

# Transportinfrastruktur för en hållbar utveckling i Halland



Varbergs nya stadsdel Västerport, tidiga idé- och inspirationskisser från parallellt uppdrage. Team Spacescape (Spacescape/Ojadedakt Arkitektur/ Sydåst Arkitektur och Landskap) Team Mandaworks (Mandaworks/Adery) och Team EGA (Erik Guldtje Architects/Ramboll/Noema)

# Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning .....	4
<b>Halland växer .....</b>	<b>6</b>
Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling .....	10
Tillsammans utvecklar vi Halland .....	12
En samplaneringsmodell för en planering i takt.....	13
<b>Förutsättningar och ramverk.....</b>	<b>14</b>
Det regionala utvecklingsansvaret och planuppdraget .....	14
Nationell och regional plan .....	16
Planeringssystemet .....	17
Nationella mål.....	19
Regionala mål .....	20
Finansiering av åtgärder i transportinfrastrukturen .....	21
Finansieringsprinciper och åtaganden.....	22
Process för framtagande .....	24
Uppföljning och justeringar av antagen plan .....	25
<b>Prioriteringar i planen .....</b>	<b>26</b>
Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik .....	27
En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling .....	31
Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande .....	33
Ett robust transportsystem för näringslivets transporter .....	34
Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer .....	37
Goda förbindelser med Stockholm .....	39
<b>Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning.....</b>	<b>40</b>
Bilaga 1: Planens fördelningstabell .....	41
Bilaga 2: Förordning om länsplaner.....	42
Bilaga 3: De transportpolitiska målens preciseringar.....	43

## Förord

Inledningsvis kan konstateras att Halland har förändrats mycket under de senaste årtiondena. Befolkningen i Halland har ökat sedan 1950-talet tack vare inflyttning, antalet bilar har blivit fler, fler bor i tätorter och rörligheten har ökat. Mot bakgrund av hur utvecklingen i Halland varit de senaste 40 åren, och en bedömning av hur utvecklingen fortskrider, kan en fortsatt resandeökning komma att förväntas. Väst kustbanan är här en viktig pusselbit för tillväxten i Halland och hela Sydvästsverige. Investeringar i transportsystemet ska bidra till samhällsutveckling och är nära kopplat till bostadsbygget. För att kunna hantera de ökade transportflödena som kommer av ett ökat bostadsbyggande och en växande befolkning krävs investeringar. Vi arbetar för att få över fler resenärer från bilen på E6an till tågen på Väst kustbanan. I kommande planeringsomgång ser vi kapacitetsbrister på Halmstad personbangård som en viktig åtgärd för systemet på Väst kustbanan. I dagsläget hindrar denna nod ett genomförande av det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

En hållbar utveckling kräver att det hållbara resandet stimuleras och prioriteras. I denna infrastrukturplan tar vi tydliga steg i den riktningen då vi utökar pottorna för såväl cykel som kollektivtrafik. I planen finns även investeringar i vägar men här handlar det framförallt om att vårda det system som vi har idag. Att höja trafiksäkerheten och öka framkomligheten genom smärre åtgärder, snarare än nya stora väginvesteringar.

Region Halland har en viktig roll i utvecklingen av Halland, dels genom det regionala utvecklingsansvaret, som kollektivtrafikmyndighet och som länsplaneupprättare, men samtidigt är vi bara en av flera parter. Jag tror att vi fortsatt behöver ha fokus på samplanering och arbeta tätt tillsammans för att investeringarna ska ge så god utväxling som möjligt för invånarna. Det finns stora vinster att tydligt koppla ihop utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik med samhälls- och bostadsbygget för en hållbar regional utveckling i Halland som bidrar till tillväxten i hela Sydvästsverige och Sverige.



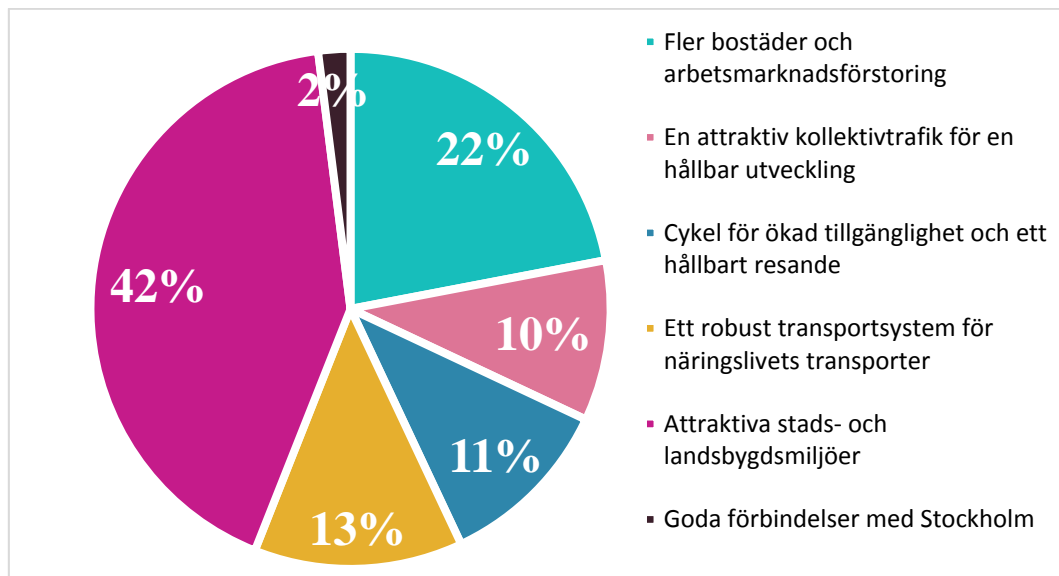
Dag Hultefors  
*Ordförande regionstyrelsens tillväxtutskott*

## Sammanfattning

Region Halland har ett regionalt utvecklingsansvar och ska upprätta förslag till en regional infrastrukturplan. Detta planförslag omfattar perioden 2018-2029. Nu gällande plan sträcker sig från år 2014-2025. Planförslaget innebär en förlängning och uppdatering av tidigare plan, vilket innebär att majoriteten av medlen i planen redan är in-tecknade. Ramen för Hallands regionala infrastrukturplan är på 1189 miljoner kronor plus de medel som ej förbrukats under åren 2014-2017. Nuvarande prognos ger därmed en total ram på omkring 1233 miljoner kronor. I infrastruktursammanhang är detta begränsade medel och prioriteringarna blir därför viktiga.

Halland är en del av ett starkt växande Sydvästsverige och ligger i ett stråk som förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn, och två av tre svenska storstäder. Pendlingsutbytet med de omkringliggande länen är stort. Halland kompletterar Göteborgs bostads- och arbetsmarknad och det finns starka funktionella samband i hela Sydvästsverige. Västkuststråket med Västkustbanan och E6:an är det högst prioriterade stråket i Halland och investeringar i Västkuststråket behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige och därigenom bidra till den svenska tillväxten.

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



Fördelning av medlen i planen utefter de sex prioriteringarna

### **Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik**

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. 13 500 bostäder ska byggas i Halland under åren 2018-2029, cirka 10 000 av dessa i stationsnära lägen utmed Västskustbanan.

Samfinansiering av ombyggnad Halmstad C, dubbelspår genom Varberg med resecentrum och mindre järnvägsåtgärder ingår i denna prioritering.

### **En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling**

Kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet behöver stärkas för att främja en mer hållbar regional utveckling. Genom att fler väljer kollektivtrafiken kan klimatpåverkan minska och resmöjligheterna öka. Utvecklingen av kollektivtrafiken ska fokuseras till kollektivtrafikstråken där det finns förutsättningar för att kollektivtrafiken långsiktigt kan utgöra ett attraktivt alternativ till bilen.

Om- och nybyggnationer av kollektivtrafikens bytespunkter, parkeringar för cykel och bil vid större bytespunkter och framkomlighetsåtgärder för busstrafiken ingår i denna prioritering.

### **Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande**

För att främja ett mer hållbart resande och minska klimatpåverkan behöver det ges bättre förutsättningar att cykla i Halland. Genom att se till att fler ska vilja och kunna cykla i Halland så förbättras tillgängligheten för de som inte har en bil att tillgå, det blir ett mer inkluderande samhälle. Utvecklingen av cykelinfrastrukturen kan även bidra till att skapa attraktivitet i såväl stads- som landsbygdsmiljöer och att minska trängseln.

Utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser och utbyggnad av cykelväg på Kattegattleden ingår i denna prioritering.

### **Ett robust transportsystem för näringslivets transporter**

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

Åtgärder för att främja näringslivets transporter på väg 153 och 154 ingår i denna prioritering.

### **Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer**

Hög attraktivitet är ett av de tre målen i den halländska tillväxtstrategin. Både stad och land är viktiga för den regionala utvecklingen. Ett fokus på att skapa mer attraktiva miljöer och förbättrad tillgänglighet i städer och på landsbygden kan i sin tur även påverka inflyttningen positivt, vilket skapar behov av fler bostäder och en större marknad för tjänster och företagande. Hallands framtida utmaning inom detta område är att fortsatt erbjuda attraktiva, hållbara och inkluderande boende- och livsmiljöer i såväl städer som på landsbygd.

Framkomlighetsåtgärder, tätortsåtgärder, trafiksäkerhets- och miljöåtgärder samt utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle ingår i denna prioritering.

### **Goda förbindelser med Stockholm**

Det är av stor vikt att arbeta för fortsatt goda och snabba förbindelser med Stockholm, utifrån de huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i Stockholmsregionen. Goda förbindelser med Stockholm förbättrar förutsättningar för människor och företag att bo och verka i Halland och stärker Hallands attraktivitet.

