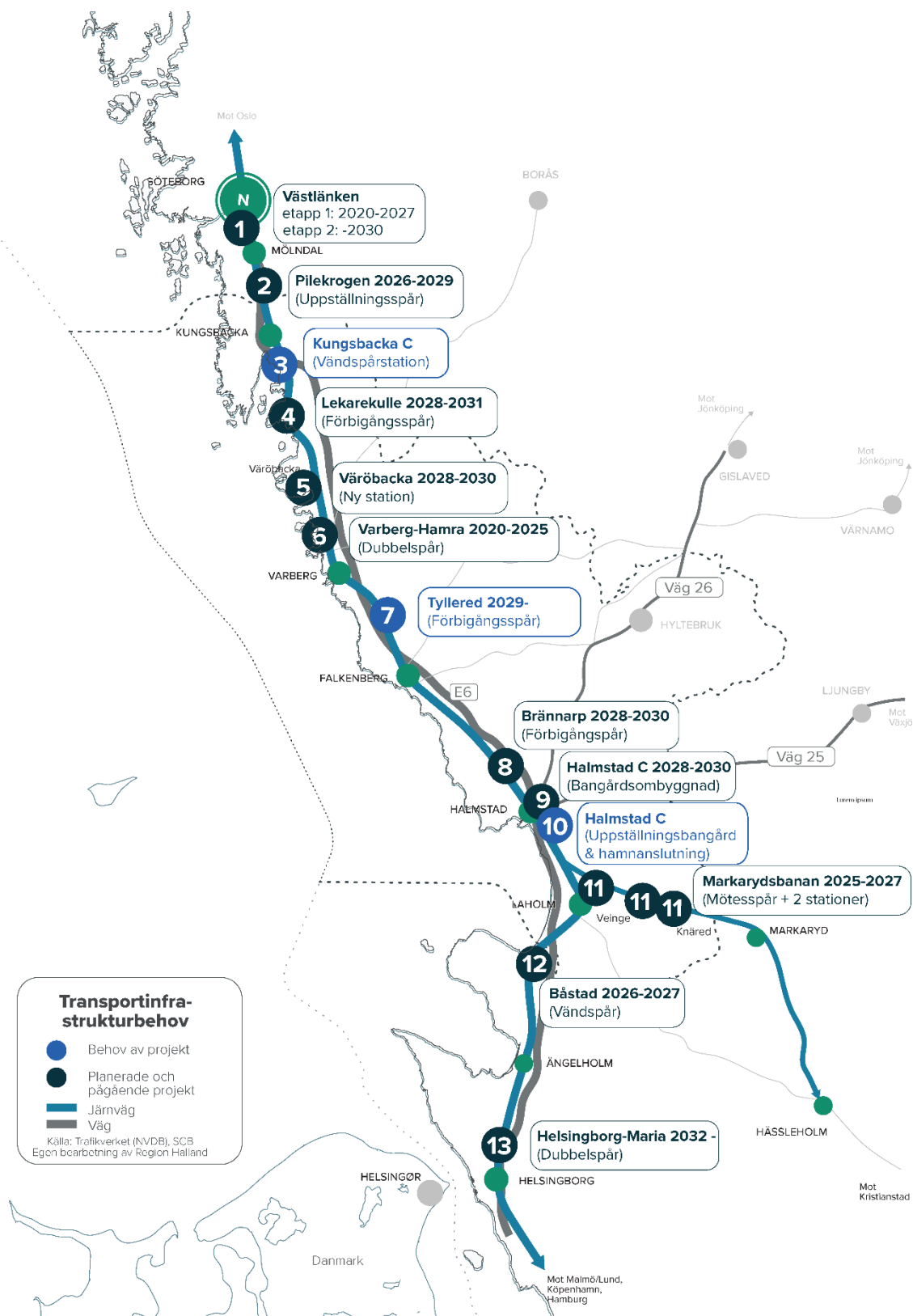
**Den regionala planramen behöver ökas för att kunna inrymma angelägna satsningar på trafiksäkerhet och cykelvägar samt ge utrymme för medfinans till kommuner inklusive satsningar på en attraktiv kollektivtrafik.** Region Halland samfinansierar även viktiga åtgärder i nationell plan där ett pågående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

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

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

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

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



Figur 7. Kartan visar viktigt infrastrukturbehov.