Ett driftbidrag till den regionala flygplatsen i Halmstad ingår i denna prioritering.

# Halland växer

*I kapitlet "Halland växer" ges en bild av Halland som län och hur Halland drar nytta av sitt geografiska läge i ett starkt växande Sydvästsverige, hur transportsystemet kan bidra till en hållbar regional utveckling samt vikten av att infrastrukturplaneringen i större utsträckning sker parallellt med övrig samhällsplanering och tillsammans med andra parter.*

## **I ett starkt växande Sydvästsverige**

Halland ligger i ett geografiskt gynnsamt läge i Väst kuststråket, vilket förbinder två nordiska huvudstäder, Oslo och Köpenhamn samt vidare mot Hamburg. Samtidigt inkluderar stråket två av tre svenska storstäder, Göteborg och Malmö. Den planerade Fehmarn-Bält-förbindelsen kommer att stärka stråkets betydelse ytterligare, med ökad kapacitet och kortare restid till Hamburg och vidare ut i Europa. I Sverige har tillväxten varit som störst längs kusten från Göteborg ner till Malmö. Stråket bidrar till tillväxten i Sverige och Norden. Vikten av goda kommunikationer i stråket studeras inom ramen för OECD:s territorial review: *Megaregion Western Scandinavia*.

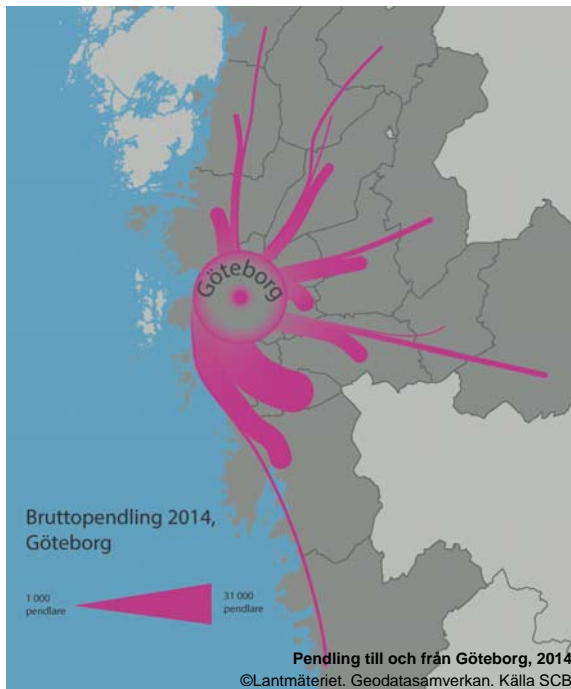
Alltmer av den ekonomiska aktiviteten koncentreras till områden där det bor många människor. Allt fler pendlar till arbete och studier och sambanden med närliggande regioner blir allt viktigare. I Sydvästsverige kombineras en inflyttning till större tätorter med en inflyttning till kustområden. De flesta kustkommuner från Göteborg till Trelleborg har ökat sin befolkning de senaste åren.

Hela kuststräckan kan betraktas som ett sammanhängande område där invånaren kan få sina behov tillfredsställda och där de administrativa gränserna inte märks. Den korta restiden mellan orterna har inneburit att en stor del av området är möjlig att ha som sin dagliga aktionsradie. Begreppet lokala arbetsmarknadsregioner används för att beskriva inom vilka områden människor rör sig geografiskt. Antalet arbetsmarknadsregioner i Sverige har halverats de senaste trettio åren vilket tydligt visar att rörligheten ökat. Genom minskade restider och attraktiva resmöjligheter kan dagens arbetsmarknadsregioner än mer kopplas samman. Om restiden kortas ned och tillgängligheten ökar kan hela Sydvästsverige bli en funktionell region.

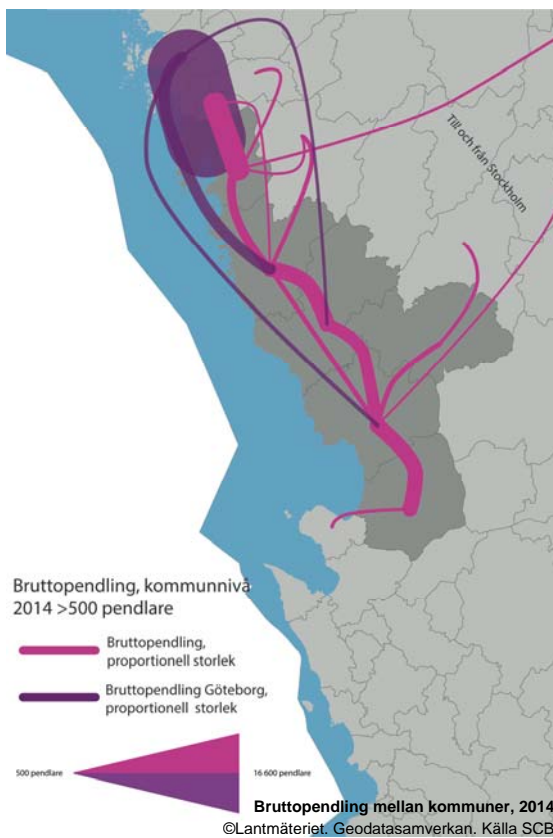
## **Väst kustbanan är ryggraden för en hållbar regional utveckling**

Väst kustbanans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling i Halland är tydlig. Den är identifierad i den halländska tillväxtstrategin och dess betydelse beskrivs ingående såväl i Trafikförsörjningsprogrammet *"Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035"* som i den regionala systemanalysen för transportsystemet *"Transportsystem för en hållbar regional utveckling - Halland 2035"*. Väst kuststråket med Väst kustbanan och E6:an är det högst prioriterade stråket i Halland med en internationell, nationell och regional funktion. Investeringar i infrastrukturen på Väst kustbanan och E6:an behövs för att fortsatt kunna utveckla Halland och hela Sydvästsverige. Dessa hanteras till stor del inom ramen för den nationella planen.

Utbytet med och rörligheten mellan Halland och Västra Götalandsregionen är idag stort och utmaningen är att kunna tillgodose resbehoven så att de kan genomföras på ett hållbart sätt. Över 30 000 personer pendlar dagligen mellan Halland och Västra Götaland. Den goda tillgängligheten till Göteborgs arbetsmarknad är en av förklaringarna till den höga förvärvsfrekvensen i Halland och Halland bidrar till kompetensförsörjningen i Västra Götalandsregionen genom sin närhet till detta storstadsområde.



Utöver det omfattande pendlingsutbytet med Göteborg finns även flera starka pendlingsrelationer inom Halland, huvudsakligen längs med kusten. Den inomregionala pendlingen är framförallt stark mellan kommuner som gränsar till varandra, men det framgår också att alla kommuner utom Kungsbacka har starka pendlingsrelationer med Halmstad.



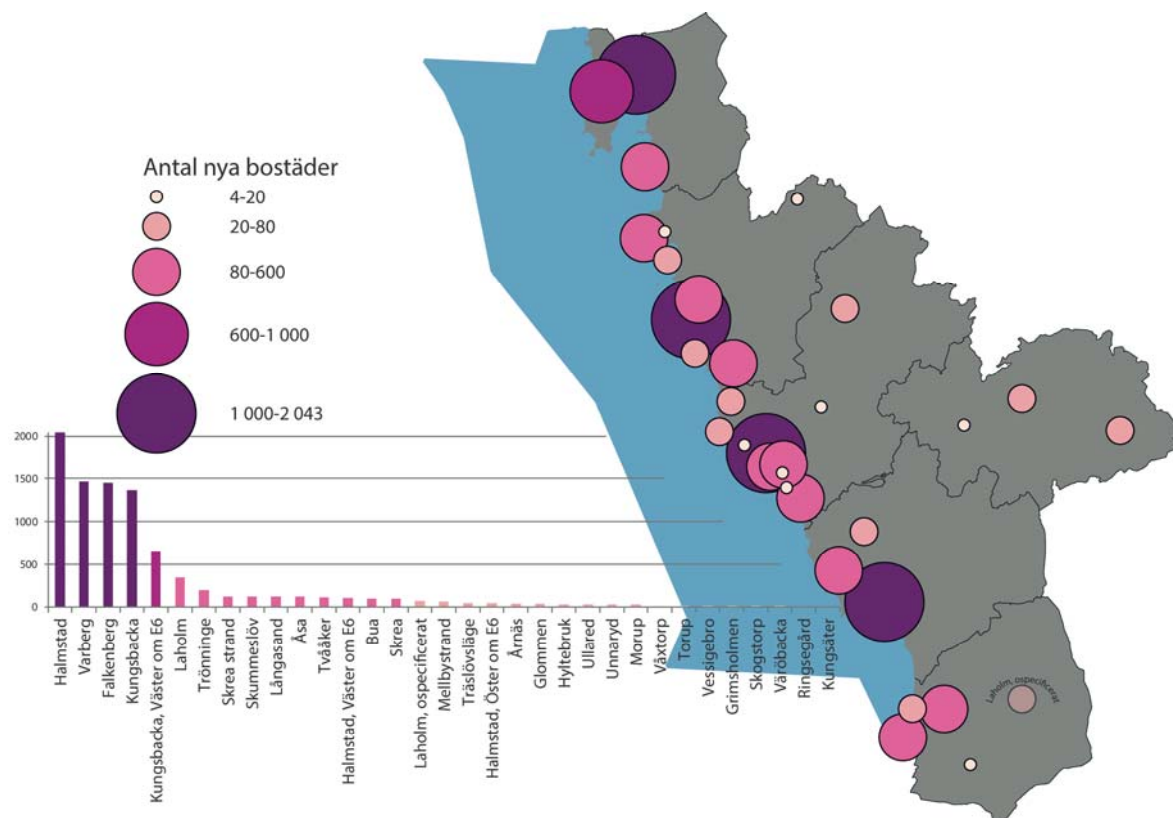
Pendlingsutbytet med västra Skåne är inte lika utvecklat som kopplingen mellan Göteborgsområdet och Halland, men här finns en stor potential. Genom öppningen av Hallandsåstunneln och det planerade dubbelspåret mellan Ängelholm och Maria utökas kapaciteten och restiderna sänks. Utbytet mellan Halland och Helsingborg samt vidare mot Malmö och övriga Öresundsregionen kan

stärkas och utökas. Det tredje största pendlingsutbytet är med Stockholms län. Förbindelserna med Stockholm är viktiga även för de många huvudstads- och huvudkontorsfunktioner som finns i staden.