## **Bilaga 2. Beredskap och säkerhet**

I enlighet med Plan- och bygglagen (PBL) kapitel 7 finns krav att fysisk planering, även på regional nivå, ska beakta säkerhet och hälsa. Det innebär att en regional fysisk plan behöver beskriva hur hänsyn ska tas till både befintliga och potentiella risker för människors säkerhet, hälsa och välbefinnande. I denna bilaga till den regionala fysiska planen beskrivs risker som kan vara viktiga att hantera mellankommunalt och mellanregionalt.

### **Nuläge**

Det säkerhetspolitiska läget och klimathotet är två stora parallella utmaningar vi står inför, och kommer stå inför under lång tid framåt. Vi ser redan nu konsekvenser av klimatförändringarna i form av översvämningar och värmeböljor för att nämna något. Det pågår krig i vårt närområde, och det sker kontinuerligt olika typer av hybridkrigföring, såsom IT-attacker, sabotage, desinformation, otillbörlig informationspåverkan med mera. I den alltmer digitala världen skapas sårbarheter som är utmanande att förebygga och hantera.

### **Totalförsvaret**

Totalförsvaret består av militär verksamhet (militärt försvar) och civil verksamhet (civilt försvar) och är den verksamhet som behövs i händelse av krig. Det svenska totalförsvaret utgörs av det civila försvaret och det militära försvaret. Civilt försvar är det arbete som görs av statliga myndigheter, kommuner och regioner, privata företag och frivilligorganisationer. Arbetet syftar till att skydda civilbefolkningen och att exempelvis sjukvård och transporter fungerar vid krigsfara och krig. Vid krigsfara och krig ska det civila försvaret också kunna stödja Försvarsmakten. Krisberedskap handlar om förmågan att förebygga, motstå och hantera krissituationer. Förmågan byggs upp genom bland annat utbildning, övning samt genom den organisation och de strukturer som skapas före, under och efter en kris. Utgångspunkten är att hela samhället gemensamt och inom sina respektive områden tar ansvar för och utvecklar krisberedskapsarbetet.

För att säkerhetsställa beredskapsförmåga krävs samordning mellan ett flertal aktörer som alla har olika rådighet och ansvarsområden: regioner, kommuner, hamnar, flygplatser, Försvarsmakten, Länsstyrelsen, Trafikverket och näringslivet.

Några viktiga aspekter att beakta när beredskaps- och säkerhetsfrågor integreras i den fysiska planeringen är:

- Robusthet i vardag, kris och krig
- Klimatanpassning i tidigt skede
- Planering rörande riskobjekt i samhället

## Robusthet i vardag, kris och krig

### Planera för effektiva flöden och redundans vid hamnar, flygplatser, vägar, och knutpunkter

För att effektivt kunna föra varor, produkter, tjänster och personal till och från Halland krävs effektiva flöden utan onödiga flaskhalsar. På strategiskt viktiga platser, såsom exempelvis hamnar och flygplatser, samt när de regionalt viktiga trafikstråken utvecklas, är det viktigt att genomföra flödesanalyser, för att identifiera svaga punkter och vid behov vidta åtgärder för att utveckla kapaciteten. Transportnoder där olika trafikslag möts kan vara särskilt viktiga och det kan leda till stor skada om dessa slås ut, utan alternativa transportflöden.



Figur 1. Illustration av flöden, stopp i sårbara punkter och möjliga flaskhalsar.

- Hänsyn behöver tas rörande kommunikationer till exempelvis samhällsviktiga verksamheter, nationella eller regionala beredskapslager och trygghetspunkter.
- Det är viktigt med *robusta och redundanta* kommunikationer med en *hög kapacitet*. Som ett led i detta kan det behöva finnas fler än en väg/järnväg från tex hamnar och flygplatser.
- Det är viktigt med *tillräcklig kapacitet på omlastnings- och uppställningsytor* och att det finns möjlighet att skala upp dessa ytor vid behov, såsom vid ökade flöden.
- En god planering för hög kapacitet i hamnar och flygplatser med tillhörande kommunikationer skapar även möjligheter för näringsliv och det civila samhället med goda möjligheter att importera och exportera varor. I händelse av exempelvis krig kommer det vara viktigt att upprätthålla högsta möjliga inflöde och utflöde av varor och tjänster i våra viktiga transportnoder, för att civilbefolkningen fortsatt ska kunna försörjas.