### Det går bra för Halland

Det går bra för Halland i många avseenden. Hela Halland växer och förväntas fortsätta växa, främst längs med kusten och i städerna. Befolkning och sysselsättning ökar vilket i sin tur också leder till ett ökat resande. I Halland koncentreras befolkningen till kustområdena, framförallt till kommunhuvudorterna. Det är även här vi ser den största ökningen av såväl befolkning som arbetstillfällen. De senaste åren har dock även befolkningen i inlandet ökat, så som i Hylte kommun. Näringslivet är beroende av god framkomlighet i hela transportsystemet och det bor och arbetar människor i hela Halland. Det ställer krav på ett transportsystem som fungerar i hela länet och som även i framtiden är robust och tillförlitligt. Det behöver skötas så att det inte blir sämre. Rörligheten hos invånarna förväntas öka oavsett var i Halland en är bosatt. Att Halland präglas av korta avstånd och en ortstruktur med flera förhållandevis jämnbördiga kommunhuvudorter längs med kusten är en fördel då det finns flera tydliga målpunkter i länet. Detta innebär att boende på landsbygden når någon av dessa större orter inom ett rimligt pendlingsavstånd vilket i sin tur bidrar till att det finns goda förutsättningar för hela Halland att utvecklas.

I Hallands sex kommuner bor cirka 315 000 invånare. Av dem bor nästan 75 procent längs kusten, väster om E6:an och Väst kustbanan. Tre kommuner har över 60 000 invånare, och fem av de sex kommunhuvudorterna ligger liksom flera andra tätorter längs kusten. Hyltebruk och Ullared, som är belägna utanför kuststråket är orter som också erbjuder många arbetstillfällen.



Uppskattat bostadsbyggande 2017-2019  
©Lantmäteriet. Geodatasamverkan. Källa: kommunerna i Halland

I Halland finns det fler förvärvsarbetande som bor i länet än arbetsplatser. Pendlingen till kringliggande län är därmed stor, där storstadsregionen i och runt Göteborg är den starkt dominerande arbetsorten. Drygt 32 000 hallänningar pendlar dagligen över en länsgräns.



Närheten till Göteborg-Mölndal spelar en viktig roll i Hallands utveckling. Framför allt Kungsbacka, men också Varberg, drar nytta av närheten till rikets andra största stad. Befolkningstillväxten är som starkast här och driver på utvecklingen inom konsumenttjänsterna. Samtidigt har såväl kontorstjänsterna som de producerande verksamheterna ökat i länet, vilket indikerar Hallands attraktivitet inte bara för boende utan även för verksamheter i vid bemärkelse.

Ett Halland i tillväxt innebär att fler ska förflytta sig och understryker behovet av ett transportsystem som kan tillgodose de ökade resbehoven på ett hållbart sätt. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt. Vid en kartläggning år 2016 planerades det för 9 000 bostäder i Halland åren 2017-2019. En ny prognos från 2017 visar på planer för 13 500 nya bostäder i Halland åren 2018-2021, de allra flesta utmed kusten och i stationsnära lägen.

## Transportsystemet ska bidra till en hållbar regional utveckling

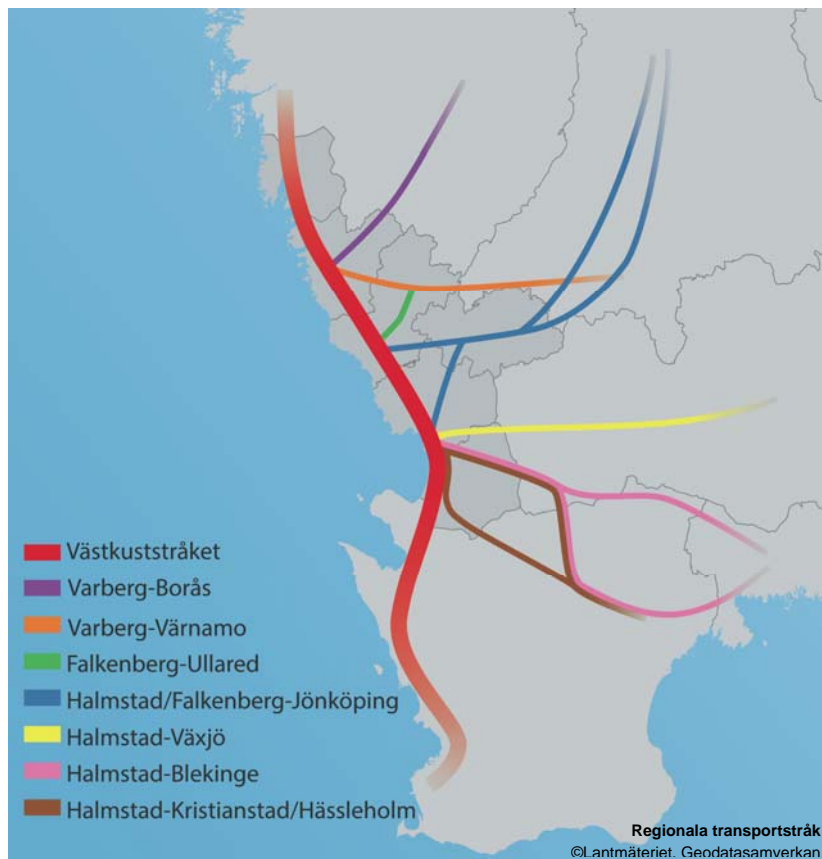
Grunden och visionen för den regionala utvecklingen i Halland finns beskriven i den regionala utvecklingsstrategin (RUS), *Halland bästa livsplatsen*. Utveckling av infrastruktur inom transportområdet är ett av de verktyg som bidrar till att utveckla Halland till bästa livsplatsen och till att nå målen i Tillväxtstrategin. Den regionala infrastrukturplanen är ett av de verktyg som Region Halland förfogar över och som ska bidra till att uppfylla de gemensamma mål som är utpekade i den halländska tillväxtstrategin; hög attraktivitet, stark konkurrenskraft och fler i arbete. Region Halland bidrar till Hallands utveckling, men det krävs mer än kollektivtrafik och infrastruktur för att bygga samhällen och driva utveckling. Samverkan och samarbete är en förutsättning för tillväxt.

I arbetet med den regionala systemanalysen för transportsystemet, *Transportssystem för en hållbar regional utveckling - Halland 2035*, förstärktes bilden av ett Halland som växer och hur transportsystemet kan bidra till en hållbar regional utveckling. Ett antal viktiga slutsatser drogs, vilka ligger till grund för prioriteringar och åtgärder i den regionala planen. Det konstaterades att den goda tillväxten i Sydvästsverige ger ett ökat transportbehov och en ökad efterfrågan på transporter i Halland, där den största ökningen sker längs Västkuststråket. För näringslivets konkurrenskraft är ett robust och tillförlitligt transportsystem en förutsättning. Halland präglas av ett transportintensivt näringsliv och handeln och transportererna fortsätter att öka. Tillgängligheten i Västkuststråket, inåt landet och till hamnarna är viktiga för näringslivet. Generellt konstateras behovet av kapacitetsåtgärder på Västkustbanan och av förbättrat underhåll av järnvägs- och vägnätet i länet.

En allt mer digitaliserad värld kommer att påverka och förändra transporter och kraven på transportsystemet. Nya behov i infrastrukturen kommer att uppkomma och utvecklingen behöver fortsatt följas. Samtidigt brottas transportsektorn med att minska sina utsläpp av i första hand växthusgaser, vilka idag uppgår till cirka en tredjedel av de totala utsläppen i Sverige. I Halland stod transportsektorn för 74 procent av koldioxidutsläppen i länet.

Fem strategiska planeringsinriktningar identifieras i den regionala systemanalysen för transportsystemet, vilka ska bidra till Region Hallands uppfyllnad av nationella och regionala mål:

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



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

## Tillsammans utvecklar vi Halland

Region Halland har ett regionalt utvecklingsuppdrag att samordna och leda processer som bidrar till regional utveckling och tillväxt. Att regionen är såväl länsplaneupprättare som kollektivtrafikmyndighet ökar samordningsmöjligheterna mellan kollektivtrafikens utveckling och investeringar i infrastruktur på regionala vägar och till viss del även på järnvägar. Denna regionala infrastrukturplan är ett tydligt bidrag till den halländska utvecklingen.

Kommunerna i Halland är viktiga aktörer i utvecklingen av Halland. Genom det kommunala planmonopolet har kommunerna ansvaret för hur bebyggelse- och samhällsplaneringen utformas lokalt. Kollektivtrafik och infrastruktur hänger tätt samman med utformning av staden och nya bostadsområden. Denna planering bör integreras i samtliga delar av samhällsplaneringsprocessen och beaktas i tidiga skeden i kommunens planering.

Halland befinner sig i samma kontext och geografi som sina grannregioner. Rörlighet av såväl människor som gods tar inte hänsyn till några administrativa gränser, vilket innebär att i vissa fall kan investeringar utanför länsgränserna ge bättre förutsättningar för tillväxt än investeringar inom det egna länet.

Dialogen, samarbetet och samplaneringen med Trafikverket är en viktig del i utvecklingen av kollektivtrafiken och infrastrukturen och därmed också till den halländska utvecklingen i stort. För att planeringen av länets transportinfrastruktur ska bidra till en hållbar regional utveckling krävs också dialog med andra myndigheter och aktörer, bland annat Länsstyrelsen och näringslivet. En god kännedom om näringslivets utmaningar och behov krävs för att underlätta för företag att verka och drivas i Halland.

### **Regionsamverkan med Västra Götalandsregionen och Sydsverige**

Halland har ett stort utbyte med de omkringliggande länen och det finns starka funktionella samband i Sydvästsverige. Halland kompletterar Göteborgs bostadsmarknad och Kungsbacka, Varberg och Falkenbergs kommun ingår i Göteborgs arbetsmarknadsregion. Region Hallands investering och samverkan med Västra Götalandsregionen inom Västsvenska paketet är ett tydligt exempel på hur infrastrukturinvesteringar utanför länet är av vikt för Halland.

Region Halland har tillsammans med fem andra regioner i Sydsverige; Kalmar, Blekinge, Skåne, Kronoberg och Jönköping, beslutat sig om att samverka i ett flertal gemensamma frågor, bland annat infrastruktur. Inom Regionsamverkan Sydsverige, som samarbetet kallas har parterna tagit fram ett gemensamt positionspapper för infrastruktur och transporter. För utvecklingen av transportsystemet i Sydsverige finns följande tre prioriteringar:

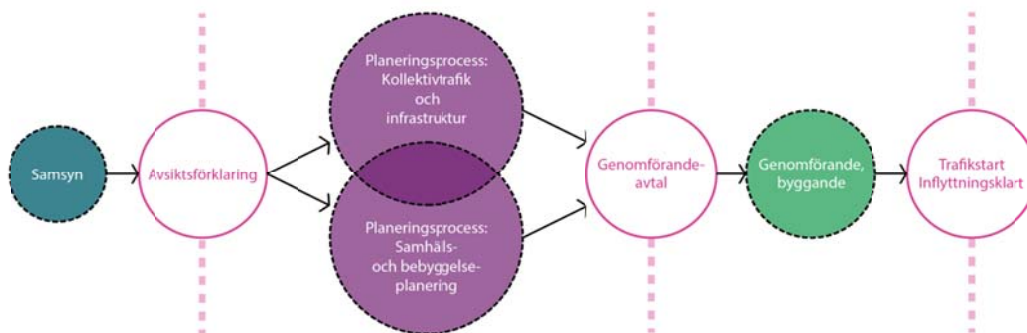
- Interregional tillgänglighet – snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar an till befintliga Väst kustbanan, Södra stambanan och anslutande sidobanor,
- Sammanbundet Sydsverige – utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och dess omland,
- Konkurrensförmåga och hållbara godstransporter – ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

## En samplaneringsmodell för en planering i takt

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

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

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



*Den halländska samplaneringsmodellen*

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

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

# Förutsättningar och ramverk

I kapitlet "Förutsättningar och ramverk" finns en stor mängd information som berör transportplanering och den regionala planen, så som hur planeringen av det statliga transportsystemet fungerar och vilka mål som planen ska bidra till. I kapitlet redovisas också principer och överenskommelser samt information om hur planen tagits fram och hur den följs upp.

## Det regionala utvecklingsansvaret och planuppdraget

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

Inriktningsplaneringen för den kommande planeringsperioden 2018-2029 för den nationella och de regionala infrastrukturplanerna har pågått på nationell och regional nivå under 2016. Trafikverket har tagit fram förslag till inriktningsunderlag som presenterats för regeringen och Näringsdepartementet har anordnat remiss- och dialogmöten. Region Halland har tagit fram en regional systemanalys för transportsystemet och inom den sydsvenska regionsamverkan ett gemensamt positionspapper. Inriktningsplaneringen följs av åtgärdsplaneringen som innebär att de åtgärder som bör prioriteras i nationell och regional plan ska identifieras.

### Infrastrukturpropositionen

Riksdagen beslutade i december 2016 om infrastrukturpropositionen 2016/17:21 "Infrastruktur för framtiden-innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling". Beslutet innehåller transportpolitiska mål och principer, principer för finansiering, planeringssystemet för transportinfrastruktur och den totala ekonomiska ramen för perioden 2018-2029. Infrastrukturpropositionen ligger till grund för åtgärdsplaneringen och framtagandet av nya nationella och regionala planer.

Den ekonomiska ramen för trafikslagsövergripande åtgärder i den statliga infrastrukturen för perioden 2018-2029 uppgår till 622,5 miljarder kronor, vilket är drygt 100 miljarder mer än nu gällande plan. Framförallt ökas utrymmet för drift och underhåll (vidmakthållande) av landets järnvägar. Även utrymmet för investeringar i den statliga transportinfrastrukturen har ökat.

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

Utveckling av transportsystemet	333,5 miljarder kronor
Statliga järnvägar, drift, underhåll och reinvestering	125 miljarder kronor
Statliga vägar, drift och underhåll	164 miljarder kronor

Den totala ramen på 622,5 miljarder innefattar även de regionala infrastrukturplanerna i hela landet, medel till stadsmiljöavtal samt ytterligare ett antal specifika utgiftsposter.

### Direktiv för åtgärdsplaneringen

Med utgångspunkt från propositionen har regeringen den 24 mars 2017 lämnat direktiv till Trafikverket och länsplaneupprättarna, däribland Region Halland, att upprätta förslag till nationell plan respektive regionala infrastrukturplaner för perioden 2018-2029. Förslaget ska redovisas till regeringen senast den 15 december 2017.

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

Av direktivet framgår att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas på sikt och sträckorna Järna-Linköping samt Lund-Hässleholm byggstartas under planperioden. Det innebär att utrymmet för andra investeringar i transportinfrastrukturen under planperioden är begränsat, trots att medlen har ökat.

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

Trafikverket och länsplaneupprättarna ska även redovisa hur planförslagen beaktar sex prioriterade samhällsutmaningar som regeringen pekat ut:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer,
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande,
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet,
- Förstärka sysselsättningen i hela landet,
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter,
- Ett inkluderande samhälle.

Hallands län har fått en preliminär planeringsram för åren 2018-2029 på 1189 miljoner kronor. Planeringsramen ska dock justeras i förhållande till verkligt utfall av upparbetade planmedel för planperioden 2014-2017 vid utgången av 2017. Den slutliga fördelningen av ramen kommer att fastställas av regeringen under våren 2018.

Region Halland ska i den regionala planen prioritera och fördela dessa statliga medel på olika åtgärdsområden, utifrån de förutsättningar som finns beskrivna i direktivet för åtgärdsplaneringen. Trafikverket är den myndighet som har ansvar för att genomföra åtgärderna i den regionala infrastrukturplanen. Kommunerna ansvarar för de åtgärder som beviljas statlig medfinansiering från planen.

## Nationell och regional plan

Riksdagen har slagit fast hur stor den ekonomiska ramen är för åtgärder i den statliga infrastrukturen under perioden 2018-2029. Den ekonomiska ramen fördelas över två områden: utveckling och vidmakthållande av transportsystemet. Utvecklingsmedlen fördelas i sin tur till den nationella och de regionala planerna. Trafikverkets och regionernas arbete med att ta fram planförslag sker i en samordnad process och sker parallellt på nationell och regional nivå. Båda planerna ska vara trafikslagsövergripande.

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

I nationell transportplan för gällande period 2014-2025 ingår tre namngivna objekt som berör Halland:

- Dubbelspår på Västkustbanan genom Varberg med resecentrum,
- Västsvenska paketet. Ett paket med betydande satsningar på infrastruktur i Västsverige, bland annat tågtunneln Västlänken,
- Kattegattleden. Färdigställande av den första nationella turistcykelleden. Leden sträcker sig längs kusten mellan Helsingborg och Göteborg.

Den regionala planen omfattar alla typer av investeringar i den statliga infrastrukturen som inte omfattas av nationell plan. Medlen avsätts till åtgärder på regionala vägar, samfinansiering av den nationella planen, kollektivtrafikåtgärder, cykelvägar, trafiksäkerhetsåtgärder, smärreåtgärder, statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät, bidrag till regional flygplats med mera.

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



## Planeringssystemet

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

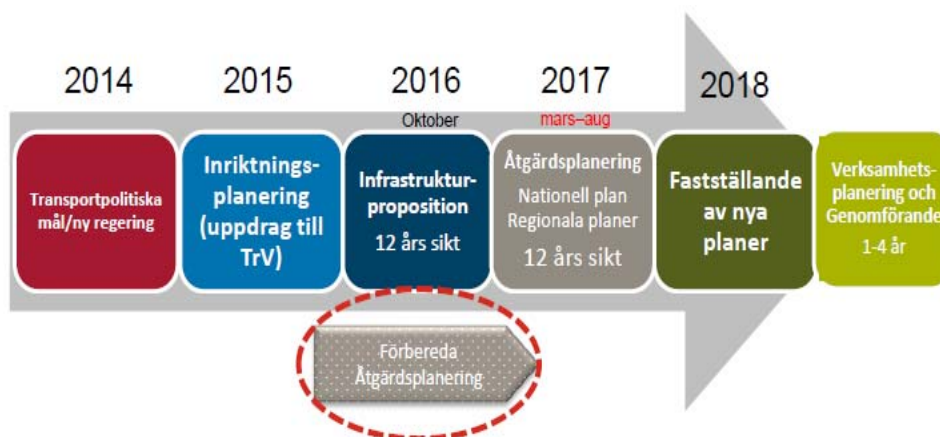
### Upplägget för nationell och regionala planer

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

### Trafikverkets planeringsprocess

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

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



*Regeringens planeringsprocess för transportsystemet*

### Planlägningsprocessen för åtgärder

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



#### Planlägningsprocessen för åtgärder

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

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

FYRSTEGSPRINCIPEN	
<b>1. Tänk om</b>	Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
<b>2. Optimera</b>	Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.
<b>3. Bygg om</b>	Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
<b>4. Bygg nytt</b>	Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

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

## Nationella mål

Regeringens ambition är att miljöpåverkan från transportsektorn ska minska och tillgängligheten på sikt ska utvecklas inom ramen för att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor och på ett sätt som bidrar till att miljökvalitetsmålen nås och till ökad hälsa. Andra viktiga målsättningar för regeringen är att Sverige ska ha lägst arbetslöshet i EU år 2020 och att minst 250 000 nya bostäder ska byggas till år 2020. Utveckling av transportsystemet på både nationell och regional nivå är ett av flera verktyg för att uppnå dessa mål.

Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen i Sverige är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Utöver detta generationsmål finns preciseringar i form av 16 nationella miljökvalitetsmål. Preciseringarna förtydligar målen och används i det löpande uppföljningsarbetet. Inrikes transporter svarar för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.

### De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för den nationella transportpolitiken är att:

- Säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringslivet i hela landet.

Ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa ska bidra till att uppfylla det övergripande målet. För såväl funktions- som hänsynsmålet finns ett antal preciseringar, vilka återfinns i bilaga 3.

Funktionsmålet lyder:

- Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov.

Hänsynsmålet lyder:

- Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

## Regionala mål

### Regional utvecklingsstrategi och Tillväxtstrategi för Halland

Det övergripande styrdokumentet i Halland är den Regionala utvecklingsstrategin (RUS) 2005–2020 med visionen: "Halland – bästa livsplatsen". Tillväxtstrategin för Halland bygger på RUS och har målet:

- Halland ska vara en mer attraktiv, inkluderande och konkurrenskraftig region år 2020 än år 2014.

Det regionala tillväxtarbetet ska leda till en hållbar regional tillväxt och utveckling. En hållbar tillväxt och utveckling tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga faktorer.

I Tillväxtstrategin finns strategiska val och prioriteringar. De prioriteringar som har en tydlig koppling till transportsystemet är knutna till målet Hög attraktivitet. De prioriteringar som finns i Tillväxtstrategin, och som utvecklingen av transportsystemet i Halland ska baseras på, är:

- Regionförstoring genom utveckling av kollektivtrafik och infrastruktur, såväl söderut som norrut. Fortsatt arbete för goda förbindelser med Stockholm,
- Utvecklade former för samverkan och samplanering mellan kollektivtrafik, infrastruktur, samhälls- och bebyggelseplanering,
- Planering utifrån långsiktiga infrastrukturbehov för att stärka det regionala näringslivet,
- Attraktiva stadsmiljöer med mötesplatser som främjar hälsa, företagsamhet, innovationer och kultur,
- Utveckling av livsmiljön för boende och arbete på landsbygden,
- En koldioxidneutral ekonomi och fossiloberoende transporter,
- God internationell tillgänglighet.

### Regionalt trafikförsörjningsprogram

Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Halland upprätta ett Regionalt trafikförsörjningsprogram. I april 2016 antogs programmet: "Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035". Det långsiktiga och övergripande målet för kollektivtrafiken i Halland som knyter an till Tillväxtstrategin är:

- Kollektivtrafiken i Halland ska bidra till hög attraktivitet och en hållbar samhällsutveckling.

Målet indikerar hur nära kollektivtrafiken är förenat med samhällsutveckling i stort och att kollektivtrafiken i sig inte är ett mål utan ett verktyg.

### Regional cykelplan

Som en del av genomförandet av Regional infrastrukturplan 2014–2025 togs 2015 en Regional cykelplan fram.

Visionen i cykelplanen är att:

- I cykelregionen Halland ska man vilja och kunna cykla.

Målet är:

- Ökad andel cykelresor i Halland till år 2025.

För att nå målet krävs en omflyttning från andra trafikslag, främst på kortare sträckor. Det finns en stor potential till ökad cykling i Halland, främst inom tätorter och mellan närliggande tätorter.

## Finansiering av åtgärder i transportinfrastrukturen

I Sverige finansieras transportinfrastrukturen huvudsakligen av staten och kommunerna. Vem som betalar beror på vem som har ansvaret för en väg eller järnväg – vem som är väghållare.

Väghållare är antingen staten, kommunen eller en enskild väghållare, till exempel en samfällighetsförening. Majoriteten av antalet mil väg i Sverige är enskilda vägar, bestående av såväl mindre vägar på landsbygden som av mindre vägar för skogstransporter. De större vägar som binder samman olika delar av landet är i mycket stor utsträckning statliga. Av järnvägarna i landet är de flesta statliga, sticke ut till olika industrier utgör generellt ett undantag.

Via den nationella och de regionala planerna för utveckling av transportsystemet tilldelar regeringen pengar för att bygga ny och underhålla den statliga transportinfrastrukturen. Pengarna hanteras av Trafikverket som har ansvaret för all statlig transportinfrastruktur.

### Gemensamma finansieringsformer

Samfinansiering:

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

Medfinansiering:

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

Statlig medfinansiering:

- Finansiering med statliga medel från nationell eller regional plan till åtgärder som genomförs av annan aktör än staten (Trafikverket). Exempelvis åtgärder på kommunalt vägnät.

## Finansieringsprinciper och åtaganden

Sedan en lång tid tillbaka har med- och samfinansiering av statlig transportinfrastruktur förekommit i Halland. Trafikverket har generellt i uppdrag att pröva möjligheterna till medfinansiering för statlig infrastruktur och det har blivit allt vanligare med gemensam finansiering i olika former.

Utgångspunkten för urvalet av åtgärder är de transportpolitiska målen, bland annat att åtgärderna ska vara samhällsekonomiskt lönsamma. All sam- och medfinansiering ska utgå ifrån uppskattade nyttor hos medfinansiärerna.

Till åtagandena om sam- och medfinansiering av statlig infrastruktur bör läggas de andra åtaganden som kommuner och regioner gör för att transportsystemet ska fungera. Det kan vara kommunala investeringar i infrastruktur eller ny bebyggelse. Ett stort åtagande för Region Halland är driften av den regionala kollektivtrafiken som kostar cirka 3-4 gånger mer än medlen i den regionala planen per år.

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

- Kommunerna har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät för trafiksäkerhets-, miljö- och kollektivtrafikåtgärder. Upp till 50 procent medfinansiering kan beviljas utifrån de årliga tillgängliga medlen i regional plan. Ansökan sker årligen till Trafikverket, för kollektivtrafikåtgärder sker ansökan genom Hallandstrafiken.
- Utbyggnad av cykelvägar har både en regional och en lokal/kommunal nytta och finansieras därmed till 50 procent genom medel i regional plan och till 50 procent av berörd kommun, genom kommunal medfinansiering till statlig infrastruktur. Prioritering av utbyggnader av cykelvägar längs regionala vägar sker i den regionala cykelplanen.
- Vid etablering av nya stationer finansieras inte stationshus och plattformar med tillhörande funktioner inom ramen för den regionala planen.
- Åtgärder på regionala vägar kan initieras av andra aktörer än planupprättaren. Den andra aktören finansierar i dessa fall åtgärden till 100 procent.
- Åtgärder på regionalt vägnät till följd av kommunala exploateringar ska inte finansieras via planen.

### Åtaganden

Det finns redan gällande avtal, avsiktsförklaringar och överenskommelser som påverkar den kommande planeringsperioden för den nationella och regionala planen. Dessa åtaganden berör Region Halland, Trafikverket och de halländska kommunerna.

- Ombyggnad Halmstad C: En avsiktsförklaring har tecknats mellan Trafikverket, Region Halland och Halmstads kommun för att åtgärden ska ingå i den nationella planen. Åtgärden samfinansieras av Region Halland via den regionala planen med 32 miljoner kronor.
- Dubbelspår genom Varberg med resecentrum: Avtal har tecknats mellan Trafikverket, Region Halland, Varbergs kommun och Jernhusen. Region Halland samfinansierar åtgärden med 220 miljoner kronor och medfinansierar med 70 miljoner kronor.
- Västsvenska paketet: Paketet innefattar en stor mängd infrastrukturprojekt av olika storlek, där den planerade järnvägstunneln Västlänken är det största projektet. Region Halland medfinansierar paketet med 180 miljoner kronor.

- Hållbart resande Väst: Region Halland medfinansierar kompetens- och projektplattformen, för att stärka kommunerna och Hallandstrafikens i deras arbete med det hållbara resandet.
- Med grund i den halländska samplaneringsmodellen har avsiktsförklaringar tecknats mellan Region Halland och berörda kommuner för tre samplaneringsobjekt: Stationshus Hede, Förberedelse för persontågtrafik på Markarydsbanan samt Förberedelse för en tågstation i Väröbacka. För Stationshus Hede finns även ett genomförandeavtal.

## Process för framtagande

Parallellt med framtagandet av den regionala infrastrukturplanen 2018-2029 har Region Halland haft flera avstämningar med de halländska kommunerna på både politisk och tjänstemannanivå. Trafikverket är en viktig samarbetspart som har bistått med kompetens och synpunkter under arbetets gång och avstämningar har även genomförts med Länsstyrelsen. Region Halland har även stämt av arbetet på tjänstemannanivå med angränsande län.