### Tillräcklig kapacitet och redundans i viktiga försörjningar

I samband med framtagande av nya planer är det viktigt att *säkerställa kapaciteten robustheten och redundansen i viktiga försörjningar såsom vatten, avlopp, el, IT, värme och kyla*.

Detta behövs för att samhället i stort ska fungera och det är viktigt att det finns alternativa sätt att upprätthålla försörjningen om den ordinarie försörjningen slås ut, till exempel genom alternativa vattentäkter eller möjlighet att leda vatten mellan olika kommuner, eller att leda vatten från två olika håll till ett planlagt område. Utöver detta så krävs tillräcklig kapacitet för en växande befolkning och för att det ska finnas marginal i händelse av kris eller krig.

### **Försörjningsberedskap och självförsörjande**

Försörjningsberedskap och självförsörjande är viktiga frågor att samverka kring. För att kunna upprätthålla och förse verksamheter och civilbefolkningen med nödvändig försörjning krävs att beredskapsperspektivet tas med i planering på både kort och lång sikt.

### **Skydd av civilbefolkningen**

För att skydda civilbefolkningen vid krig är det troligt att det framöver kommer finnas behov av utbyggnad av utomhusvarningssystemet (Hesa Fredrik). Den befintliga täckningen behöver ses över och i samband med planering av nya områden är det viktigt att skapa täckning där personer ska vistas varaktigt.

För att skydda civilbefolkningen i händelse av angrepp är det också viktigt att det skapas skyddsrum eller andra skyddade utrymmen i närområdet där personer vistas. Dessa behöver placeras strategiskt och på ett sådant sätt att civilbefolkningen hinner ta sig till skyddsrummet för att söka skydd.

I händelse av en kärnteknisk olycka eller krig kan det finnas behov av att inkvartera eller genomföra storskalig utrymning. För att kunna genomföra detta krävs tillräcklig kapacitet i transportsystemet och goda flöden till exempelvis trygghetspunkter.



### **Klimatanpassning i tidigt skede**

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

### **Översvämningsrisk från åar och vattendrag och kust till följd av stigande havsvattennivå**

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

### **Skyfall**

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

### **Skred, ras och erosion**

I samband med klimatförändringar väntas ökade problem med skred, ras, ravinutveckling och slamströmmar. Skred och ras kan utlösas av exempelvis översvämningar, skyfall, perioder med torka, vid skogsavverkning eller på grund av människans påverkan på naturen när vi bygger, anlägger vägar, järnvägar, hamnar och dammar. Ofta utlöses skred och ras när en kombination av olika aktiviteter sker. Störst risk för skred och ras är det i jordslänter som innehåller jordlager med låg hållfasthet och i bergsslänter med svagheter i berggrunden. Två av landets tio utpekade nationella riskområden ligger i Halland. I befintliga områden är det av stor vikt att vara uppmärksam på varningssignaler i ett tidigt skede, och vidta förebyggande åtgärder för att undvika ras och skred. Problem med erosion i jordbruksmark och längs med den halländska kusten väntas öka i takt med klimatförändringar och stigande havsnivåer.

### **Värmeböljor och torka**

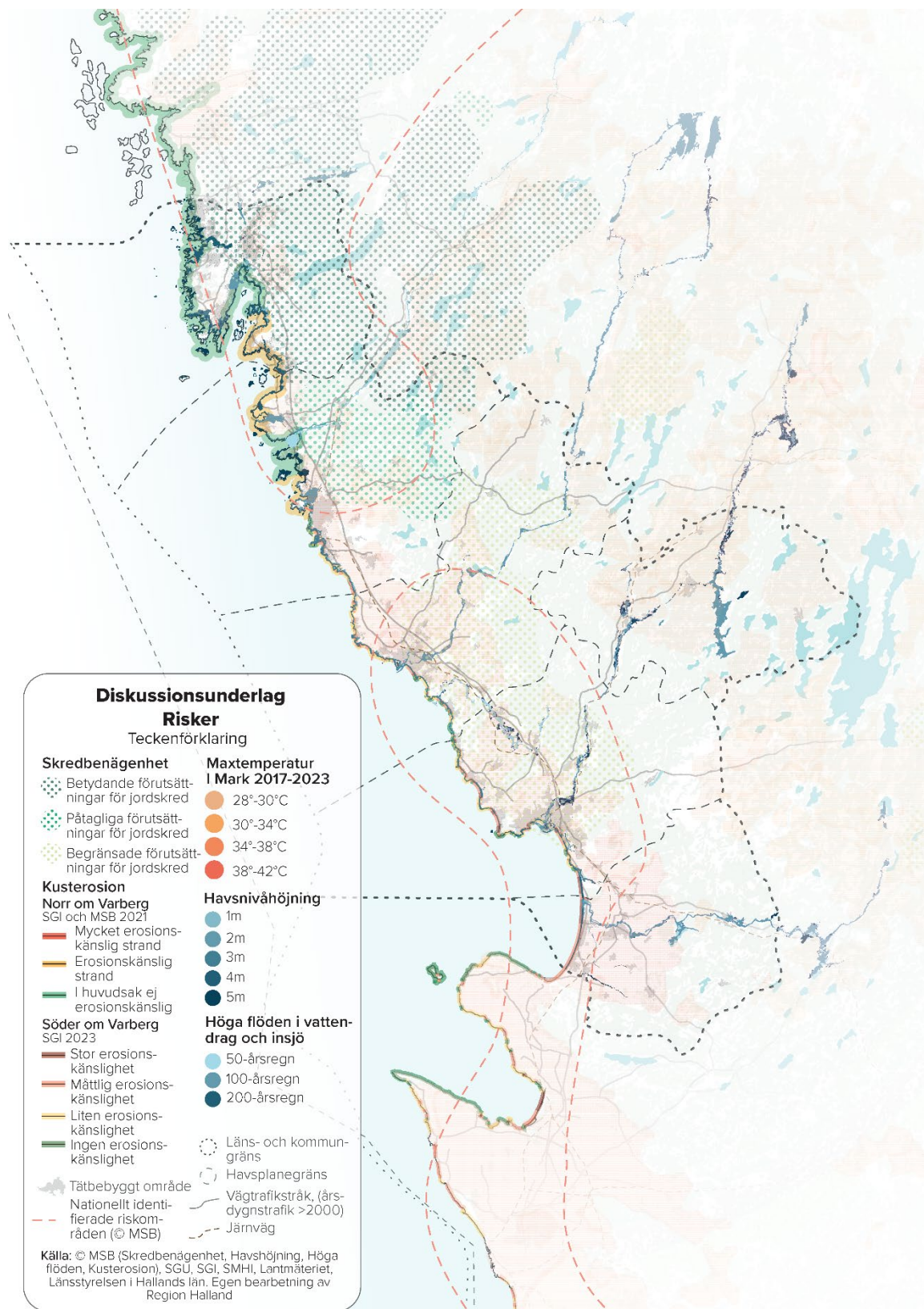
Till följd av stigande temperaturer förväntas det även ske fler och mer omfattande värmeböljor än tidigare. Värmeböljor är en av de största riskerna som förväntas framåt gentemot människors liv och hälsa. Höga temperaturer kan ge både direkta effekter på hälsan, och leda till högre dödlighet och sjuklighet i befolkningen. En ökad medeltemperatur och värmeböljor kan också ge indirekta hälsoeffekter, till exempel genom en ökad förekomst av marknära ozon, luftburna partiklar och pollen samt tillväxt av smittämnen i mat, dricksvatten och badvatten. Högre genomsnittstemperaturer förväntas påverka växt- och djurliv vilket kan innebära att nya arter konkurrerar ut befintliga arter och påverkar ekosystemen och ekosystemtjänsterna som nyttjas. Även torka riskerar att påverka dricksvattenförsörjningen och växt- och djurarter. Våra städer är speciellt utsatta, men risker för negativa konsekvenser av värmeböljor föreligger även på landsbygden. Bebyggda och hårdgjorda områden skapar högre temperaturer än sin omgivning, varför grönstrukturen, och särskilt förekomsten av träd, spelar en viktig roll för att reglera temperaturen.