Arbetet grundar sig i den regionala systemanalysen för transportsystemet som togs fram 2016. Under framtagandet av såväl systemanalysen som den regionala planen har avstämningar skett regelbundet med i första hand Kollinfra-gruppen, där kollektivtrafik- och infrastruktursvariga i kommunerna, Region Halland och Hallandstrafiken deltar. Arbetet har även stämts av med kommunala tjänstemän inom Samhällsbyggnadschefsggruppen och ÖP-gruppen.

På politisk nivå har arbetet kontinuerligt stämts av med Regionstyrelsens tillväxtutskott från november 2016 och under hela våren. Därtill har arbetet presenteras inför Kommunberedningen och på Regionstyrelsen. Kommunerna har även bjudits in till politiska dialogmöten om planen, där de har fått tillfälle att lämna synpunkter. En enighet fanns bland samtliga kommuner om betydelsen av Väst kuststråket för den regionala utvecklingen. Kommunerna betonade samspelet mellan planeringen av infrastruktur och bostäder samt vikten av att det finns utrymme för mindre åtgärder i planen.

Planen ska skickas till regeringen för fastställande senast den 31 januari 2018 och slås fast av regeringen under våren 2018 och därefter av Region Hallands Regionfullmäktige.



## Uppföljning och justeringar av antagen plan

Regionen kommer årligen att följa upp planens genomförande och sammanfatta det i en redovisning, i samverkan med Trafikverket. Uppföljningen kommer att utgå ifrån de sex prioriteringarna i planen och hur genomförandet av planen bidrar till en hållbar regional utveckling. Budget och utfall kommer även att beskrivas övergripande, för att få en bild av hur medlen används.

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

# Prioriteringar i planen

*Den regionala infrastrukturplanen för Halland 2018-2029 har samhällsutveckling i fokus genom ökad samplanering, mer hållbart resande och tillväxt för länet och dess företag. De åtgärder som prioriteras i planen ska ha en tydlig regional och i vissa fall även nationell nytta.*

I planen finns sex prioriteringar, vilka grundar sig i den regionala systemanalysen för transportsystemet "Transportsystem för en hållbar regional utveckling - Halland 2035". Den regionala planen bygger på dessa sex prioriteringar och inom varje prioritering finns en eller flera åtgärdsområden. Prioriteringarna kompletterar varandra och hänger i viss mån ihop.

Prioriteringarna i planen är följande:

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

Prioriteringarna inleds med en ingress om nyttor och samhällsutveckling utifrån respektive prioritering. Sedan beskrivs vilka typer av åtgärder som behöver genomföras, såväl i nationell som i regional plan. Planens medel fördelas på de åtgärdsområden som ligger inom varje prioritering.

1189 miljoner kronor har tilldelats Region Halland att fördela inom ramen för planen för hela perioden 2018-2029, där majoriteten av dessa medel redan är intecknade till åtgärder. Ej förbrukade medel under perioden 2014-2017 skjuts också till planen, vilket innebär att totalen beräknas landa på cirka 1233 miljoner kronor. Hur dessa medel fördelas på olika åtgärdsområden och i tid framgår av bilaga 1: Planens fördelningstabell.

## Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik

Hallands tillväxt bygger på att fler ska kunna resa till och från arbetet och högre studier utan alltför stor miljöpåverkan. För näringslivet är det viktigt att det finns goda möjligheter till utbyte med andra företag och att transportera gods. Med tanke på Hallands geografiska läge, mitt i ett starkt växande Sydvästsverige, är den framtida utmaningen för Halland att kollektivtrafiken och infrastrukturen kan hantera det ökade transportbehovet med en växande befolkning. Väst kuststråket är det högst prioriterade stråket och Väst kustbanan ryggraden i det hållbara resandet i Halland och en förutsättning för den halländska tillväxten. Flaskhalsar utmed hela Väst kustbanan behöver byggas bort för att stärka den interregionala tillgängligheten. På de regionala banorna finns möjligheter att bättre knyta samman Halland med målpunkter i omkringliggande län. Investeringar på järnvägen är i första hand en nationell angelägenhet, vilka ska finansieras genom nationell plan.

Genom att utveckla tågtrafiken så att kapaciteten och restiderna förbättras kommer arbetsmarknaderna att utvidgas och Halland kan i större utsträckning bidra till Göteborgs och Skånes bostadsmarknader. 13 500 bostäder ska byggas i Halland under åren 2018-2021, cirka 10 000 av dessa i stationsnära lägen utmed Väst kustbanan. Med goda kommunikationer finns även möjligheter för nya företagsetableringar i länet, vilket redan nu är en stark trend.



Visionsbild Tullkammarkajen i Halmstad, Nyréns arkitektkontor

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

återstår tre enkelspårssträckor: Varberg-Hamra (Dubbelspår genom Varberg med resecentrum), Ängelholm-Maria och Maria-Helsingborg. Dessa sträckor behöver åtgärdas inom ramen för den nationella planen 2018-2029. En annan betydande satsning är tågtunneln Västlänken, som ingår i det Västsvenska paketet. Västlänken ger en ökad kapacitet in till och ut från noden Göteborg. Region Halland är därför en av medfinansierarna i det Västsvenska paketet.

Vid sidan av att fullfölja dubbelspårsutbyggnaden behövs fler förbigångsspår på Västkustbanan för att kunna bygga ut tågtrafiken och möta det stora resbehov som finns. Västkustbanan ska klara kommande trafikökningar för både fjärrtåg med konkurrenskraftiga tider, regional- och pendeltåg med hög turtäthet samt inte minst godståg. En hög robusthet för både person- och godstransporter är prioriterad.

Förutom spårkapacitet har resecentrum och personbangårdar på Västkustbanan mycket stor betydelse för ett attraktivt och hållbart transportsystem. Personbangården på Halmstad C är hårt belastad och bristen omöjliggör införandet av tågtrafik på Markarydsbanan mellan Halmstad och Hässleholm, och fler turer och ytterligare tågsystem på Västkustbanan. Kungsbacka kommun beviljades medfinansiering via stadsmiljöavtal för ett nytt stationshus i Hede station. Kommunen och Region Halland, genom trafikbolaget Hallandstrafiken, arbetade tillsammans i detta samplaneringsobjekt.

Det finns en stor drift- och underhållsskuld på järnvägarna i Sverige, inte minst på de regionala banorna. I Halland behövs stora reinvesteringar på Viskadalsbanan och Halmstad-Nässjö järnväg. Konsekvensen blir annars hastighetssänkningar och längre restider med sämre konkurrenskraft för kollektivtrafiken. Den trafik som Region Halland tillsammans med sina grannregioner vill driva förutsätter att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar.

Som ett led i genomförandet av trafikförsörjningsprogrammet pågår en åtgärdsvalstudie för Markarydsbanan. Redan nu har bristen av mötesmöjligheter identifierats för att kunna erbjuda en robust tågtrafik som ska tillgodose resbehov för arbets- och studiependling. I åtgärdsvalsstudien blir det tydligt att Markarydsbanan nytta även är nationell, då banan är en omledningsbana för bland annat Västkustbanan. För att kunna genomföra trafikförsörjningsprogrammet och önskad trafikering av Markarydsbanan krävs åtgärder för att öka kapaciteten på Halmstad C. Regionaltågstrafik på Markarydsbanan bidrar till att bättre knyta ihop sydöstra Sverige med den svenska västkusten och Göteborg.

Genom att korta restiden mellan Varberg och Borås, två växande kommunhuvudorter som också är några av Västsveriges största städer, kan utbytet mellan städerna öka. För att Viskadalsbanan ska bidra till att skapa en större arbetsmarknad och ökad tillgänglighet krävs investeringar på banan, bland annat skulle det krävas nya mötespår. Även Viskadalsbanan har en tydlig nationell nytta då banan kan användas som omledning förbi Göteborg. Det kommer att byggas mycket i och runt såväl Malmö som Göteborg under de närmsta åren och behovet av omledningsmöjligheter av gods och persontåg i samband med detta kommer att öka. En god funktion och kapacitet på dessa båda banor är således nationellt intresse. Kapacitetshöjande åtgärder på banan förutsätter dock reinvesteringar och underhåll.

Just nu pågår en treårig satsning i projektform på HNJ-banan. Målsättningen är att antalet resenärer ska öka. Testperioden kommer att utvärderas.

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

Prioriteringen innefattar följande åtgärdsområden:

- Ombyggnad Halmstad C,
- Dubbelspår genom Varberg med resecentrum,
- Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder.

### **Ombyggnad Halmstad C**

Det viktigaste nya projektet inom Hallands gränser är att bygga om och utöka kapaciteten på Halmstads personbangård. Halmstad är en viktig knutpunkt i regionen, samtidigt som Halmstad C är en nod i järnvägssystemet. Den bristande kapaciteten på Halmstad C utgör en begränsning för Västkustbanan i stort. Kapaciteten är inte tillräcklig för att hantera den av Trafikverket prognosticerade tågtrafiken. Dagens utformning utgör även ett hinder för att genomföra den planerade tågtrafik som finns beskriven i Region Hallands trafikförsörjningsprogram. En ombyggnad behövs även för att skapa en säkrare stationsmiljö samt ett attraktivare och samlat resecentrum för ett hållbart resande. Ombyggnaden medger även stadsutveckling genom säkrare och genare kontakt mellan stadsdelar på båda sidor av järnvägen.

I trafikförsörjningsprogrammet *"Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035"* beskrivs morgondagens tågtrafik i Halland. I programmet finns planer på utökad trafik på Västkustbanan och införande av regionaltågstrafik på Markarydsbanan men detta förutsätter att Halmstad C byggs om. Regeringens ambitioner om en överflyttning av gods från väg till järnväg för en minskad klimatpåverkan förutsätter också att kapaciteten och robustheten i järnvägssystemet är god. Västkustbanan trafikeras redan idag av stora godsflöden och är en av de järnvägssträckor där en överflyttning skulle kunna ske.

I Halmstad tätort planeras 1200 bostäder byggas åren 2018-2021. Inom en kilometers radie från Halmstad C planeras 3500 bostäder byggas fram till 2030. Halmstad har även ett strategiskt läge med hamn, flygplats och flera större vägar och järnvägar som möts. På senare år har ett flertal transportintensiva företag valt att förlägga verksamheter i och närheten av staden.

Ombyggnad av Halmstad C är den tredje etappen i att skapa ett samlat resecentrum för kollektivtrafiken i Halmstad. Halmstad kommun och Region Halland har gemensamt finansierat etapp 1 och 2 av Halmstad resecentrum, vilket omfattar ombyggnad av region- och stadsbussterminalen. Region Halland, Trafikverket och Halmstad kommun har tagit fram en avsiktsförklaring, där parterna är överens om behovet av ombyggnad av Halmstad C etapp 3. Region Halland åtar sig i avsiktsförklaringen att samfinansiera ombyggnaden med 32 miljoner kronor, vilka avsätts i planen. Halmstad kommun åtar sig att medfinansiera åtgärden med 99 miljoner kronor. Den totala kostnaden för åtgärden beräknas till 330 miljoner kronor i 2015 års prisnivå.

Åtgärderna innebär en ombyggnation av Halmstad C i syfte att tillskapa ytterligare kapacitet, flexibilitet, ökad robusthet och säkerhet, förbättrad tillgänglighet och förbättrade resecentrumfunktioner för nationell, regional och lokal nytta. I huvudsak är åtgärderna följande:

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

### **Dubbelspår genom Varberg med resecentrum**

Det viktigaste beslutade projektet inom Hallands gränser är att bygga ut dubbelspår på sträckan Varberg-Hamra. Dubbelspår på hela Västkustbanan behövs för att möta transportsystemets behov av ökad kapacitet. Att åtgärda den flaskhals som det befintliga enkelspåret utgör är en angelägen fråga på en internationell, nationell, regional och lokal nivå. Det innebär en utökad kapacitet, minskade restider och ökad robusthet på Västkustbanan samtidigt som mark frigörs i Varberg för stadsutveckling och byggandet av en helt ny stadsdel: Västerport.

Dubbelspåret med det nya resecentrumet skapar, tillsammans med byggandet av tågtunneln Västlänken i Göteborg, möjligheter att utöka trafiken i hela Halland, i enlighet med ambitionerna i trafikförsörjningsprogrammet. Att införa ett tredje tågssystem i Halland förutsätter bland annat att dubbelspåret står färdigt.

I Varbergs tätort planeras 2400 bostäder byggas åren 2018-2021. Till följd av att järnvägen förläggs i tunnel och att hamnen flyttar från de centrala delarna frigörs mark för en helt ny stadsdel i ett attraktivt läge vid havet: Västerport. Ytterligare ett antal områden blir möjliga att bygga när det nuvarande enkelspåret rivs upp. Varberg kommun har även en förtätningsstrategi som visar på en förtätningspotential i stadsområdet på drygt 5 000 bostäder, inklusive Västerport.

Till följd av att dubbelspåret färdigställs och Västlänken öppnas i Göteborg planeras det även för en station och ett stationssamhälle i Värö, norr om Varberg. Region Halland och Varberg kommun har tecknat en avsiktsförklaring om samplanering av stationen och stationssamhället. I Väröbacka planeras cirka 2 500 bostäder och med närliggande orter inräknade uppgår siffran till 4 000 bostäder.

Beslutet att bygga ut till dubbelspår på sträckan Varberg-Hamra togs i samband med att den nationella planen 2010-2021 togs fram. Planeringsarbetet pågår för fullt och Trafikverket har tagit fram järnvägsplanen och miljödomsansökan. Byggstart beräknas ske 2019. Region Halland, Trafikverket, Varberg kommun och Jernhusen har tecknat två avtal kring åtgärden och dess finansiering. Region Halland har åtagit sig att samfinansiera åtgärden med 220 miljoner kronor. 143 miljoner kronor återstår att betala ut via den regionala planen 2018-2029. Region Halland medfinansierar därtill åtgärden med ytterligare 73 miljoner kronor. Varberg kommun medfinansierar åtgärden med 391 miljoner kronor. Den totala kostnaden för åtgärden beräknas till 3,99 miljarder kronor i 2009 års prisnivå.

Vid sidan av utbyggnaden av dubbelspår på en sträcka på 7,5 kilometer, var av 3 kilometer i tunnel, innefattar åtgärden även en ny stationsanläggning med nedsänkta plattformar och en ny godsbangård. Varberg C förbättras genom ökad säkerhet, tillgänglighet och ett mer attraktivt resecentrum med tåg, region- och stadsbussar nära intill varandra.

### **Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder**

I planen avsätts 100 miljoner kronor till *samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder* under perioden 2022-2025. Åtgärderna ska ha en tydlig regional nytta och medlen avsätts till samfinansiering av kapacitetshöjande åtgärder, så som bland annat förbigångs- och mötesspår. En förutsättning för investeringar i kapacitetshöjande åtgärder är att staten tar sitt ansvar och sköter drift, underhåll och reinvesteringar på de berörda banorna.

## En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling

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



*Visionsbild Hede stationshus i Kungsbacka, ABAKO Arkitektkontor AB*

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

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

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

Prioriteringen innefattar följande åtgärdsområden:

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

#### **Kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät**

I planen avsätts 60 miljoner kronor till *kollektivtrafikåtgärder på regionalt vägnät* under perioden 2018-2029.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

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

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

#### **Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät**

I planen avsätts 65 miljoner kronor till *statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät* under perioden 2018-2029. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent. Kommunerna ansöker årligen till Hallandstrafiken.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

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

När kollektivtrafikens bytespunkter byggs om ska de tillgänglighetsanpassas och behovet av parkeringar för cykel och bil ska ses över. Inom åtgärdsområdet finns även möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder för busstrafiken, vilka kan stärka kollektivtrafikens attraktivitet. För att en bytespunkt med utökad resenärsservice eller framkomlighetsåtgärder ska kunna genomföras krävs god framförhållning samt samplanering mellan kommun, Hallandstrafiken och Region Halland, där kommunen är initiativtagare.



## Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande

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

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

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

Cykelvägnätet behöver i större utsträckning knytas ihop med kollektivtrafiken för att möjliggöra byten och ett mer hållbart resande. Möjligheterna att cykla i de större städerna och på landsbygden behöver stärkas. Inom prioriteringen "Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer" finns tätorts- samt trafiksäkerhets- och miljöåtgärder, vilka bidrar till att skapa förutsättningar till en ökad cykling i städer och på landsbygden.

Utbyggnaden av cykelvägnätet i länet behöver kompletteras med satsningar på ändrade attityder och beteenden, så kallat mobility management. Hallands medfinansiering av kompetens- och projektplattformen "Hållbart resande Väst" förser kommunerna och Hallandstrafiken med verktyg för att öka andelen hållbara resor, bland annat att öka cykelresorna.

Prioriteringen innefattar följande åtgärdsområde:

- Cykelåtgärder på regionalt vägnät.

### Cykelåtgärder på regionalt vägnät

I planen avsätts 130 miljoner kronor till *cykelåtgärder på regionalt vägnät* under perioden 2018-2029. Utbyggnad av cykelvägar finansieras till 50 procent av planen och till 50 procent genom kommunal medfinansiering. Med medfinansieringen inkluderad uppgår summan därmed till det dubbla.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Utbyggnad av nya cykelvägsförbindelser,
- Utbyggnad av cykelväg på Kattegattleden.

Prioritering av de konkreta åtgärderna sker i den regionala cykelplanen, vilken aktualiseras och förlängs till följd av att den regionala planen antas. Medlen inrymmer såväl genomförandet av utpekade åtgärder i den regionala cykelplanen 2015-2025 som en ny omgång av åtgärder utmed det regionala vägnätet. Vid utbyggnad av ny cykelväg längs med det regionala vägnätet ska även kollektivtrafikens bytespunkter ses över och eventuella åtgärder samordnas.



Omslag till Regional cykelplan för Halland 2015-2025. Illustration: Rebecca Eldfast

## Ett robust transportsystem för näringslivets transporter

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

Näringslivets transportbehov fortsätter att öka. Sveriges näringsliv är internationaliserat och genererar stora transportmängder. Utrikeshandeln förväntas också att öka i relation till den inhemska handeln de kommande åren. Näringslivets transporter är därmed komplexa och består av flera olika transportkedjor. Transporterna är trafikslagsövergripande och sker såväl på det mindre vägnätet som i de större stråken. God robusthet är därmed inte bara viktigt för vägtransporterna utan för hela transportsystemet. De investeringar som ligger inom prioriteringen *"Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik"* bidrar i stor utsträckning till att stärka robustheten på järnvägen. Järnvägstransporterna är dock i stor utsträckning långväga och för att järnvägen ska vara ett alternativ för de halländska företagen krävs att robustheten stärks i järnvägssystemet i stort och inte bara i Halland.

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

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

Vägförbindelserna inåt landet knyter samman Halland med viktiga målpunkter såväl inom som utanför länet. Flera av de mer transportintensiva företagen i länet är beroende av dessa förbindelser för sina transporter och några av dem är dessutom lokaliserade utmed dessa vägar, så som Gekås, Derome och Stora Enso i Hyltebruk med flera. Väg 26 är en nationell stamväg som behöver åtgärdas inom ramen för den nationella planen, där sträckan Halmstad-Oskarström är prioriterad. God tillgänglighet och robusthet i de regionala transportstråken är av stor vikt för näringslivets transporter. Trafikverket har aviserat anpassning av hastighetsgränser på ett antal större vägar i länet. Det är viktigt att detta utreds närmre och att den interregionala tillgängligheten beaktas i dessa sammanhang.