### **Ökade temperaturer till havs**

Med ökade temperaturer på land förväntas ökade temperaturer även till havs. En följd av detta är bland annat försurning, ändrade havsströmmar och störningar i de viktiga marina ekosystemen. Även översvämningar och erosion kan påverka ekosystemen i strandlinjer och hav. Ur biologisk synpunkt är just strandområdet ett mycket betydelsefullt och känsligt område. Det gäller också andra grundområden i havet och i skärgårdarna. Fungerande ekosystem och en i övrigt god miljö är en förutsättning för de maritima näringarna.

### **Planering och utveckling av den gröna infrastrukturen**

Genom att utveckla den gröna infrastrukturen, placera byggnader på ett lämpligt sätt och genom att skapa skugga från träd, och vid ventilationsintag samt undvika stora sammanhängande hårdgjorda ytor, kan de negativa konsekvenserna delvis begränsas. Att utveckla grön infrastruktur har dessutom många andra fördelar till exempel för ekosystem och ekosystemtjänster. Förutom i planeringsfasen är det viktigt att ta hänsyn till stigande temperaturer och värmeböljor i såväl exploaterings- som byggfasen. För att minska konsekvenserna vid torka är det dessutom viktigt att kommunerna arbetar med kontinuitetshantering och skapa god redundans i vattenförsörjningen, med exempelvis alternativa vattentäkter.



Figur 8. Kartan visar risker som kan kopplas till klimatförändringar

## **Planering av riskobjekt i samhället**

Samtliga Sevesoverksamheter är per automatik klassade som farliga verksamheter enligt *Lagen om skydd mot olyckor*. Det innebär att en riskanalys behöver tas fram och att räddningstjänsten kan ställa särskilda krav på dessa verksamheter. Länsstyrelsen kan besluta att även andra verksamheter än Sevesoverksamheter ska klassas som farlig verksamhet enligt *Lagen om skydd mot olyckor*. Gemensamt för farliga verksamheter och Sevesoverksamheter är att de i händelse av en olycka kan leda till allvarliga konsekvenser för människors liv och hälsa eller miljön.

## **Leder för farligt gods**

Alla farliga ämnen som används i samhället behöver transporteras till sin slutanvändare, vilket främst sker på vägnätet och järnvägsnätet. I Halland finns ett antal rekommenderade leder för transport av farliga ämnen. Omlastning är ett riskmoment och sker oftast där ett transportslag övergår till ett annat, exempelvis i hamnar och på rangerbangårdar. Där kan riskavstånden behöva vara större än där godset transporteras förbi. Vid anläggning av nya vägar och nya rekommenderade leder för farligt gods behöver hänsyn tas även till befintlig bebyggelse. Farligt gods bör generellt hanteras på betryggande avstånd från folktäta, samhällsviktiga och svårutrymda platser för att förhindra fara för människors liv och hälsa.