Prioriteringen innefattar följande åtgärdsområde:

- Näringslivets transporter på väg 153 och 154.

### **Näringslivets transporter på väg 153 och 154**

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

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

I planen avsätts 160 miljoner kronor till *näringslivets transporter på väg 153 och 154* under perioden 2022-2029. Om det skulle finnas utrymme tidigare i planen så kan åtgärder tidigare läggas. Cirka 2/3 av medlen är vikta åt väg 153 och 1/3 åt väg 154. Det huvudsakliga syftet med åtgärderna är att förbättra förutsättningarna för näringslivets transporter i de regionala transportstråken men de ska samtidigt beakta och kunna ta höjd för åtgärder som även stärker kollektivtrafiken.

## Attraktiva stads- och landsbygdsmiljöer

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

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

Framkomligheten i det regionala transportsystemet, i första hand i de regionala transportstråken, behöver stärkas för en ökad tillgänglighet och robusthet. Detta gynnar inte bara hallänningarnas resmöjligheter, det är även av stor vikt för det halländska näringslivets konkurrenskraft. I kollektivtrafikstråken kan det finnas möjligheter att genomföra framkomlighetsåtgärder som sänker kollektivtrafikens restider och därmed stärker dess konkurrenskraft gentemot bilen.

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

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

Prioriteringen innefattar följande åtgärdsområden:

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

### **Smärreåtgärder på regionalt vägnät**

I planen avsätts 160 miljoner kronor till *smärre åtgärder på regionalt vägnät* under perioden 2018-2029.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Framkomlighetsåtgärder,
- Tätortsåtgärder,

- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.

Tätortsåtgärder och framkomlighetsåtgärder som syftar till att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet i kollektivtrafikstråken kräver god framförhållning och samplanering mellan kommun, Hallandstrafiken och Region Halland. Sedan tidigare finns beslut om att genomföra åtgärder på väg 940 på sträckan Forsbäck-E6.

#### **Statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät**

I planen avsätts 54 miljoner kronor till *statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunalt vägnät* under perioden 2018-2029. Medfinansiering kan beviljas på upp till 50 procent av en åtgärd. Kommunerna ansöker årligen till Trafikverket.

Åtgärdsområdet innefattar följande investeringar:

- Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder.

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

#### **Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle**

Trafikförhållandena i Onsala har diskuterats sedan mitten av 1950-talet och befolkningen på Onsalahalvön har ökat under lång tid. De senaste tio åren har befolkningen växt med över 2 000 personer på halvön och tätortsbefolkningen uppgår till över 16 000 personer. Över 80 % av den arbetsföra befolkningen arbetar på annan ort, majoriteten i Kungsbacka, Göteborg och Mölndal. Behovet av en bra förbindelse är därmed stort och väg 940 är i sin nuvarande standard inte byggd för att hantera de trafikmängder som den belastas av idag. Dagens trafiksituation med stora flöden inne i tätorten är inte tillfredsställande.

För att åtgärda dagens problembild på Onsalavägen och möta framtida behov planeras anläggning av en cirka 7 kilometer ny väg utanför Onsala samhälle, från Rösan till Forsbäck där den ansluter till befintlig väg. I planen avsätts 299 miljoner kronor till *utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle* under perioden 2018-2020. Trafikverket har under 2016 fastställt vägplanen för väg 940 Rösan-Forsbäck. Planeringen av åtgärden har tagit lång tid och det är högst angeläget att det finns andra planerade åtgärder att genomföra ifall medlen till väg 940 inte används enligt plan.

Syftet är att förbättra trafiksäkerhet och boendemiljö, minska barriäreffekten längs befintlig väg samt möjliggöra för fortsatt tillväxt i området. Vidare syftar åtgärden till att förbättra framkomligheten för alla trafikslag såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och trafik från anslutande vägar. I projektet ingår också gång- och cykelvägar, bytespunkter för buss samt cykelparkeringar vid bytespunkterna. Kungsbacka kommun medfinansierar objektet, genom att överta väghållaransvaret och betala samtliga ombyggnader av befintlig väg. Inriktningen är att utveckla befintlig väg för bland annat kollektivtrafik. Åtgärderna kommer att genomföras när den nya vägen är byggd.

## Goda förbindelser med Stockholm

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

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

Prioriteringen innefattar följande åtgärdsområde:

- Driftbidrag till regional flygplats.

### **Driftbidrag till regional flygplats**

I planen avsätts 30,2 miljoner kronor till *driftbidrag till regional flygplats* under perioden 2018-2029, ett bidrag om 2,52 miljoner kronor årligen till Halmstad flygplats.

Som ett komplement till tåget är Halmstad flygplats viktig för södra Halland, med dagliga direktflyg till huvudstaden och de bytesmöjligheter som erbjuds där. Medlen går till att upprätthålla fortsatt goda förbindelser mellan Stockholm och Halland.

## Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivning

Region Halland bedömer att den regionala infrastrukturplanen 2018–2029 kommer att ha betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning därför bör upprättas. Miljöbedömningen av planen är övergripande och innehåller inte bedömningar som bättre avgörs i kommande skede av planeringen när projekten konkretiseras. Miljöbedömningen har avgränsats i sak, tid och rum efter samråd med Länsstyrelsen och länets kommuner.

I tabellen nedan sammanfattas planförslagets bedömda betydande miljöpåverkan jämfört med tidigare plan. Sammantaget innebär planförslagets prioriteringsområden betydande positiv miljöpåverkan på fokusområdet *Hälsa och livskvalitet* medan planen för fokusområdena *Klimat*, *Landskap*, och *Resurser tillgängliga för människan* kan innebära både positiv och negativ miljöpåverkan. Det förlängda driftbidraget till flygplatsen och åtgärderna på borttagna industrispårssatsningen i Falkenberg bedöms innebära betydande negativ miljöpåverkan på klimatfaktorer och de tillkommande åtgärdsplanerna på väg 153 och 154 bedöms kunna innebära betydande negativ miljöpåverkan på landskap och skyddade områden.

Prioritering i infrastrukturplanen	BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN PÅ FOKUSOMRÅDE			
	KLIMAT	HÄLSA OCH LIVSKVALITET	LANDSKAP	RESURSER TILLGÄNGLIGA FÖR MÄNNISKAN
<i>Fler bostäder och arbetsmarknadsförstoring genom utvecklad tågtrafik</i>	Positiv	Positiv	Inte betydande	Inte betydande
<i>En attraktiv kollektivtrafik för en hållbar utveckling</i>	Positiv	Positiv	Positiv	Inte betydande
<i>Cykel för ökad tillgänglighet och ett hållbart resande</i>	Positiv	Positiv	Inte betydande	Inte betydande
<i>Ett robust transportsystem för näringslivets transporter</i>	Inte betydande	Inte betydande	Negativ	Negativ
<i>Attraktiva stads- och landsbygdsområden</i>	Inte betydande	Positiv	Inte betydande	Inte betydande
<i>Goda förbindelser med Stockholm</i>	Negativ	Inte betydande	Inte betydande	Inte betydande
<i>Åtgärder som faller bort från befintlig plan</i>	Negativ	Inte betydande	Positiv	Positiv
<i>Samlad bedömning</i>	Positiv o negativ	Positiv	Positiv o negativ	Positiv o negativ



## Bilaga 1: Planens fördelningstabell

Fördelning av planens medel efter år och åtgärdsområde i miljoner kronor

ÅTGÄRDSOMRÅDEN	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-25	2026-27	2028-29	Summa
<b>Större järnvägsinvesteringar</b>		10	22	54	79	60	50			275
Ombyggnad Halmstad C		10	22							32
Dubbelspår genom Varberg med resecentrum				54	54	35				143
Samfinansiering av mindre järnvägsåtgärder					25	25	50			100
<b>Större investeringar i regionala vägstråk</b>	87	154	58		5	5	10	70	70	459
Näringslivets transporter på väg 153 och 154					5	5	10	70	70	160
Utbyggnad av väg 940 invid Onsala samhälle	87	154	58							299
<b>Mindre investeringar i det regionala transportsystemet</b>	20	20	10	20	35	45	60	70	70	350
Kollektivtrafikåtgärder	5	5	5	5	5	5	10	10	10	60
Cykel- och smärreåtgärder	15	15	5	15	30	40	50	60	60	290
<b>Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät</b>	11	10	11	11	15	10	19	16	16	119
Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder	5	4	5	5	5	5	9	8	8	54
Kollektivtrafikåtgärder	6	6	6	6	10	5	10	8	8	65
<b>Driftbidrag till regional flygplats</b>	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	2,52	5,04	5,04	5,04	30
<b>Summa per år</b>	120,5	196,5	103,5	87,5	136,5	122,5	161 80,5/år	161 80,5/år	161 80,5/år	1233

## Bilaga 2: Förordning om länsplaner

Enligt *förordningen (1997:263) om länsplaner* kan följande investeringar innefattas i de regionala planerna:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet,
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,
- Åtgärder i andra icke statliga finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- Driftbidrag till icke-statliga finansierade flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen,
- Investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- Byggandet och drift av enskilda vägar,
- Åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt *förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm*, vilket innefattar bl a:
  - Byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - Byggande av spåranläggning för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
  - Byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande,
  - Transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
  - Åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer etc.

## Bilaga 3: De transportpolitiska målens preciseringar

Funktionsmålets preciseringar:

- Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet,
- Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften,
- Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder,
- Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle,
- Transportsystemet utvecklas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning,
- Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar,

Hänsynsmålets preciseringar:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020,
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020,
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande,
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta oberoende av fossila bränslen,
- Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