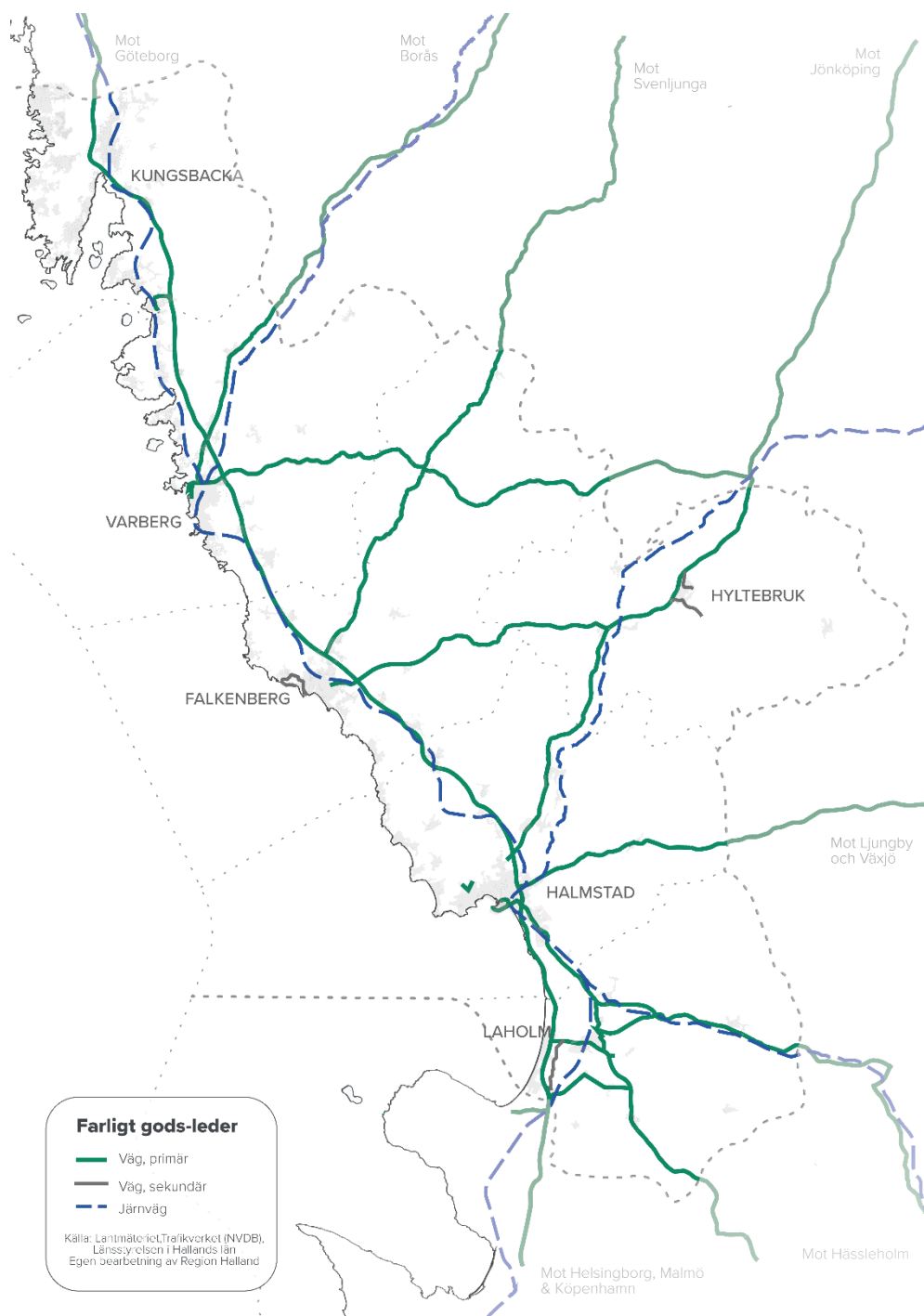
## **Militära anläggningar, skyddsobjekt och andra mål**

Militära anläggningar och skyddsobjekt utgör potentiella måltavlor i händelse av krig. Ett antal år framöver kommer en utveckling ske av försvaret och det är troligt att militära anläggningar kommer planera för att utöka sin verksamhet och växa. Under kriget i Ukraina har det gått att se att civil verksamhet såsom exempelvis anläggningar kopplade till VA-försörjning, energiförsörjning, lagerhållning, hamnar, flygplatser och andra viktiga transportnoder har utgjort måltavlor. Även farliga verksamheter och Sevesoanläggningar kan utgöra möjliga måltavlor.

### **Planering i områden med militära anläggningar, skyddsobjekt och andra mål**

I första hand bör det övervägas om marken i anslutning till militära anläggningar kan vara bebyggelsefria. Om byggnation behöver ske bör det övervägas vad som placeras där och undvika exempelvis svårutrymda eller folktäta verksamheter. Andra befintliga civila objekt som kan utgöra mål finns ofta redan i dag i anslutning till samhällen och bebyggelse. Det är viktigt att samverka med Försvarsmakten i ett tidigt skede.





Figur 9. Karta över rekommenderade farligt godsleder

### **Bilaga 3. Miljökonsekvensbedömning**

Se separat dokument.

Processledare  
Ann Mårtensson  
Ann.martensson@regionhalland.se  
RS190659

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

